





ABSTRACT

Lagerblom, Kimmo

Far, far away, nearby a main passage.

An ethnological study of the life spans of Kontiomäki railtown 1950 - 1972

Jyväskylä: University of Jyväskylä, 2004, 407 p.

(Jyväskylä Studies in Humanities

ISSN 1459-4331; 31)

ISBN 951-39-2108-5

Diss.

The focal point in this thesis is the way of living at Kontiomäki railtown in northern Finland. This work is based on interviews of people who have been working in Kontiomäki during the years 1950 - 1973. All the informants have had some kind of relationships to the Finnish State Railways (VR-company). Theoretically this paper is based on the model of one-company-town. This model was first introduced by Rex A. Lucas and later the model was completed by John H. Bradbury and Isabelle St-Martin. The development of Kontiomäki is mirrored against this company's lifespan-model. The main part of this paper forms interviews of engineers, firemen and conductors, In this interviews people are telling about the ordinary life within their work place and family live at Kontiomäki.

Keywords: railway history, one-company-town, local community, the district of Kainuu, workpeople study

Author's address Kimmo Lagerblom
kimmo.lagerblom@lagerblom.net

Supervisor Prof. Bo Lönnqvist
Department of History and Ethnology
University of Jyväskylä

Reviewers Doc. Kaija Heikkinen,
University of Joensuu

Doc. Teppo Korhonen,
University of Helsinki

OPPONENT Prof. Pekka Leimu
Department of Ethnology
University of Turku

ESIPUHE

Kajaanin korkeudella, Etelä-Kainuun Paltamon kunnassa sijaitseva Kontiomäki lienee nimenä tuttu useimmille Savon radalla liikkuneille. Se pysyi useiden vuosikymmenten ajan, aina vuoteen 2003 asti, Suomen rataverkon pienimpänä asemana, jonne lähetettiin viitenä päivänä viikossa Helsingistä oma pikajuna ensimmäisen ja toisen luokan vaunuineen, josta varustettiin omat makuu- ja ravintolavaunut Helsingin reitille ja jonne liikennöi päivittäin läpi vuoden oma autovaunu. (kuva 0.1)



KUVA 0.1 Kontiomäki mainittiin aina vuoteen 2003 asti lähes päivittäin Helsingin rautatieaseman laiturioasteessa pikajunan M73 määräasemana (Kimmo Lagerblom, 27.02.1999).

Itselleni Kontiomäki oli nimeltä tuttu jo lapsuusvuosista. Muistan ensimmäisen kerran kuulleen Kontiomäen nimen mainittavan, kun pikkupoikana matkustin isovanhempieni kanssa junalla Lahteen. Hetkeä ennen junan lähtöä isoisäni kiirehti vielä ostamaan paikkaliput todettuaan: "Tämä juna voi tulla täyteen. Se menee Kontiomäelle asti." Lapsen rajoittunut maailmankuva mielsi paikkakunnan sijaitsevan jossain maailman äärissä. Kun myöhemmin sain kuulla, että Kontiomäki sijaitsi Kajaanin pohjoispuolella, nuorelle helsinkiläiskoulupojalle se merkitsi samaa kuin keskellä Lappia.

Sitten Kontiomäki unohtui melkein neljäksi vuosikymmeneksi. Vaikka liikuin töitteni takia paljon ympäri Suomea, Kainuu jäi aina käymättä. Vasta kevättälvellä 1999 lähdin Kajaaniin. Olin valmistamassa Lapinlahdelle näyttelyä ja tutkimusta Pohjois-Savon rautatien historiasta ja ajoin sen vuoksi läpi rataosan

liikennepaikkoja, joilla jokaisella oli oma mielenkiintoinen historiansa: Kuopio, yksi harvoista suomalaisista rautatieasemista, joka sijaitsee yli neljä metriä raitteita alempana; Toivola, jonne jo 1920-luvulla liikennöi Kuopiosta Suomen ensimmäinen autojenkuljetusvaunu (Kallaveden yli pääsi tuolloin vain junalla tai laivalla, tietä ei ollut); Lapinlahti, josta Matti ja Liisa lähtivät Juhani Ahon romaanissa elämänsä ensimmäiselle junamatkalle; Kauppilanmäki, jonne vuonna 1916 nimitettiin Milly Tojkander Suomen ensimmäiseksi naisasemapäälliköksi; Mustamäki, jonne Sukevan vankilan läheisyyden vuoksi rakennettiin vangeille oma odotushuone; Murtomäki, jonka ratapihalla Kainuun ensimmäiset "sähköaivot alkoivat ajatella" vuonna 1973, kuten Kainuun Sanomat otsikoi artikkelinsa Murtomäen uusista kulunvalvontalaitteista; ja sitten tietenkin Kajaani, jonka asema mytologisine ketunpää- ja lohikäärmekoristeineen on yksi Suomen kau-neimmista.

Muistan, kun Kajaanin aseman pihalla istuin autossani karttaa katsellen: Mihin suuntaan täältä lähtisi? Yhtäkkiä huomasi, että Kontiomäkeen oli matkaa vain parisenkymmentä kilometriä. Yhtäkkiä mieleeni nousivat lapsuuden muistot vilkkaalta, ihmisiä, junia ja matkatavaroita pursuavalta Helsingin asemalta: hitaasti loivaa ylämäkeä kohti Pasilan asemaa puuskuttavat höyryveturin kiskomat junat, joiden puuvaunujen reittikilvissä luki tuo kaukainen Kontiomäki. Täälläkö se siis olikin, ei missään Lapin porteilla, vaan hädin tuskin keskisen Suomen pohjoisosissa! Tämä ajatus synnytti uuden: jos kerran Helsingistä lähtevät junat ajoivat Kontiomäkeen eivätkä jää Kajaaniin, niin silloinhan loogisesti ajatellen Kontiomäen pitäisi olla Kajaania suuremman. Ja kuinka siinä tapauksessa Kainuun sydänmailla voisi olla kaksi niin suurta paikkakuntaa näin lähekkäin?

Kun parikymmentä minuuttia myöhemmin kaarsin autollani Kontiomäen keskustaan, koin melkoisen järkytyksen. Tien molemmin puolin katseeni tapasi vain tyhjiä liikehuoneistoja, yksi baari ja Siwan kauppa näyttivät vielä toimivan. Baarin takana, Sotkamontien varrella näkyi rivi tyhjiä puutaloja, jotka tyylistä tunnistin entisiksi rautatieläisten asuintaloiksi. Kääntyessäni asemalle johtavalle tielle näin metsän keskellä vielä kaksi suurta, monikerroksista VR:n tyyppipiirustuksilla tehtyä kivitaloa. Päätyhuoneistot näyttivät tyhjiltä, ja maali oli ulkoseinistä lohkeillut. Asemarakennus oli komea, samaa tyyliä, mitä tapaa "Lännentiellä", Iisalmesta Ylivieskaan johtavalla rataosalla. Suuri ratapiha oli autio. Kauempana laiturilla, veturitallien lähellä, seisoivat kaksi makuuvaunua. Aseman takaa pilkkotti asemaravintolan rakennus, jonka auki oleva ulko-ovi paljasti edelleen toimivaksi. Yhtään ihmistä ei näkynyt missään, ei kerrostalojen luona, ei asemalla, ei keskustassa. Suuret kerrostalot, autiot liikehuoneistot ja asemapuis- toa kiertävät puiset omakotitalot kertoivat Kontiomäen joskus olleen varsin vilkkaan.

Kysymyksiä nousi mieleeni: isojen keskuksien ulkopuolella sijaitsevat, aikoinaan vilkkaat risteysasemat ovat hiljentyneet ja liikenne niihin vähentynyt tai loppunut kokonaan. Haapamäkeen ajetaan enää henkilöjunia, "taajama- junia", kuten termi oikeaoppisesti nykyään kuuluu, kiireiset pikajunat painavat Parkanon oikorataa kymmenien kilometrin päästä Haapamäeltä, Huutokoskel-

la, kuuluisan Putilovin ruukin¹ yhteyteen perustetulla, kerran niin vilkkaalla, matkustajia kuhisevalla asemalla, matkustajajunat eivät edes pysähdy. Mutta sen sijaan mahdollisimman epätodennäköiseen paikkaan, keskelle Kainuun loputtomia metsiä, ajettiin tuohon aikaan vielä pitkiä, monivaunuisia matkustajajunia ja vieläpä monta kertaa päivässä. Miksi? Mitä Kontiomäellä aikoinaan oli? Keitä olivat nuo nimettömät rautatieläiset, jotka asuttivat kerros- ja omakotitalot? Miksi he olivat siellä?

Seistessäni tuona kauniina kevättalvisena päivänä Kontiomäen autiolla asemalaiturilla en arvannut, että oli kuluva yli viisi vuotta siihen hetkeen ennen kuin pystyin vastaamaan tuohon kysymykseen. Vuosien aikana Kontiomäki rakentui mielikuvissani eläväksi ja mielenkiintoiseksi rautatieyhteisöksi, monelakin tapaa ainoalaatuiseksi. Sen loisto kesti hyvin lyhyen ajan, yhden sukupolven mitan, mutta ajallisesta lyhyydestä huolimatta se jätti pysyvän jäljen Suomen rautatiehistoriaan. Kontiomäen ohella tuo viiden vuoden ajanjakso merkitsi itselleni täydellistä sukeltamista suomalaisen ja pohjoismaisen rautatiehistorian maailmaan. Sen myötä avautui kokonaan uusi näkökulma arkiseen tuntuiseen liikennehistoriaan. Vaunuilla ja vetureilla, kuten liikennepaikoillakin, oli kullakin oma elinkaarensa, elämänvaiheensa, elämänkohtalonsa.

Olen jakanut tämän tutkimuksen neljään päälukuun. Ensimmäinen luku on tavalliseen tapaan teoriapitoinen, mutta olen siinä käsitellyt myös rautatiehistorian pääpiirteitä. Käsissänne on ensimmäinen Suomessa rautateistä kirjoitettu väitös, graduja on tehty muutama, samoin yleistajuisia tietokirjoja. Olen tästä syystä pitänyt välttämättömänä käsitellä jonkin verran niitä yleisiä vaikutuksia, joita rautateillä on jokapäiväiseen elämiseen ollut muuallakin maailmassa. Pääosin olen ottanut esiin sellaisia asioita, jotka kertaantuvat pienessä mittakaavassa Kontiomäen osalla tekstin myöhemmissä luvuissa. Ensimmäisen luvun peruskartoitus auttaa näin toivon mukaan lukijaa jäsentämään Kontiomäen asemayhteisön muutokset laajempaa kehitystä vasten. Sen sijaan en ole juurikaan käsitellyt yleistasolla keskustelua, joka käytiin 1800-luvun puolivälin seutuvilla Suomeen suunniteltujen rautateiden toteuttamisesta. Siitä on äskettäin julkaistu Oiva Turpeisen² kattava tutkimus, joka tarjoaa aiheesta kiinnostuneelle antoisan lukukokemuksen. Valotan ainoastaan jonkin verran Savon radan vaiheita. Suomalaisissa etnologisissa tutkimuksissa ei liioin ole käytetty kovin usein Kanadasta alun perin lähtenyttä ns. yhden yrityksen paikkakunta- eli elinkaari-mallia. Olen sen vuoksi käsitellyt sen sisältöä ja sovelluskäytäntöjä hieman tavanomaista laajemmin. Muissa luvuissa seuraan Kontiomäen vaiheita osittain niin sanotun teollisuusyhteisön elinkaaren valossa. Tieteellisissä opinnäytetöissä, kuten tässäkin, kirjoittaja joutuu selvittämään tekemiään metodisia ja tietoteoreettisia valintoja. Maallikkolukija voi hypätä alaluvun ”Tutkimuksen tieteelliset lähtökohdat” yli.

¹ Kts. Kautovaara 1986.

² Turpeinen 2003.

Toinen luku käsittää Kontiomäen rakentumisen ja työntekijöitten tulo. Kolmannessa luvussa seurataan jokapäiväisen elämän vaiheita 1950-luvulta 1960-luvun loppuun. Neljännessä luvussa teemana on vähitellen alkanut Kontiomäen alasajo, työpaikkojen väheneminen ja poismuutto.

Esitän syvät kiitokset kaikille niille nykyisille ja entisille kontiomäkeläisille, jotka avasivat kotinsa oven tutkijalle ja kertoivat seikkaperäisesti elämästään Kontiomäellä. Valitettavasti kaikkia kiitokseni eivät enää tavoita. Samoin kiitän VR-konsernin, Suomen Rautatiemuseon ja Paltamon kunnanviraston henkilökuntaa, jotka omien työkiireittensä ohella ehtivät auttaa aineistonhaussa. Kiitokset myös Paltamon, Lapinlahden, Kuopion ja Kajaanin kaupungin- ja kunnankirjastojen henkilökunnalle.

Erytyskiitokset haluan osoittaa arkistonhoitaja Sirkku Vänttiselle VR:n Pieksämäen asemalta, jota toistuvasti jouduin vaivaamaan arkistoaineiston vuoksi ja joka aina järjesti toimistostaan pöydänkulman vapaaksi tutkijan työskennellä. Minna Riikosta kiitän siitä, että hän kirjoitti puhtaaksi osan haastattelunauhoista ja lisäksi kärsivällisesti kierteli kanssani Pohjois-Savon rautatieliikennepaikkoja.

Rautatieliikenteeseen liittyvästä perustiedosta kiitän Museoveturiyhdistyksen jäsenistöä, erityisesti Kimmo Alankoa, Teppo Niemeä, Timo Vaittista, Jouko Sakari Järvistä, Tim Törnebladhia ja Hannu Lehikoista. Kahvihuonekeskustelut Haapamäen veturitalleilla avarsivat oivasti tutkijan rautatiemaailmankuvaa. Kiitokset myös Suomen Rautatiemuseon johtaja Matti Bergströmille hänen työtäni kohtaan osoittamastaan mielenkiinnosta sekä Suomen Rautatiemuseon säätiölle, joka tuki hankettani. Kiitokset myös johtaja Markku Nummelinille Ratahallintokeskukseen, joka antoi valokuvia käyttööni sekä toimitusjohtaja Juhani Katajistolle, jolta sain arvokkaita taustatietoja.

Työn sisältöä koskeneista arvokkaista neuvoista ja ohjeista esitän kiitokseni työni ohjaajalle, professori Bo Lönnqvistille sekä professori Päivikki Suojaselle, professori Ilmari Vesteriselle ja dosentti Pirjo Korkiakankaalle. Erytisen kiitollinen olen professori Pekka Leimulle, joka lisensointityötäni opponoidessaan esitti arvokkaita korjausehdotuksia, jotka olen tässä työssä pyrkinyt ottamaan huomioon. Samoin kiitän työni ennakkotarkastajia, dosentti Kaija Heikkistä Joensuun yliopistosta sekä dosentti Teppo Korhosta Helsingin yliopistosta huomionarvoisista kommentteista. Uusien näkökantojen löytämisestä ja mielenkiintoisista keskusteluista kiitän Jyväskylän yliopiston etnologian laitoksen tohtoriseminaariin vuosina 1999 - 2004 osallistuneita

Ruijan Talmulahdessa (Talvikissa), keskellä alkavan kaamosyön pimeyttä, marraskuu 2004.

Kimmo Lagerblom

SISÄLLYS

ABSTRACT ESIPUHE

1	KOHTI KONTIOMÄKEÄ.....	11
	Tutkimuksen taustaa	11
	Tutkimuksen johtoiheet	17
	Maisema ja aika	18
	Ihmiset/yksilöt, suvut/yhteisöt ja symbolit	23
	Johtoiheitten yhteenveto	27
	Tutkimusperinne	28
	Tutkimuksen tieteelliset lähtökohdat	33
	Muuttava yhteiskunta ja muuttuva yhteisö	33
	Mikrohistoria ja historiallinen antropologia	36
	Käytetty aineisto ja lähdekritiikki	44
	Termistöä	56
	Yhden yrityksen paikkakunnat ja elinkaarimalli.....	58
	Asemayhteisöt.....	79
	Asemayhteisöjen työntekijäkunta	85
	Rautateitten aiheuttamat muutokset	92
	Rautatie historiassa	92
	Aika ja nopeus.....	101
2	KONTIOMÄKI LIIKENNE- JA TYÖPAIKKANA	107
	Kontiomäki paikkana ja rautateitten kohteena	107
	Rautatien tulo Kainuuseen	112
	Kontiomäen rautatiehankkeen taustaa	122
	Ratatyöt	135
	Kainuun uusi liikennekeskus	142
	Liikenteen kasvun aika	150
	Liikennealue ja kalusto	155
	Työssä Kontiomäellä — VR työnantajana	161
	Työtehtäviä ennen ajovarikkokautta	161
	Työtehtäviä ja liikenteenhoitoa 1950-luvun vaihteessa	167
	Työhöntulo Valtionrautateille	170
	Kontiomäen maine toispaikkakuntalaisen silmin	174
	Tulomatkan ensivaikutelma	176
	Työkertomuksia	177
	Työolot	185
	Vartiuksen ja Kostamuksen liikenne	192
	Työssä Kontiomäellä — VR:n ulkopuolella	194
	Työnantajia ja työtehtäviä	194
	Vähittäisliikkeet	196
	Asemaravintola	201
	Vaunupalvelutehtävät	210
3	KONTIOMÄKI ASUINPAIKKANA	218
	Asuminen Kontiomäellä	218

	Kontiomäen asuinrakennukset	218
	Asunnon saaminen	222
	Asumistaso Puutteenperällä ja kivitaloissa	227
	Lapsuus Kontiomäellä	232
	Elämä ennen kouluikää	232
	Koulu	235
	Kaksi kontiomäkeläistä elämänongelmaa	245
	Vesiongelma	245
	Alkoholiongelma	250
	Villi Länsi ja laki.....	260
	Vapaa-ajan vietto	264
	Iltamat ja tanssit.....	264
	Harrastejärjestöt.....	268
	Muut illanvietot	273
	Urheilu ja ulkoilu	274
	Henkiset ja hengelliset harrastukset	281
	Järjestötoiminta	284
	Ammattiyhdistystoiminta	284
	Poliittinen toiminta	292
4	LÄHTÖ KONTIOMÄELTÄ	300
	Liikenne hiljenee	300
	Sisäiset muutostekijät.....	304
	Televisio tulee	306
	Elämänmuutokset perheissä	311
	Paluu juurille	313
	Kontiomäen tulevaisuudensuunnitelmia	315
	Kostamus-työmaa — Kontiomäen joutsenlaulu	316
	Muistikuvien yhteisöelämää	325
	Ihmissuhteet	325
	Avoliitto.....	329
	Työsiirtola.....	331
	Kotiseutu	333
	Kolmen vuosikymmenen Kontiomäki	336
	Yleistä	336
	Työkertomukset.....	338
	Kenen Kontiomäki? Aluehenki ja asuinpaikkayhteisö	341
	Yhdistystoiminta	347
	Poliittinen toiminta ja poliittiset suhteet	349
	Elinkaarimallin tulkintaa	356
	Tutkimusaineiston ja -tulosten teoreettista tarkastelua	366
	Valtaväylän varrella	369
	JÄLKIKIRJOITUS	376
	SUMMARY.....	379
	LIITTEET	381
	LÄHTEET	383

1 KOHTI KONTIOMÄKEÄ

Tutkimuksen taustaa

Kajaanin läheisyydessä sijaitseva, Paltamon kuntaan kuuluva Kontiomäki on kytkeytynyt hyvin vahvasti rautatieliikenteeseen. Pienistä, syrjäseuduilla sijaitsevista risteysasemista se on lähes ainoana säilyttänyt paikkansa toimivana varikkona ja vilkkaana rahtiliikennepaikkana aikana, jolloin monet sen kaltaiset asemapaikkakunnat, esimerkkeinä vaikkapa Haapamäki ja Huutokoski, ovat hiljentyneet käytännössä jo merkityksettömiksi¹. Kontiomäkikin on pienentynyt loistovuosiensa ajoista. Sinne sijoitettujen rautatieläisten määrä on vähentynyt rajusti VR:n järkiperaistämishjelman seurauksena ja siellä vierailevan katseen kohtaamat tyhjät liikehuoneistot ja autiot asuintalot kertovat muutoksen voimasta (ks. alue- ja keskustakartat liitteissä 1 ja 2).

Hylätyt rakennukset synnyttävät kävijässä uteliaisuuden ja mielenkiinnon: minkälainen Kontiomäki todella oli maineensa ja mahtinsa päivinä? Suuri asema-alue rakennuksineen, kylän keskustassa kohoavat kaksi suurta kerrostaloa sekä hieman kauempana sijaitseva rivitaloalue paljastavat paikan olleen joskus satojen rautatieläisten työ- ja asuinpaikan. Kontiomäkeä ei kuitenkaan ollut yliopistotasolla sen enempää tutkittu. Sieltä on julkaistu yksi hyvä ja kattava, mutta tieteellisiä kriteereitä täyttämätön kylähistoriikki ja paikallinen kamerakerho on koonnut ja arkistoinut poikkeuksellisen laajan kuvakokoelman kylän elämästä. Kesällä 1999 asema-alueella oli esillä EU-rahoituksella toteutettu, Kontiomäen kameraseuran ja projektipäällikkö Kari Silvennoisen yhteistyönä

¹ Huutokoski poikkeaa kuitenkin useimmista liikennepaikoista siten, että alueella on toiminut aikoinaan ruukki, joka vilkastutti alueen elämää (kts. esim. Kerkelä 1996, s. 311 - 313; Kautovaara 1986). Kyseessä ei siis ollut yksinomaan rautatieliikenteestä elävä paikkakunta. Huutokoski oli aikoinaan vilkas ravintola- ja risteysasema, jossa Karjalasta tulevat matkustajat odottivat jatkoyhteyksiä. Karjalan menetys toisen maailmansodan jälkeen vähensi aseman merkitystä. Tätä kehitystä jatkoivat edelleen henkilöliikenteen väheneminen Varkauden suuntaan ja sen loppuminen kokonaan Savonlinnaan. Ehdotettu, tulevaisuudessa mahdollisesti tapahtuva Huutokosken ja Savonlinnan välisen radan purkaminen vie Huutokoskelta lisäksi risteysaseman arvon.

toteuttama valokuvanäyttely "Rautatieyhteisön elämää" (kuva 1.1) Kontiomäkitutkimusta on kuitenkin kaivattu. Eräs Kainuun museon tutkijoista kertoi, että heillä oli ollut pitkään mielessä se, että "Kontiomäessä olisi jonkun tutkielman paikka".

Ensimmäiseksi ongelmaksi näytti muotoutuvan tutkimuksen yleisrakenne. Kontiomäki täyttää kylän edellytykset, vaikka se ei missään mielessä olekaan klassinen suomalainen maaseutukylä. Aihetta voisi siis lähestyä etnologisen kylätutkimuksen keinoin. Käsitteenä ala on laaja ja Suomessa varsinkin jonkinasteisen historiallisen perspektiivin omaavia kylätutkimuksia on julkaistu runsaasti. Teoreettisesti yläkäsite "kylätutkimus" ulottuu yhteiskuntatieteellisestä, nykyisten kyläyhteisöjen tulevaisuutta kartoittavista haastattelututkimuksista² perinteisiin, ainakin osittain taaksepäin katsoviin ja kylän muuttumista tutkiviin haastattelu- ja arkistolähteisiin perustuviin, joko yksistään etnologisiin tai monitieteellisiin tutkimuksiin³. Jälkimmäinen tutkimustyyppi lähestyy kylähistoriikkeja, jotka voidaan edelleen jakaa kahteen pääluokkaan. Toisessa ryhmässä ovat laajat, tieteelliset kartoitukset, joissa kylän elämää ja kehitystä seurataan hyvinkin pitkällä aikajänteellä⁴, toisessa taas yleensä tieteellisesti köykäiset, maallikoitten omasta asuinkylästään kirjoittamat historiikit.⁵



KUVA 1.1 Kesällä 1999 Kontiomäen asemalla oli esillä alueen rautatieläiselämää käsittelevä näyttely. Se oli sijoitettu tyyliin sopivasti kahteen kuvan vasemmassa laidassa näkyvään tavaravaunuun. (Kimmo Lagerblom,14.06.1999)

² Kysymyksenasettelusta esim. Laamanen 1999, s. 13 - 14.

³ Sallinen-Gimpl 1982, s. 113. Yleiskäsitteellä "etnologia" tarkoitan tässä työssä sekä kansatieteellisesti että kulttuuriantropologisesti suuntautuneita tutkimuksia.

⁴ Esim. Knuuttila 1996, s. 67.

⁵ Ilmari Vesterisen väitöskirjan (1995, s.15 ed.) johdannossa on laaja ja kattava yleiskatsaus kylätutkimuksiin

Lähtiessäni tekemään tätä Kontiomäki-tutkimusta ensimmäinen tavoitteeni oli, ettei lopputulos olisi aivan klassinen, etnografinen yleiskuvaus kylän elämästä. Suoranaista pelkoa tutkimuksen ajautumisesta sille linjalle ei varsinaisesti ollut, koska Kontiomäki ei missään mielessä ole eikä ehkä varhaisia 1900-luvun alkuvuosia lukuunottamatta koskaan ole ollutkaan perinteinen kyläyhteisö. Ilmar Talven vanhassa määritelmässähän kyläyhteisöllä tarkoitetaan maaseudun primaarista sosiaaliyhteisöä⁶. Ymmärrän Talven määritelmän siten, että kyläyhteisön yhtenä perusedellytyksenä on sukuketjun kautta tapahtuva samaistuminen sekä omaan asuinpaikkaan että siihen yhteisöön, joka lähialueella on asunut jo usean sukupolven ajan. Tässä tilanteessa samaistuminen yhteisöön alueen ja perinteen kautta on vahvempaa kuin ammatin kautta, toisin sanoen yhteisö rakentuu asuinpaikan, kylän, ehdoilla eikä ammatin vaatimusten mukaisesti.

Ulla Heino on kuvannut tällaisen perinteisen kyläyhteisön syntyvaihetta toteamalla, että asutus on pyrkinyt hakeutumaan seuduille, "joilla väestö on kohtuullisen ponnistuksin ja käytössään olevin menetelmin kyennyt elättämään itsensä ja jälkeläisensä". Tämä maatalousyhteiskunnan syntyä kuvaava toteamus ei kuitenkaan täyty aivan kokonaan silloin, kun kohteena on välillisestikään teollisuustoiminnan kautta elantonsa saava paikkakunta. Monet rautatiepaikkakunnat ovat syntyneet tyhjästä. Vasta kun liikenne on tuonut alueelle välillisiä ja välittömiä työpaikkoja, väestöä on alkanut muuttaa alueelle. Samaan tapaan runsaasti energiaa, energiaa tai hiiltä, käyttävät tehtaat jouduttiin rakentamaan energialähteitten lähelle, esimerkiksi Suomessa koskien partaalle ja Englannissa hiilikenttien läheisyyteen, olipa alueella asutusta tai ei. Kauppapoliittiset syyt saattoivat vaatia keinotekoisesti synnytettyjä asuinpaikkoja, joihin asukkaita siirrettiin jopa pakolla; hyvä esimerkki tästä on Helsingin perustaminen kauppapaikaksi. Toisin sanoen kun kyseessä oli muu elinkeino kuin maatalous, asutus ei niinkään ole hakeutunut kuin keskittynyt tämän elinkeinon tarjoajan läheisyyteen eikä alueelle muutto useinkaan ole ollut täysin vapaaehtoista.

Suomalaisen kylätutkimuksen yksi tunnusomainen piirre on ollut se, että se on kuvannut kansallisia murroskausia ja yksittäisten kylien muuttumista.⁸ Muutos on kuitenkin koko ihmiselämälle tyypillinen ilmiö, joka näkyy selkeästi maailmanlaajuisestikin ja on leimallinen ainakin koko 1900-luvun historialle⁹. Muutos on elämän yksi perusedellytys, ja staattinen, muuttumaton yhteiskunta tai asuinyhteisö on mahdottomuus. Jo sukupolvien vaihtuminen, yksilöiden syntymät ja kuolemat aiheuttavat jonkinasteista muuttumista eikä muuttumattoman yhteiskunnan tutkiminen edes olisi mahdollista. Tekninen kehitys on kuitenkin nopeuttanut tätä muutostahtia. Maatalousyhteisö vaikutti sen keskeillä eläneistä todennäköisesti hyvin muuttumattomalta ja vakaalta, kun taas ny-

⁶ Talve 1963, s. 135.

⁷ Heino 1980, s.127.

⁸ Sallinen-Gimpl 1982, s. 113; Talve 1963, s. 133 - 136; Tommila 1980, s. 7.

⁹ Hobsbawn 1999, s. 30 - 32.

kyisin kuka tahansa voi havaita sen tahdin, jolla tämän hetkinen nykyisyys on kohta historiaa. Marc Augé toteaa tämän muutoksen nopeudesta:

Minun ikäiseni ihmiset todistivat lapsuudessaan ja nuoruudessaan ensimmäisessä maailmansodassa taistelleitten miesten tunteet kieltävää [*tight upper lip*] historiaa, ikään kuin se olisi kertonut meille noitten miesten todella kokeneen historian (ja vieläpä millaisen!), mutta silti kukaan meistä ei koskaan todella pystyisi ymmärtämään tuon vaiheen merkitystä. Nykyisin lähimenneisyys, – "60-luku", "70-luku" ja nyt "80-luku" – muuttuu historiaksi saman tien kun se on eletty. Historia on kintereillämme, se seuraa meitä kuin oma varjomme, kuin kuolema.¹⁰

Huomatessamme kuinka nopeasti aika muuttuu historiaksi, me yritämme ymmärtää täydellisesti jokaisen ohikiitävän nykyisyyden. Sen vuoksi jo lähimenneisyys muuttuu merkitykseltään vaikeaksi emmekä välttämättä näe sitä linjaa, joka yhdistää meidät menneeseen. Pidentynyt elinikä aiheuttaa sen, että yhtäaikaan elävien sukupolvien määrä on kasvanut yhdellä. Entisen kolmen sijaan niitä on nyt rinnakkain jopa neljä. Haastatteluihin perustuvan tutkimuksen aikajana on vuosikymmenten ajan venynyt, mutta samalla muutostahti alkaa aiheuttaa humanistiseen tutkimukseenkin luonnontieteistä tutun ilmiön. Mikäli tutkimus pyrkii kuvamaan kylän tai yhteisön nykyisyyttä, se voi olla vanhentunut jo valmistuessaan, koska nykyisyys on silloin jo toisenlainen. Pian kaikki kylätutkimuksetkin ovat yksinomaan historiallisia, ajan aiheuttamaan muutokseen keskittyneitä.

Kyläyhteisöä osuvampi ilmaus Kontiomäen kohdalla lienee työläisyhteisö. Erityisesti sotien jälkeisellä kaudella kontiomäkeläisten vasemmistoaktiivien osuus Paltamon työväenpuolueitten uudelleen rakentamisessa ja toiminnan jatkamisessa oli erittäin huomattavaa. Vasemmistosta juuri SDP näytti saaneen vastakaikua kontiomäkeläisten kohdalla. Ainakin äänestystilastot antavat viitteitä siihen suuntaan, että vaikka Punaisen viivan "solisalirattien" alueella elettiinkin, SDP-läisyys oli tunnusomaista nimenomaan veturinkuljettajien ammattikunnassa, ei niinkään pientilallisten keskuudessa. Työväenliike on siinäkin mielessä sopiva yhdysside Kontiomäkeen, että kylän rautateihin liittyvä ammatillinen merkitys alkoi vähentyä lähes yhtä aikaa perinteisen työväenkulttuurin hiipumisen myötä.

Yhden lähestymistavan alun perin työläisyhteisöksi perustetun kaupungin muutoksesta nyky-yhteiskunnan osaksi tarjoaa Lasse Brunnström Ruotsin Kiirunaa koskevassa tutkimuksessaan. Hän pyrkii kuvaamaan yhteisöä poikkeavalla tavalla etsimällä vastauksia siihen, miten kiirunalainen yhteisö on järjestynyt, miten sen hallintoelimet ovat jakaantuneet, miten alueen palvelut ovat sijoittuneet ja millainen rakennuskanta ja kunnallistekniikka siellä on.¹¹ Kiiruna on Kontiomäen tavoin tuotantotaloudellisten syitten vuoksi perustettu yhteisö, mutta asukasmäärältään se on Kontiomäkeä huomattavasti suurempi. Myös sen elinkeinorakenne on 1900-luvun mittaan kehittynyt monipuoliseksi. Kuten muissakin ruotsalaisissa kaupungeissa, Kiirunan keskusta on laadittu asemakaava, sen talojen arkkitehtuuri on ohjattu suunnitelmallisesti ja elinkeinoil-

¹⁰ Augé 1999, s. 26 - 27.

¹¹ Brunnström 1981, s. 79 - 80.

taan Kiiruna on nykyisin sekoitus tuotanto- ja palveluyhteiskuntaa, kuten Brunnströminkin toteaa.¹² Tutkimuskohteen eroista huolimatta Brunnströmin eräät lähestymistavat ovat sovitettavassa mihin tahansa yksipuoleisen elinkeinorakenteen kaupunkiin. Yhteisön organisoituminen ja hallinnon järjestäminen ovat muiden muassa sellaisia yleiskäsitteitä, joita voi Kontiomäellä tarkastella paikkakuntien yhteismitattomuudesta huolimatta. Lähtökohdiltaan Brunnströmin tutkimus kuitenkin eroaa ratkaisevasti: hän käyttää lähteinään pääosin arkistomateriaalia eikä haastatteluja ja lisäksi hänen näkökulmansa on historiallis-yhteiskuntatieteellinen.

Kontiomäki yhdistyy vahvasti rautatieläiskulttuuriin. Todennäköisesti missään muussa asukas-yhteisössä rautatieläisten osuus verrattuna yhteisön koko asukasmäärään ei ole säilynyt yhtä pitkän aikaa, usean vuosikymmenen, niin suurena kuin Kontiomäellä. Kun keskelle korpimaata syntynyt rautatiepesäke vähitellen lähetti jatkoratoja kohti Pohjois-Karjalaa ja erityisesti Kainuun koillisosiin, se merkitsi suurta muutosta niille ihmisille, jotka noilla alueilla asuivat. Yhdistäessään hyvin erillään kanta-Suomesta sijainneet alueet liikenteellisesti valtakunnan yhteyteen, rautatiet helpottivat pelkkien kulkuyhteyksien lisäksi kansallisen ajattelutavan leviämistä erämaa-alueille. Rata yhdisti laita-alueet sekä fyysisesti että henkisesti maan muitten osien kanssa ja katkaisi pitkän eristyneisyyden kauden. Heikki Ylikankaan¹³ mukaan vasta Suomea halkovat rautatiet "puhkaisivat sen liikenteellisen saartorenkkaan, joka eristi sisämaan sekä merestä että kapitalismista". Hänen mukaansa "flegmaattisuuden" sävyttämä itäsuomalainen elämäntapa ei johtunut heimoluonteesta vaan siitä, että luontaistalous salli vain päivästä toiseen elämisen. Siihen ei sisällynyt yritteliäisyydelle ja kaupalliselle elämälle tyypillistä tulevaisuuden tavoittelua.¹⁴ Junaliikenteen myötä itäisestä Suomesta ja etenkin pitkien välimatkojen Kainuusta tuli osa Suomea ja pieni perinneyhteisö laajeni – ainakin teoriassa. Suomeen 1860-luvulla syntynyt rautatieliikenne kehittyi ensimmäiseksi merkittäväksi työllistäjäksi, joka alkoi muuttaa tuolloisen maatalousvaltaisen yhteiskunnan ajattelurakenteita. Omavaraistaloudesta toimeentulonsa saavaan talonpoikauskulttuuriin liittyi jatkuvuuden ja staattisuuden elementit. Työpaikka ja elanto oli sidottu yhteen maa-alaan, joka oli peritty esi-isiltä ja joka myöhemmin vuorostaan siirtyisi perheen jälkeläisille. Työn, asuinpaikan ja perheen välillä vallitsi vahva tunnesidos, josta yksittäisiä osia oli vaikea irrottaa. Talonpojan elämä tähtäsi vastuuntuntoon "maan ja sen kunnian ylläpitämiseksi", kuten sukutilojen jatkuvuutta kertomusperinteen pohjalta tarkastellut Tiina Silvasti toteaa¹⁵. Maa-seudun mielikuvaa on aina sävyttänyt perinteellisyys, moderni elämäntapa kolkuttelee enintään kaupunkien läheisyydessä sijaitsevien maatalojen ovia.¹⁶

Rautatiekulttuuri edustaa modernisuutta. Se on säilyttänyt mielikuvan liikkumisesta, etenemisestä ja muutoksesta. Rautatieläisen sidos asuinpaikkaansa on vähäinen. Talonpoika on sidottu tilaansa ja siitä lähteminen edellyt-

¹² Brunnström 1981, s. 82 - 83.

¹³ Ylikangas 1986, s. 60

¹⁴ Ylikangas 1986, s. 61.

¹⁵ Silvasti 2004, s. 80.

¹⁶ Vrt. Högbäck 1995, s. 11.

tää yleensä erittäin suuria elämäntapamuutoksia. Ammattikoulutettu tehtaan työntekijä voi vaihtaa toiselle paikkakunnalle ja jatkaa entisessä ammatissaan, mutta yleensä toisen työnantajan palveluksessa. Rautatieläinen sen sijaan pystyy valitsemaan palvelupaikkansa lähes mistä tahansa rataverkon varrella sijaitsevasta pisteestä ja säilyttämään silti saman työnantajan edut. Silti hän on lujasti sidoksissa työnantajaansa: niin kauan kun VR:llä on käytännössä raide liikenteen monopoli, rautatieammattikoulutuksella ei juuri ole käyttöä VR:n ulkopuolella.

Rautateiden hierarkiarakenne ja käytänteet muistuttavat puolustusvoimien vastaavaa tapaa. Erityisesti rautatieliikenteen alkuvuosina käytössä olleet virkapuvut, hallintokoneisto, sisäisten kirjeiden kieli ja liikennepaikoista ja eri toimialoista käytetyt lyhenteet (esim. KON: Kontiomäki, ILA: Iisalmi, Jt: junaturvallisuussäntö, SAKE: Sähköasennuskeskus jne.) olivat miltei samankaltaisia, joita armeija on käyttänyt.¹⁷ Kyseessä ei ollut ainoastaan suomalainen ilmiö, vaan rautateitten ja armeijan yhteys oli selkeä muuallakin Euroopassa. Etenkin Britanniassa liikenteenhoidon eri virkoihin värvättiin entisiä upseereita. Siellä katsottiin, että vilkkaassa matkustajaliikenteessä tarvittiin heidän kykyjään suurten ihmisjoukkojen jouhevassa käsittelyssä. Junasta itsestään tuli samalla kunnioitusta vaativa sotilaallinen ylipäällikkö. Yllättävää ei liene, että Preussin koko rautatielaitos toimi kuin sotilasosasto – työntekijöiden piti muun muassa seistä asennossa radan varrella junan ohittaessa heidät¹⁸ –, mutta myös Ruotsissa ratavahdin ja veräjänvartijan piti ottaa hattu päästään junan nähdessään.

Suomessakin rautateitten palvelukseen palkattiin sotilasuralta siirtyneitä ihmisiä. Muiden muassa VR:n pitkäaikainen pääjohtaja, ilmeisesti maailmanennätyksen rautatielaitoksen palveluksessa tehnyt Georg Strömberg¹⁹ oli entinen upseeri, samoin Suomen ensimmäinen konduktööri, ahvenanmaalainen Petter Wildh, oli palvellut vääpelinä Suomen Kaartissa. Erityisen paljon upseeristoa siirtyi rautateitten palvelukseen 1800- ja 1900-luvun vaihteessa, kun Suomen sotaväkilaitos lakkautettiin.²⁰ Monet rautatiekeskukset syntyivät keskelle asumatonta korpea ja samoin kävi myöhemmin puolustusvoimien uusien kasarmiin sijoituspaikkojen kanssa (rautatiekeskuksista esim. Seinäjoki ja Kouvola vrt. armeijan Vekarajärvi ja Huovinrinne). Samoin kuin armeijassa, rautatiehenkilöstöä pakkosiirrettiin toisiin toimipaikkoihin tai määrättiin toiselle paikkakunnalle komennuksille, vapaa-aikaan kohdistui ilmoittautumisvelvollisuus, mikäli poistui siltä paikkakunnalta, jossa oli työssä eli "virantekopaikkakunnalta" ja niin edelleen. Paikkakunnalta poistumiskielto oli käytännössä niin ehdoton, että se kuului niin sanottuihin virkamiehiä koskeviin yleisiin velvoitteisiin, joiden

¹⁷ Virkapuvuista esim. FjIB 1929, kuvat s. 34; VR 1935, s. 25. Eräs informantti totesikin vitsinä, että Helsingin lähiliikenteen konduktöörit ja rahastajat jatkoivat tätä armeijaperinnettä vielä 1980-luvulla äkseratessaan kersanttimaisesti matkustajia. Vasta VR:n uusi, asiakaspalvelua korostava koulutus katkaisi tämän perinteen.

¹⁸ Faith 1994, s.213.

¹⁹ Strömberg erosi VR:n palveluksesta 80-vuotiaana ja siihen mennessä hän ehti toimia valtion virkamiehenä 56 vuotta, josta ajasta 40 vuotta VR:n "päätirehtöörinä", kuten termi tuolloin kuului.

²⁰ Saarinen 1996, s. 9.

noudattamiseen työntekijä sitoutui samalla kun hänet nimitettiin valtion virkaan.²¹

Tavallisesta työpaikasta rautatiet eroaa siinä, että moni veturinkuljettaja ja lämmittäjä suhtautui veturiinsa miltei uskonnollisävytteisen hartaasti ja monelle kuljettajalle veturi oli samantapainen työtoveri kuin lämmittäjä. Arvid Järnefeldtin *Veljekset*-romaanissa veturiaan katseleva kuljettaja toteaa talleille saapuneelle veljelleen²²:

- Omaa veturiaan voi rakastaa ihan kuin lastansa, sanoi hän. ---
- Mutta eikö ne kaikki ole ihan yhdenlaisia? –
- Ei, kyllä niissä on suuri ero. Minä tunnen tämän kaikki tavat ja ominaisuudet.

Henkilökohtaistasoista suhdetta kuvaavat myös vetureille annetut lempinimet, joissa veturit personifioidaan, usein niiden ulkonäön tai ominaisuuksien, joskus molempien mukaan. Ensimmäiset Suomessa kulkeneet veturit saivat henkilökohtaisen nimen, mutta veturikannan lisääntyessä nimiä alettiin käyttää yleisesti koko veturisarjoista. Nimikkoveturien aikaan viimeisen matkansa ennen eläkkeelle siirtymistä tehnyt kuljettaja saattoi jäädä tuntikausiksi tallin pilttuuseen silittelemään ja koputtelemaan veturia, jonka kanssa hän oli tehnyt vuosikaudet työtä²³. "Täytyy varmaan laittaa veturi hautaankin. --- Sittenhän saatte olla yhdessä, kun se on sinulle tärkeämpi kuin minun tunteeni", vuodattaa ajatuksiaan rautatieläisen vaimo Liisa Hännikäisen romaanissa²⁴.

Tutkimuksen johtoiheet

Tämän tutkimuksen peruslähtökohta on etnologinen ja se lähestyy mikrotasolla historiallista antropologiaa. Kulttuurilla ymmärrän tässä koko sen elokehän, joka ympäröi ihmisen toimintaa, siis työn, vapaa-ajan, perheen - kaiken sen toiminnan, jonka tarkoituksena on jäsentää ihmisen elämänhallinnan mekanismeja. Helsingin kartanoita käsittelevässä kirjassaan Bo Lönnqvist toteaa, että "kulttuuriantropologisesti suuntautunut etnologi voi nähdä kartanot avaimina viiteen johtoiheeseen - kulttuurikehitykseen, jonka kantavia elementtejä nuo rakennukset ja paikat ovat. Näitä johtoihteita ovat *maisema, aika, ihminen, suvut, symbolit*.²⁵" Näistä johtoihteista kolme ensimmäistä sopii alkuperäisestä yhteydestään hieman muunneltuna myös tähän ja myös kaksi jälkimmäistä on tästä tutkimuksesta löydettävissä, mutta niiden lähtökohta on erilainen. Tarkas-

²¹ Yleiset velvoitteet olivat: "1) asua määrättyllä paikkakunnalla tai virka-alueella, 2) käyttäytyä nuhteettomasti, 3) välttää virkatoimen hoitoa haittaavia sivutoimia, 4) henkilökohtaisesti itse hoitaa virkaansa, 5) noudattaa virkatoimen hoitamisesta määrättyjä muotoja sekä 6) totella hänelle annettuja virkakäskyjä". Lisäksi virkamies voitiin velvoittaa vannomaan virkavala tai antaa sitä vastaava juhlallinen vakuutus. (HMY, Hallintoaineisto, Rautatiehallinto, opetusmoniste 1970, s. 11.)

²² Järnefeldt 1910, s. 497.

²³ TYKL; A.K., s. 26.

²⁴ Hännikäinen 1991, s. 6.

²⁵ Lönnqvist 1995, s. 9. Kursivointi alkup.

telen lyhyesti näitä teemoja osittain verraten niitä seuraavassa Lönnqvistiin esittämiin rakenteisiin. Pysin tätä kautta luomaan näkemykseni mukaisen perusrakenteen, jonka yleispiirteiden päälle Kontiomäki-tutkimus seuraavissa luvuissa rakentuu.

Maisema ja aika

Liikenne­rakentaminen muuttaa paljon maisemaa. Vanhat maantiet rakennettiin lähes maaston ehdoilla. Ne eivät ainoastaan johtaneet kylästä toiseen vaan ne myös saattelivat kulkijaa maisemaan mukautuen²⁶. Rautatiet alkoivat murtaa tämän tavan. Liikenteen alkuvuosina käytössä olleet kiinteät matkustaja- ja tavaravaunut eivät sallineet jyrkkiä mutkia eikä rata epätasaisessa maastossa voinut maantien tavoin kiemurrella. Tarvittiin siltoja, viadukteja ja tunneleita. Rautatien tavoitteena oli suoruu­us ja tasaisuus. Radoista tuli "kovan teknologian ensimmäiset viivat halki niin kulttuuri- kuin luonnonmaisemien", kuvaa muutosta Ilmari Hustich²⁷. Samat tavoitteet siirtyivät autokannan parantuessa ja lisääntyessä myös maantierakentamiseen. Kesti aina 1950-luvulle ennen kuin maiseman vaatimukset teitten suunnittelussa huomattiin ja maantiet vedettiin, kuten jo menneillä vuosisadoilla, "maisemien kautta, ei halki".²⁸ Junaliikennettä tämä vaatimus ei koskenut. Uusien ratojen suunnittelussa päätavoitteeksi tuli suurten keskusten yhdistäminen toinen toiseensa siten, että yhteys olisi mahdollisimman nopea ja tehokas. Maisemallisista arvoista ei ollut väliä: "Parhaat junat - hitaat ja viehkeät sivuradat - liikennöivät rannikolla. Monia näistä odotti tuho. Jotkut sanoivat, ettei niitä olisi kymmenen vuoden kuluttua yhtään jäljellä---. [J]os reitti on kaunis tai matka sykähdyttävä, siitä voi päätellä että rata suljettaisiin pian", kirjoitti Paul Theroux 1980-luvun alkuvuosina Britannian rautatieyhteyksistä²⁹ ja hän oli oikeassa. Matkustajan silmiin junan ikkunasta avautuvat maisemalliset arvot sivuutettiin tehokkuuden nimissä. Edward Relph on todennut uusien ja vanhojen liikenneväylän erosta, että siinä missä vanhat maantiet ja radat pyrkivät rakentumaan maiseman keralla, uudet väylät tunkeutuvat ja leikkautuvat maisemaan.³⁰ Suomessa esimerkiksi Keravan ja Lahden välille valmistuva rata³¹ sekä Parkanon oikorata yli kaksikymmenkilometrisine suorineen ovat tehdyt liikenteen ehdoilla ja niiden päämääränä on vain säästää matkustajien aikaa tarjoamalla nopea ja mutkaton kulkuväylä. Matti Yrjänä Jonesuun Harjunpää-poliisikirjassa jopa junan ruhjoma vainaja todistaa rautatien nopeuden ehdottomuudesta. Juna oli leikannut pääkaupunkiseudun ratapenkereellä lojuvan ruumiin tasaisesti kahteen osaan: "Harjunpää varoi katsomasta leikkauspintoja - ne olivat niin suorat ja sileät ja osoittivat niin lopullisesti että kaupungin ytimeen johtavalla penkereellä kaiken täytyi olla kiihkeästi virtaa-

²⁶ Kuvaus matkasta vanhalla radalla kts. esim. Lagerblom 1999.

²⁷ Hustich 1982, s.93.

²⁸ Hustich 1982, s.94.

²⁹ Theroux 1984, s. 15, 47.

³⁰ Relph 1980, s. 90.

³¹ Kerava — Lahti-oikoradan rakentamisessa maisemalliset arvot tosin on otettu huomioon siinä, että rata seuraa jo olemassaolevan Lahden moottoritien linjausta eikä sitä varten ole ryhdytty tekemään omaa väylää.

van suoraa ja että siellä oli tilaa vain aikataulua noudattavalle junalle ja sen matkustajien digitaalikelloissa sykkivälle kiireelle.³²

Kun 1960-luvun alussa Rautatiehallitus esitteli lehdistölle tulevaisuudensuunnitelmansa uusine nopeine junineen ja oikoratoineen, Uuden Kuvalehden³³ toimittaja kuvaili niissä matkustamista: "Suuren nopeuden ansiosta näköalat vaihtuvat, maisemakuvat muuttuvat alati ja kirkkaat ikkunat suovat esteettömän mahdollisuuden niiden ihailmiseen." Tuolloin ei vielä osattu ajatella kaikkia niitä muutoksia, joita radanparannustyöt aiheuttavat. Päärataa kulkeva matkustaja saa hyvän vertailukohdan uuden ja vanhan radan välillä, jos hän Tampereella vaihtaakin Haapamäen kautta vanhaa rataa Seinäjoelle ajaviin juniin. Vanha rata seuraa maaston muotoja ja ohittaa vanhaa asutusta uuden radan halkoessa miltei täysin asumaton seutua. Vaikka uusilla radoilla kiitävien matkustajavaunujen ikkunat ovat kirkkaat, niistä ei enää avaudu maisema, vaan tehokkuuden säätelemä liikennereitti. Tämän ovat huomanneet mainosihmisetkin: vuosituhannen vaihteessa Matkahuollon mainoskampanjassa korostettiin linja-autojen ikkunoista avautuvaa "maisemataidenäyttelyä", VR:n mainonnassa painottui mahdollisuus matkan aikana tehdä bisnestä, työskennellä ja pitää kokouksia.

Rautatie muutti halkomaansa maisemaa myös muuten: ratojen varsiin, liikenteellisesti sopiviin kohtiin alkoi nousta asemakylä. Melkein kaikille niille yhteistä oli, että syntyivät aiemmin joko täysin asumattomille seuduille tai pienten, vähämerkityksellisten kylien yhteyteen. Sijaintia ei ratkaissut mikään muu kuin rautatieliikenteen tarve: Veturit täytyi saada määräväleihin hiilestetyksi ja vesitetyksi tai kylien kohdalta erkani jonnekin muualle johtava toinen rata tai niille kohdille päättyi runsaasti käytetty vesireitti. Asemakylät olivat täysin ympäristöstään riippuvaisia, sillä ne eivät tuottaneet mitään konkreettista hyödykettä ja toisin kuin ympäröivässä luontaistalouslyhteiskunnassa, niiden asukkaat, rautatieläiset, olivat elannossaan enemmän tai vähemmän riippuvaisia ympäröivästä maatalousyhteisöstä. Monista asemakylästä kehittyi nopeasti eräänlaisia pieniä kaupunkeja, joihin alkoi siirtyä muualta työväestöä siinä vaiheessa, kun asemakylät olivat kasvaneet riittävän suuriksi. Uudet asuinpaikat joutuivat luomaan imagonsa tyhjästä. Uusilla asukkailla ei ollut uuteen kotipaikkaansa liittyvää paikallistunnetta, sillä vasta "alueellinen identiteetti liittää ihmiset tilaan ja tekee siitä paikan", kuten Sirpa Tani kirjoittaa.³⁴ Koska ihmisiltä puuttui yhteinen, paikkakunnallinen historia, heidän samaistumisensa saattoi kohdistua entiseen asuinpaikkaan ja siihen liittyviin mielikuviin. Vanha kotiseutu näyttäytyi idyllisessä valossa, kuten on laita Anton Tšehovin näytelmässä Kolme sisarta. Sisarten kaipaavissa muistikuvissa Moskova näyttäytyy vain parhaimmassa vuodenajassa: "--- toukokuun alussa, juuri näihin aikoihin Moskovassa kaikki jo kukkii, on lämmin, aurinko valaa säteitään kaikkialle", yksi sisarista muistelee.³⁵

³² Joensuu 1989, s.8.

³³ Luostari-Apila 1961, s. 9.

³⁴ Tani 1996, s. 103.

³⁵ Tšehov 1985, s. 8. Paikallistunteesta esim. Virtanen 1999, s. 7 ed.

Paikkaan liittyvät mielikuvat vaikuttavat sen imagoon ja sitä kautta siitä syntyneeseen muistikuvaan. Rautatien myötä syntyneet paikkakunnat eivät hevin houkuttele pysähtymään. Vaikka varsinaista tutkimustietoa ei olekaan käytettävissäni, epäilen ettei juuri kukaan miellä esimerkiksi Riihimäkeä, Kouvolaa tai Pieksämäkeä varsinaisiksi lomanviettopaikoiksi. Jürgen Habermasin mukaan rautatiet liittyvät teollisuuskapitalismin synnyttämiin alueisiin, joita ilman yhteiskunta ei voi toimia, mutta jotka eivät ihmisen itsensä kannalta ole välttämättömiä. Asemilla törmätään konkreettisesti siihen rajapintaan, joka erottaa ihmisen maailman teollisuuden maailmasta: "Asemat ovat tyypillisesti niiden kontaktien solmimispaikkoja, jotka ovat yhtä tiuhoja ja vaihtelevia kuin anonyymeja ja pinnallisia, siis tiloja juuri sille ylikiihottavalle mutta yhteydetömälle vuorovaikutukselle, joka tuli lyömään leimansa suurkaupunkien elämäntunteeseen", hän toteaa.³⁶ Asemarakennuksien elämää leimaavat yksinomaan väliaikaisuus ja tilapäisyys, matkalle lähtö ja paluu. Ne ovat paikkoja, jotka "tuntevat tervetuloitotukset ja jäähyväiset, mutta eivät paikoilleen asetumista", kuten Nürnbergin asemarakennuksen historian kirjoittaneet Kathrin Kommerell ja Christoph Fasel toteavat.³⁷

Asuinpaikan ja maiseman suhteet ovat keskenään erottamattomat. Pauli Karjalainen on todennut, että juuri maisema kiinnittää ihmisen paikkaan ja synnyttää identifikaatiokokemuksen. Paikan maisema saa siellä asuvan tuntemaan olonsa kotoisaksi kun taas siellä vieraileva tuntee maiseman vuoksi olevansa jossain muualla.³⁸ Vuorovaikutuksessa yksilön kanssa asuinpaikkaan liittyvä fyysinen ympäristö rakennuksineen ja maisemineen synnyttää myös asuinpaikkaidentiteetin, joka tukee puolestaan identifikaatiota³⁹. Tähän kokonaisuuteen liittyy läheisesti Pierre Noran esittelemä muistin miljöö -käsite. Käsitteellä hän tarkoittaa sellaisia rakennettuja kokonaisuuksia, joihin liittyy edellisten sukupolvien elämä.⁴⁰ Esimerkkejä tällaisista ovat vaikkapa Tampereen Amurin ja Pispalan työläiskorttelit sekä Turun Port Arthurin puutaloalue. Yhteiskunnan muuttuessa tällaiset alueet joko tuhoutuvat tai ne säilytetään museoituina, mutta alkuperäisestä käyttöyhteydestään irrotettuina, erillisinä saarekkeina (Turun Luostarinmäki, Vanha Vaasa).⁴¹

³⁶ Habermas 1986, s. 120 - 121.

³⁷ Kommerell&Fasel 2002, s. 9. "...[Wie muss ein Haus aussehen], das Willkommen und Abschied kennt, aber kein Bleiben [?]"

³⁸ Karjalainen 1986, s 143 - 144.

³⁹ Vrt. Paasi 1991b, s. 302.

⁴⁰ Muistin miljöö-käsite liittyy Noran toimittamaan laajaan Les Lieux de Mémoire-julkaisuun, jossa esitellään erilaisia ranskalaisuuden symboleita, joista on tullut osa yhteisön historiallista muistia. Pelttonen 1999, s. 64 - 124 ja 100 - 101. Vrt. myös maantieteellinen maiseman ikonografinen tulkinta, esim. Raivio 1997.

⁴¹ Relph huomauttaa kuitenkin, että tällaisten museoitujen muistin miljöö-rakenteiden autenttisuus voi eräissä tapauksissa olla hyvinkin kyseenalaista. Hän käyttää näissä yhteyksissä kahta termiä eli disneyläistämistä (disneyfication) ja museoistamista (museumisation). Edellisillä hän tarkoittaa keinotekoisia ja rosottomia, Disneyn huvipuistoalueiden kaltaisia rakennelmia, joissa on esillä muka-historiaa ja mukautelvaisuutta, "historiaa, myyttejä, todellisuutta ja fantasiaa" sekoitettuna ilman, että alueella juurikaan on yhteyttä todellisuuteen. Museoistamistamisella Relph tarkoittaa disneyläistämisen yhtä erityistä piirrettä, jossa jälkeinpäin rakennetaan jokin perinteinen muistin miljöö uudestaan. Tähän voidaan käyttää jo olemassaolevia ra-

Muistin miljööt ovat myös aidon olemassaolonsa aikana toimineet ajallisi-
na ja esineellisinä yhdyssiteinä. Näiden alueiden tuhoutuessa häviää samalla
myös ihmisen siihen alueeseen liittynyt muisti. Jokin irrallinen osa kokonaisu-
desta voi enää palauttaa vanhan mielikuvan, mutta se ei enää liity saumatto-
masti menneeseen kokonaisuuteen. Paikat näyttävät elävän itsellistä elämäänsä
ihmisten muistoissa eikä muistikuviin rakentuva paikka enää ole samanlainen
kuin se, jonka näimme silloin, kun elimme ja työskentelimme sen piirissä.⁴² Sa-
malla voi olettaa, että uudet paikkakokemukset vertaantuvat automaattisesti
niihin, joita muistikuvissamme on. Albert Einsteinin suhteellisuusteorian päi-
vistä olemme oppineet, että universumissa aikaa ja paikkaa ei voi erottaa toisis-
taan: ne ovat saman suureen eri puolia. Samalla tavalla maan päällä elävä ihmi-
nen on yhtä aikaa molempien vanki. Hän ei pysty irrottautumaan itseään ym-
päriöivästä ajasta eikä niistä paikoista, jotka hänen menneisyyteensä ja mieliku-
vansa on spatiaalisesti rakentaneet. Pauli Tapani Karjalainen kuvaa tätä yhteyt-
tä elämänympyrällä, jonka ulkokaari rajaa oman aikamme ja jonka sisäpuoli
koostuu kaikista niistä paikoista, joissa tähänastisen elämämme aikana olemme
käyneet.⁴³ Ympyrän ulkopuolelle, oman aikarajamme taakse, meidän on mah-
dotonta kurkistaa ja yhtä mahdotonta meidän on irrottautua niistä paikkako-
kemuksista, jotka elämäämme kuuluvat. Paikat ja aika vangitsevat meidät
omaan tilaansa, jotka ovat absoluuttisia, vaikka oma mielikuvamaailmamme on
subjektiivinen ja vaihtuva, elettyyn hetkeen kiinnittyvä. Paikat määräävät ajat-
telumme ja muistomme, kuten Marcel Proust huomasi jo satakunta vuotta sit-
ten. Kaupunkiympäristön muutos kadottaa reaaliset paikat, jotka säilyvät enää
oman elämämme pituisissa muistikuvissa⁴⁴:

Todellisuutta, jonka olin tuntenut, ei enää ollut. --- Tuntemamme seudut eivät kuulu
vain kolmiulotteiseen maailmaan, minne ne mukavuussyistä sijoitamme. Ne olivat
vain kapea kaistale keskellä vierekkäisiä vaikutelmia, joista silloinen elämämme
muodostui: jonkin näkymän muisto on jonkin hetken kaipuuta; ja talot, tiet, puisto-
kadut ovat, ikävä kyllä, yhtä hetkellisiä kuin vuodetkin.

Ajasta puhuminen rautateitten yhteydessä tarvitsee kaksi eri merkityskenttää.
Näistä ensimmäinen on matkustajan aika, joka ei lainkaan hänen itsensä hallit-
tavissa. Koska vain määränpäällä on merkitystä, kaikki se aika, joka käytetään
lähtöpaikan ja määränpään välillä, on vain yhden hetken jatkuvaa virtausta.
Matkustaja odottaa sitä hetkeä, jolloin matka on ohi ja hän pääsee palaamaan
lineaarisen ajan yhteiskuntaan. Matkan taittamiseen kuluva aika on ulkoa päin
ohjattua, johon ihminen itse ei voi vaikuttaa. Tätä ajankulun tuskaa kuvaa hy-
vin Antti Hyry novellissaan "Junamatkan kuvaus". Nimettömäksi jäävän pää-
henkilön matkaa yöjunassa ohjaavat ulkoa tuleva, aikaan liittyvä ehdottomuus

kennuksia, jotka siirretään uuteen paikkaan ja ryhmitellään uudeksi kokonaisu-
deksi tai sitten rakentaa vanhan mallin mukaan uusia, historiaa idyllistäen suunnitel-
tuja kokonaisuuksia. Esimerkkinä vaikkapa turistien suosima uusi "aito sisällissodan
linnake" San Franciscon Golden Gate-sillan alla tai Ruotsissa Storumanin eteläpuolel-
le noussut "uudisraivaajakylä". (termeistä Relp 1980, s. 95 - 103)

⁴² Tani 1996, s. 104 - 106. Tani 1997, s. 212.

⁴³ Karjalainen 1997, s. 236.

⁴⁴ Proust 1977, s. 304.

sekä miehen oma huoli "mitenkähän aika kuluu kun se menee näin hitaasti".⁴⁵ Junassa voi harjoittaa vain sijaistoimintoja⁴⁶:

Seisoisinko tässä ja katsoisin ulos, kun juna kulkee, miltä aina milloinkin näyttää. Lähtisinkö käytävään istumaan, katsoisinko ulos ikkunasta. Kun nyt valvoo ja on käytävässä, on pian myöhä ja sitten tulee uni helpommin. Sitten on matkasta kulunut jo aika paljon.

Sakari Pälsi havaitsi Helsingistä Vladivostokiin tekemällään junamatkalla sen, että eteenpäin kiitävä juna, rajoittaessaan ajan ja paikan lait yhä pienempään tilaan, luo matkallaan niin suuren epäsuhtan ihmisen kokemuspiiriä laajentamaan, että sen vaikutus näkyy junavaunun ihmisissä⁴⁷:

Vaikutelmien voimakkuus ja epälukuisuus saavat aikaan, että junan matkustajat sulkeutuvat vaunuun, koettaen kuluttaa aikaansa nukkuen, syöden ja jutellen. He eivät tahdo rasittaa itseänsä katselemalla ympärilleen. He voivat kulkea matkan kymmeniä kertoja tietämättä halkaisemastaan seudusta paljon mitään.

Toinen aikaan liittyvä ominaisuus on sidoksissa maisemaan ja kaupunkirakentamiseen. Harry Schulman pitää yhtenä kaupungin tunnusmerkkinä sitä, että se yhdistää itsessään ajan ja paikan⁴⁸. Rakennukset, julkisivut, jopa katujen päällysmateriaali kertovat kunkin elementin kaupunginikäisestä historiasta, muutoksesta ja kehityksestä. Kaupungin ihmiset, ne joiden suku on asunut siellä jo useamman sukupolven ajan, yhdistävät kertomuksissaan ja muistoissaan paikan henkisen historian nykyisyyteen. Asuinkeskusten eri-ikäiset rakennukset ja sukupolvien kulku luo nykyhetkestä taaksepäin ulottuvan rakennelman ja samalla tavoin rakenteellisesti kuin aikakin, se kasvaa jo olemassaolevan päälle.

Rautatiepaikkakunnilla perusrakentaminen on tehty samaan aikaan kun kiskot on vedetty sinne. Veturitallit, asemat ja ratapihat samoin kuin ainakin osa henkilökunnan asunnoista ovat olleet edellytyksiä sille, että liikenne on voinut aloittaa. Jos liikenteenhoitoon liittyviä rakennuksia on tehty myöhemmin, kyse on lähes yksinomaan ollut täydennysrakentamisesta. Veturitalliin on tehty lisäksi, ratapihaa on laajennettu ja asuntoja on tullut lisää. Varsinkin pienet asema-alueet ovat kuitenkin säilyneet täysin alkuperäisten kaltaisina, kuten esimerkiksi Huutokoski tai Kivesjärvi (kuva 2.10). Näissä ajankulku on verrattavissa junassa matkustamiseen. On vain yhden hetken jatkuvaa virtausta, kun eri-ikäisten rakennusten aikaa jäsentävä vaikutus puuttuu.

⁴⁵ Hyry 1962, s. 97.

⁴⁶ Hyry 1962, s. 102.

⁴⁷ Pälsi 1993, s. 37. Epätieteellinen, mutta curiositeettina mielenkiintoinen on Rautatieläinen-lehdessä 10/1970 julkaistu tieto, jonka mukaan viiden tunnin matkan aikana matkustaja vietti 62 minuuttia tupakalla, jutellen tai katsellen ulos, 25 minuuttia käytettiin muiden matkustajien tarkasteluun ja 52 minuuttia keskusteluun.

⁴⁸ Schulman 1991, s. 63.

Ihmiset/yksilöt, suvut/yhteisöt ja symbolit

Kartanoitten maailmassa sukuside on tärkeä. Kartanoitten sisällä se muodostaa siellä asuneen suvun jäsenten jatkuvuuden, mutta sen voi myös katsoa jossain määrin yhdistävän kartanot toisiinsa - ainakin suhteessa niiden omistajien yhteiskunnalliseen asemaan. Sellaisilla paikkakunnilla, kuten juuri Kontiomäellä, sukusiteet ovat paljon ohuempia. Rautateiden myötä sinne muuttaneet tulivat paikalle ilman minkäänlaisia sukurasitteita, ellei sellaisiksi lasketa heidän lähtöpaikkakuntansa aiheuttamaa keskinäistä heimosukulaisuutta. Luultavasti kuitenkin heille kiinnittyminen työyhteisöön, "rautatieläisten sukuun", vastasi klassista asuinpaikan sukusidettä.⁴⁹

Suvun ja yhteisön välinen ero ei ole välttämättä kovin jyrkkä. Jan Szczepanski määritteli 1970-luvun alussa yhteisön miksi tahansa sellaiseksi ihmisten yhteenliittymäksi, jossa sosiaalinen side pysyy voimassa määrittelemättömän ajan. Tällaisen yhteisön tulee erottua jollain tavoin muista yhteisöistä ja sillä tulee olla itselliset arvopäämäärät.⁵⁰ Georg Lohmannin mukaan yhteisön tulee täyttää vähintään seuraavat neljä tekijää: (1) siihen kuuluvilla tulee olla yhteisiä arvoja ja normeja, jotka jaetaan yhteisön kesken ja tämän avulla (2) yhteisöön kuuluvat voivat olla toisiaan kohtaan solidaarisia sekä antaa tarvittaessa tukea toisilleen. Yhteisön täytyy myös olla olemassa jonain konkreettisena ajanjaksona (3) ja sen ykseys on aina omanlaatuista verrattuna muihin yhteisöihin (4).⁵¹ Heikki Lehtosen mukaan sosiologisesta tutkimusperinteestä jäänyt yhteisön kolmijako on seuraava: 1) Yhteisö voidaan rajata alueellisesti, 2) yhteisö toimii sosiaalisen vuorovaikutuksen yksikkönä ja 3) yhteisöä sitoo yhteen yhteenkuuluvaisuuden tunne⁵². Lehtonen itsekkin huomauttaa, että määritelmien rajausta on niin yleinen, että yhteisön käsite ei tässä kolmijaossa tarkennu. Sama ongelma on myös kahdessa muussa edellä siteeratussa määritelmässä. Lähes samalla tavalla voitaisiin määritellä myös suku, jossa jäsenten keskinäinen yhteenkuuluvuus ja solidaarisuus voi jopa olla löyhää yhteisöä suurempaa.

Kun tarkastelu ulotetaan yhteisön yksittäiseen jäseneseen, yksilöön, yhteisön valinta on aina jossain määrin valinnan tulos, kun taas sukuyhteyttä ei voi valita, vaikka sitä ei sitten aktiivisesti vaalisikaan. Risto Eräsaaren⁵³ mukaan yksilöä vetää puoleensa sellainen yhteisö, "joka *palvelee* elämänmuotojen, taloudellisten tai poliittisten päämäärien yhteisyyteen perustuvaa yhteenliittymistä tai *vastaa* yksilön psyykkistä suoritustasoa, kieltä tai kulttuuria". Tervakosken tehdasyhteisössä asuneiden elämäkertoihin pohjaavassa tutkimuksessaan Tarmo Koskinen löytää kyseistä yhteisöstä myös laveus ja syvyys - aspektit. Näillä käsitteillä tarkoitetaan yhteisön holistista olemassaoloa ja vaikutusta yksilöön. Työelämän lisäksi yhteisö liittyy siihen kuuluvat yksilöt yhteen erilaisissa vapaa-ajan tilan-

⁴⁹ Vrt. Emilie Durkheimin ajatusta siitä, kuinka sukuun ja asuinpaikkaan liittyneet yhteisöt vähitellen alkavat painottua enemmän ammattiliittojen kaltaisiin, organisatorisiin yhteisöihin (Durkheim 1964).

⁵⁰ Szczepanski 1970, s. 217 - 220.

⁵¹ Lohmann 1996, s. 4.

⁵² Lehtonen 1990, s. 17.

⁵³ Eräsaari 1992, s. 9. (kursivoinnit Eräsaaren)

teissa. Näin yhteisö ainakin jossain määrin säätelee asumista, kulutusta, jopa juhlapäivien viettoa, joihin alistuminen tai suostuminen oli ainakin Tervakoskella osittain vapaaehtoista. Samalla yhteisön merkitys voi olla miltei stigmatisoiva. Esimerkiksi tervakoskelaiseen tehdasyhteisöön synnyttiin ja sen jäsenyyttä voitiin periä aivan kuin jokin kiinteä omaisuus tai sukunimi.⁵⁴ Tampereen 1800-luvun tehdasyhteisöt ovat oiva esimerkki Koskisen hahmotteleman holistisen yhteisömallin sisällöstä. Työläiset otettiin työhön vuosipalvelumääräyksellä, jolloin työstä ei sopimusaikana voinut erota. Tehtaat vastasivat myös yhteiskunnallisista tehtävistä rakentamalla muun muassa asuntoja, kauppoja ja kouluja. 1800-luvun loppupuolella Finlaysonin tehtaat pitivät jopa omaa orpokotia, jonka lapsien tärkein tehtävä oli toimia tehtaan aputyöväkenä.⁵⁵

Perinteisessä pienessä maatalousyhteisössä vuorovaikutus eri ryhmien välillä näyttää olleen tiivis. Tähän tulokseen on päädytty ainakin Turun yliopiston kylätutkimusryhmän Kettelin kylää koskevan aineistoanalyysin pohjalta. Siellä ei esiinny täydellistä katkosta edes suurtilallisen ja mökkiläisten välillä vaan vuorovaikutusta on molempiin suuntiin Kettelin neljän eri sosiaaliryhmän välillä.⁵⁶ On kuitenkin varottava pukemasta vanhaa kyläkulttuuria yleisen harmonian kaapuun, sillä tuskin sekään oli ihmissuhteiltaan täydellinen ideaaliyhteisö. Ainakin se oli staattisempi ja ehkä yläluokan säilymiseen nähden turvatumpi siinä, että ihmisen oletettiin pysyvän koko elämänsä samalla sosiaalisella statusportaalla.⁵⁷ Kyläyhteisön jäsenten maailmankuvassa arvot ja normit saattoivat olla lähempänä toisiaan kuin nykyaikaisessa kaupunkilähiössä. Lähiöasumista tutkineen Matti Kortteisen⁵⁸ mukaan lähiön tunnusomaiset piirteet ovat "perhekeskeiset elämäntavat, suhteelliseen etuun perustuva tyytyväisyys ja negatiivisen solidaarisuuden sävyttämä sosiaalinen elämä.". Vaikka nämä lähiöpiirteet täyttävätkin yhteisön normit - onhan negatiivinenkin solidaarisuuskin yksi solidaarisuuden muoto – ihmiset eivät itse välttämättä koe olevansa tietyn lähiöyhteisön jäseniä vaan piiri on todennäköisesti pienempi. Samassa lähiössä asuvia yhdistää enää yhteinen maantieteellinen alue.⁵⁹ Keinotekoisesti synnytetty lähiöalue jäsentyy usein vain nimenä, joka samalla määrittää siellä asuvien sosiaalisen statuksen ja leimaa heidät asuinkulttuurisestikin. Esimerkiksi pääkaupunkiseudulla on selkeä ero sen välillä, onko kotiosoite Westendisä tai Hakunilassa.

⁵⁴ Koskinen 1993, s. 19.

⁵⁵ Haapala 1986, s. 50 - 62.

⁵⁶ Honkala 1980, s. 224.

⁵⁷ Vrt. Sinisalo 1981, s. 8 - 9. Vrt. Honkala 1971 Anna-Maria Åström (1995) on tutkinut sellaista maalaisyhteiskunnan kohtaustilannetta, jossa paikalliset asukkaat, savolaiset, ovat joutuneet kohtamaan seudulle muuttaneet, ylempään luokkaan kuuluneet kartanolaiset, jotka ovat sosiaalisesti korkeammalla tasolla, mutta samalla he ovat paikkakunnalla asuneisiin nähden ulkopuolisia muuttajia. Samankaltaista tilannetta on tutkinut myös Waris (1952) tilanteessa, jossa evakot sijoitettiin perinteisen maa-seutu- tai tehdasyhteisön joukkoon. Kaupunkiinmuuttoa käsittelevät myös Ahponen & Järvelä 1983.

⁵⁸ Kortteinen 1982, s. 254.

⁵⁹ Vrt. Vähämäki 1993, s. 19, asuinpaikkaidentiteetistä vrt. esim. Paasi 1986, Paasi 1998 ja Paasi 1991a; Riikonen 1997.

Kartanoitten symboliikka näkyy päällisin puolin niiden sijoittelussa ympäröivään maisemaan. Rakennukset erotettiin ympäröivästä yhteisöstä puistokujin ja puistoin, joiden läpi kuljettaessa siirryttiin - hieman kärjistäen - välitilan kautta rahvaan maailmasta porvariston maailmaan. Myös rautateitä ympäröi välitila - aseman odotushuoneet eli Marc Augéa lainaten ei-paikat, joiden kautta siirrytään staattisesta maailmasta liikkeen ja matkustuksen maailmaan. Rautateitten symboliikka ulottuu tätä syvemmälle, juuri tuohon liikkeen maailmaan. Ihmisten mielessä rautatiet symbolisoivat usein vapautta ja liikkumista. Tämä pätee erityisen hyvin veturinkuljettajiin eikä ainoastaan siten, että heidän työpaikkansa on liikkuva, vaan myös laajemmin, koko elämänasennetta ajatellen: "[V]eturin, sen valtavan voimanpesän käyttäjänä oli veturinkuljettaja, mies, joka sai huimasti ajaen liikkua aina paikkakunnalta toiselle, vapaana itsenäisenä herrana, alistaen tahtonsa alle valtavia voimia"⁶⁰ kuvaa eräs rautatieläinen kuljettajan ammatin synnyttämää mielikuvaa. Kun työ ei ole sidottu yhteen paikkaan ja kun sitä tehdään epäsäännöllisesti kaikkina vuorokauden aikoina ja läpi vuoden, sen kaksi ominaisuutta korostuvat. Nämä ovat irrallisuus ja samaistuminen. Näistä ensimmäinen on jossain määrin tuttu junalla matkustavallekin. Junavaunu ei koskaan ole päämäärä, ainoastaan väline, jolla päämäärään päästään suhteellisen nopeasti ja vaivattomasti. Junassa matkustaminen – samoin kuin tietysti missä tahansa liikennevälineessä – merkitsee samalla siirtymistä paikattomuuden tilaan. Paikkoja merkitsevät vain matkustajan oma lähtö- ja tuloasema, niiden välinen matka on siirtymää. Matkustajien aikatauluissa ei ole kellonaikoja niille väliasemille, joilla juna ei pysähdy, koska niillä ei ole heille merkitystä. Epäsäännöllistä työtä tekevä saattaa lisäksi samaistua helpommin omaan ammattikuntaansa, jolla on kokemusta kolmivuorotyöstä ja joka joutuu sopeuttamaan oman vapaa-aikansa täysin ammatin ehtoihin.

Juna vapauden symbolina voi tuntua nykyajan ihmisestä melko huonosti valitulta. Minkään muun liikennevälineen vapaus ei ole niin sidottua kuin junan. Se pääsee vain sinne, minne kiskot vievät tai tarkemmin, minne sopivat kiskot vievät. Suomalaisen veturin läntinen matka pysähtyy auttamatta viimeistään Haaparannalle, jossa itäinen leveäraiteinen rata muuttuu länsieurooppalaiseksi normaalileveydeksi. Vapauden symboli on tiukasti elävä mielikuva ajasta, jolloin rautatiet merkitsivät konkreettisesti vapautumista paikan kahleista. Klassisen triviaalikysymyksen "mikä yhdisti Rooman armeijan ylipäällikköä, Kiinan dynastioita ja 1800-luvun alun eurooppalaista talonpoikaa?" vastaus "matkanopeus" tiivistää pähkinänkuoreen syntyneen rautatiematkustuksen läpimurron. Ennen ensimmäisen junan tuloa ihmisen suurin etenemisnopeus oli sama kuin hänen tai enintään hevosen juoksunopeus. Matkanteko oli hidasta, vaarallista ja kallista. Vasta rautatien tulo vapautti ihmisen fyysisen etenemisnopeuden kahleista sekä mahdollisti joukkoliikenteen, jossa hinta matkustajapaikkaa kohden oli alhainen⁶¹.

C.F. Adams totesi erässä rautatiekirjoituksessaan jo 1800-luvun loppuvuosiina, että veturi ja rautatie kerrassaan syöksyivät maailmaan. Niiden keksiminen

⁶⁰ TYKL; A.K., s. 1 - 2.

⁶¹ Kts. esim. Lieberman 2000, s.123.

oli Amerikan löytämistä suurempi tapahtuma - ainakin niiden merkitys tavallisen kansalaisten kannalta oli suurempi.⁶² Kaupungistuminen ja säännöllinen palkkatyö synnyttivät käsitteen loma, joka lisäsi junan mahdollisuuksia. Sen avulla voitiin loman aikana matkustaa hieman kauemmas katsomaan miltä maailma näytti siellä. Loma-ajat lisäsivät käyttöä makuu- ja retkeilyvaunuille, joiden olemassaolo lisäsi puolestaan kiinnostusta junassa matkustamiseen.⁶³ Ennen henkilöautojen yleistymistä juna oli ensisijaisesti se väline, jonka avulla helposti pääsi tutustumaan uusiin seutuihin ja outoihin kaupunkeihin. Tällainen taaksepäinsuuntautuva, nostalginen suhde junassa matkustamiseen elää edelleen vahvana. Osoitukse- na siitä ovat esimerkiksi suuren suosion saavuttaneet, vanhalla kalustolla ajetut nostalgia-ajot, jotka keräävät katsojia jopa radan varsille (kuva 1.2). Myös rautatieyhtiöt elättävät tätä ajatusta mainonnassaan, kuten esimerkiksi Norjan valtionrautateitten 1990-luvun puolenvälin mainoskampanja, joka vetosi tekstillään kadonneeseen aikaan ja rytmillään kiskojen kolkkeeseen⁶⁴:

"Toget er reisen du gjorde som liten
Til verdens ende.
Toget er minner sterke som stål
Sporet mellom her og der, da og nå
Toget er tid til å se, til å leve ---
Toget er syngende skinner
En sommervei uten asfalt og kø.

Eli vapaasti suomentaen: Juna merkitsee matkaa jonka teit lapsena / aina maailman ääriin / Juna merkitsee teräksenlujia muistoja / Sidettä kaukaisen ja läheisen, menneen ja nykyisen välillä / Juna merkitsee aikaa nähdä, aikaa elää / Juna merkitsee laulavia kiskoja / Ruuhkatonta ja asfaltoimatonta kesätietä.

Eräs veturinkuljettajakin totesi, että höyryvetureissa oli oma hohtonsa, joka hävisi kuljettajan työstä dieselvetureitten tulon myötä⁶⁵:

Höyryveturissa oli semmonen voiman tunne. Kun ajo saapasvarsiveturia⁶⁶, se piippu siinä hönki, kevätaamun hanki siinä veturin vieressä, sivuikkunasta kun katso ulos, niin se maisema henki takasin sitä veturin ääntä ja kun käsi oli kiinni valtaventtiilin kahvassa, niin siinä tunsu, että on kaikki valta. Saapasvarren poistohöyry levisi siitä pitkin veturia, metsän äänet vastaavat siihen veturin ääneen, toistaa ne kaikki.

⁶² Whitrow 1999, s. 199 - 200.

⁶³ Junien lomakäytöstä, esim. Lagerblom 2000a.

⁶⁴ NSB 1995.

⁶⁵ H29100. (merkinnöistä kts. s. 47)

⁶⁶ Saapasvarsiveturiksi kutsuttiin kivihiilipolttoista veturia, jonka savupiippu oli muodoltaan kuin saappaan varsi verrattuna kupumaiseen halkopiippuun.



KUVA 1.2 Vanhaan puuvaunu-aikaan pääsee palaamaan nostalgia-ajeluissa, jotka ovat jatkuvasti erittäin suosittuja. Kuvassa Suomen suurin höyryveturi Hr1 1009 eli Ukko-Pekka puuskuttaa jyrkässä nousussa Pajujärven kalliioleikkauksen jälkeen Kuopio - Iisalmi – rataosalla (Kimmo Lagerblom, 09.06.2000)

Johtoihteitten yhteenveto

Tutkimuksen ajallinen päähuomio kohdistuu 1950-luvun alusta 1970-luvun loppuvuosiin, mutta jossain määrin käsittelen myös varhaisempia sekä myöhempiä vaiheita, erityisesti Kontiomäen radan syntyvaiheita, koska niillä on kiinteä yhteys myös tutkimusajankohdan tapahtumiin. 1950-luvulta alkava ajanjakso on monessa mielessä sovelias tutkimuksen varsinaiseksi kohteeksi. Koska työni perustuu enemmän informanttien haastatteluihin kuin arkistolähteisiin, 1950-luku on miltei varhaisin vaihe, jolloin vielä elossa olevat ihmiset aloittelivat omaa työuraansa. Pääosa haastatelluista on 1920-luvulla tai sen jälkeen syntyneitä, vanhin haastateltu on syntynyt jo vuonna 1911. Sotavuodet pois laskien 1920-luvun ikäluokka alkoi siirtyä sodan jälkeen vähitellen normalisoituneeseen työelämään juuri 1940- ja 1950-luvun taitteessa. Tutkimuksen kolmikymmenvuotiseen ajanjaksoon, runsaaseen sukupolveen, mahtuu myös Kontiomäen nousu pienestä korpikylästä vilkkaaksi risteysasemaksi sekä hiljentymisen, paluu takaisin pieneksi syrjäkulmaksi. Ajanjakso merkitsi samalla suuria yhteiskunnallisia ja elämäntapaan liittyneitä muutoksia, jotka koskettivat koko maata. "Elämäni vuodet 1956"-kirjassa todetaan, että vuodet 1956 ja 1976 "olivat kauempana toisistaan kuin kahden vuosikymmenen aikaero antoi edellyttää". Maassamuutto pohjoisen keskuksista etelään sekä Ruotsiin muuttivat maaseudun ilmettä. Väestön varallisuus oli kasvanut, sosiaaliturva oli monipuolistunut ja ulkomailla käynti merkitsi muuta kuin laivaristeilyä Tukholmaan.⁶⁷ Ajanjaksoon mahtuu myös tiedonvälityksen ja elämäntapojen muutoksen murros: 1950-luvun vilkas kerhotoiminta ja politikointi, 1960-luvun television tulon aiheuttama vapaa-ajan yksityistyminen, asumistason ja työolojen kohentuminen sekä työn vaatimusten lisääntyminen. Olavi Borg ja Risto Sän-

⁶⁷ Elämäni vuodet 1986, osa 1976/2.

kiaho kiteyttävät muutokset toteamalla, että ajanjaksolla "Suomi siirtyi samanaikaisesti agraarisesta [paikallissidonnaisen] leiri-Suomen mekaanisen solidarisuuden tilasta teolliseen, urbaaniin ja moniarvoiseen organisaatio-Suomen massayhteiskuntaan, missä vallitsi orgaaninen solidaarisuus".⁶⁸ Kasvava sukupolvi etsi ja löysi uuden suunnan omalle elämälleen, mutta usein se merkitsi samalla irtautumista omasta paikallisyhteisöstä ja elinpiiristä. Myös rautateillä itsessään tapahtui tuona aikana kaksi suurta muutosta. Aluksi kiskobussien tulo kuin uuden vetokaluston airuena sekä pari vuosikymmentä myöhemmin tapahtunut täydellinen siirtyminen höyryvetureista dieselkalustoon.

Tutkimusongelmaksi tulee edellä mainittujen johtoihteitten avulla selvitys kontiomäkeläisen rautatieläisyhteisön elämästä. Tarkastelun kohteena on muun muassa se, miten Kainuun halkova rautatie on muuttanut tullessaan Kontiomäen aluetta (maisema) ja miten siellä asuvat ja sinne muuttaneet ovat järjestäneet elämänsä sekä millainen työpaikka eri tehtävineen Kontiomäki oli (ihmiset). Peilaan Kontiomäkeä ja sen asukkaiden elämää kanadalaisen teollisuusyrityksen elinkaarimallin (kts. luku Yhden yrityksen paikkakunnat ja elinkaarimalli) vaiheiden kautta. Tutkimuksen yksi pääjuonne on katsoa, miten alunperin pohjoisamerikkalaiseen kulttuuriin sovitettu malli sopii maahamme. Symbolitasolla liikutaan melko abstraktissa ulottuvuudessa, jolloin pyrin löytämään rautateihin liitetyille symboleille vastineita informanttien kertomuksissa. Sukuyhteys määräytyy tässä ammatin kautta. Yhdistäväksi tekijäksi vanhempi – lapsi - välillä ei ehkä niinkään muodostu asuin- kuin työpaikka. Tutkimuksen myötä pyrin katsomaan, pitääkö tämä ennakko-olettamus paikkaansa vai liittykö asuinpaikkaan kuitenkin sellaisia tekijöitä, jotka painavat vaakakupissa enemmän. Pyrin myös tarkastelemaan millainen konflikti rakentui teknisen Kontiomäen ja maatalousvaltaisen Paltamon välille sekä mihin suuntaan mahdolliset eri kulttuurivaikutukset liikkuvat. Suoranaista vertailevaa tutkimusta esimerkiksi joidenkin teollisuuspaikkakuntien kanssa en tee. Näkökulmana tässä, kuten yleensäkin haastattelututkimuksissa on se, miten informantit itse hahmottavat Kontiomäki-vaiheen omassa elämässään. Tarkastelun polttopisteenä on arkielämä, se miten Kontiomäen julkisivun takana elettiin ja miten elämäkäsike muotoutui niin konkreettisesti kuin ajatuksissakin⁶⁹. Viljo Rasila mukailen tämän Kontiomäki-tutkimuksen perimmäisenä kohteena tapaa paikkaansa yhteiskunnassa etsivän ja todella eläneen yksilön⁷⁰.

Tutkimusperinne

Perinteisistä kylätutkimuksista on julkaistu lukuisia yhteenvetoja ja katsauksia⁷¹ enkä katso aiheelliseksi tiivistää tätä tutkimusperinteen osaa enää tässä. Keski-

⁶⁸ Borg&Sänkiaho 1993, s. 91.

⁶⁹ Arkielämän käsitteestä esim. Sääksilahti 1999, s. 151 - 154.

⁷⁰ Rasila 1983, s. 58.

⁷¹ Esim. Vesterinen 1995, s. 15 - 24; Tommila 1980, s. 7 - 11; Sallinen-Gimpl 1982, s. 99 - 119 sekä eri kylätutkimusryhmien loppuraportit.

tyn sen sijaan enemmän itse rautatieläisperinteeseen ja siihen liittyviin yhteisötutkimuksiin.

Rautatiekulttuuria ei Suomessa ole tutkittu kovinkaan paljon. Ensimmäinen huomattava askel kohti uutta tutkimusaspektia otettiin vasta 2000-luvun alussa, joilloin ilmestyivät Oiva Turpeisen kirjoittamat historiikit Suomen ensimmäisen, Helsingin ja Hämeenlinnan yhdistäneen radan vaiheista sekä sen jatkosta kohti Pietaria. Osoitus rautateitten merkityksestä Suomen historiassa on, että Turpeisen tutkimukset ilmestyivät Suurruhtinaan Suomi-sarjassa, jonka muut osat käsittelevät Oolannin sotaa ja Venäjän tsaareja.⁷² Varhaisempi tutkimushanke on kotoisin Länsi-Suomesta: kun Turun yliopiston kansatieteen laitos aloitti toimintansa vuonna 1959, sen yhdeksi päätehtäväksi tuli koko työväenkulttuurin tallentaminen. Aluksi se tapahtui kyselylomakkeiden, myöhemmin haastatteluitten avulla. Vuonna 1962 järjestettiin erityinen rautatieläisten ja radanrakentajien muistitiedon keruu yhteistyössä rautatiehallinnon eri elinten kanssa Valtionrautateitten satavuotisen historian kunniaksi⁷³. Tämän jälkeen keruuta on jatkettu pienimuotoisemmin muun työväen muistitiedon keruun ohella⁷⁴. Varhaisempia keruutuotoksia on Ilmar Talven toimittama kokoomateos *Radoilta ja ratojen varsilta*⁷⁵, johon on koottu osa keruuaineiston kertomuksista. Muistelijat vaihtuvat konduktööristä ratatyöntekijään. Samaan aineistoon perustuvat myös Matti Mattilan rakennus- ja ratamestarien työtä ja elämää kuvaava tutkimus sekä Tapani Mehtosen laaja selvitys pääosin höyryveturijalan kuljettajien ammattikuvasta⁷⁶. Oman tutkimukseni kanssa näkökulmaltaan yhteneväisempi on Päivi Mäkelän historiallis-kansatieteellinen tutkimus, jossa hän selvittää rautatien tulon merkitystä Vehmaan Vinkkilän kylään⁷⁷. Mäkelän ja oman tutkimukseni keskinäinen ero syntyy kuitenkin jo maantieteelliseltä lähtökohdalta. Vinkkilä oli olemassa toimivana ja suurehkona maanviljelyskylänä ennen rautatien tuloa, joskin myös siellä kulkuyhteyksien paraneminen aiheutti nopean ja kertakaikkisen uudisrakentamisen kauden⁷⁸. Liikennetiheys Vinkkilän ohittavalla radalla poikkeaa Kontiomäestä. Turku – Uusikaupunki-rata, jonka varrella Vinkkilä sijaitsee, on aina ollut suhteellisen hiljainen. Tällä hetkellä radalla liikennöi arkisin yksi tavarajunapari⁷⁹. Vinkkilä ei liioin ole risteysasema. Mäkelän painotus työssään on päinvastainen omaan tutkimukseeni verrattuna, sillä hän keskittyy enemmän esineelliseen kuin henkiseen kulttuuriin. Rautatien merkitys kyläyhteisöön on Esko Nummelinin tarkastelun kohteena hänen tutkielmassaan *Rautatie ja maalaiskylä 1900 - 1965*, joka käsittelee Kuopion pohjoispuolella sijaitsevaa Pöljän kylää. Pöljää ei kuitenkaan voi pitää rautatiepaikkakuntana, sillä vain alle puolenkymmentä kyläläistä sai toimeentulonsa rautateiltä⁸⁰. Paikka on kuitenkin sikäli merkittävä, että kylän "asemana" toimi-

⁷² Turpeinen 2003; Turpeinen 2004.

⁷³ Talve 1964, s. 6.

⁷⁴ Talve 1969, s. 84 - 85.

⁷⁵ RRV 1963, samasta aineistosta tehty saksankielinen tiivistelmä Talve 1964.

⁷⁶ Mattila 1981, Mehtonen 1988.

⁷⁷ Mäkelä 1981.

⁷⁸ Mäkelä 1981, s. 47 - 48, 90 - 97.

⁷⁹ Pyrhönen 1999.

⁸⁰ Nummelin 1983, s. 3..

nut platformskoj-tyyppinen laiturivaihde on harvoja säilyneitä tämän tyyppin rakennuksia. Sitäkin on hieman muutettu, sillä alkuperäisessä rakennustyyppissä avoin keskiosa toimi odotustilana. Rakennuksen toiseen pätyyn on lisäksi tehty lämmin tavarasuoja. Alkuperäinen rakennustyyppi on säilynyt kunnostettuna vain Kivimäessä, Kajaanin eteläpuolella. (kuva 1.3) ja osittain muutettuna Niittylahdella, Joensuun eteläpuolella. Pöljän asemalla sijaitsee nykyisin Suomen ainoa pysäkkimuseo.



KUVA 1.3 Kivimäen laiturivaihde on vielä alkuperäisessä asussa. Rakennus on yksityisessä omistuksessa. (Kimmo Lagerblom,20.08.2000)

Rautatie ja maalaiskylä on syntynyt selkeään tarpeeseen. Pöljän pysäkkimuseo tarvitsi historiaselvityksen ennen museotoiminnan aloittamista. Tutkimus on lähinnä henkilöhistoriallinen ja se valottaa mielenkiintoisesti niitä moninaisia tehtäviä, joita yksinään toimiva pysäkinhoitaja joutui suorittamaan. Varsinaiseen analysointiin ja kysymyksenasetteluun työ ei pyrikään, vaan se vastauksen rautatien suoraan vaikutukseen kylän elämään.⁸¹

1980-luvun lopussa Pieksämäen risteysaseman täyttäessä sata vuotta siitä julkaistiin ajallisesti lähekkäin kaksi laajahkoa yleistutkimusta eli Helena Hännisen *Sata vuotta rautakengän sakarassa* ja Pertti Itkosen *Rautatie ja kaupunki*⁸². Näistä Hännisen tutkimus on teknisempi ja käsittelee enimmäkseen aineellista ratahistoriaa, kun taas Itkonen kuvaa etnografisemmin alueen rautatieläisten elämää. Muista suomalaisista asemayhdyskunnista on julkaistu kaksi, rautateihin painottuvaa kirjaa, joissa kummassakaan ei ole tieteellisen tutkimuksen piirteitä. Keski-Suomessa sijaitsevasta Haapamäen risteysasemasta on julkaistu

⁸¹ Nummelin 1983, s. 5

⁸² Hänninen 1989, Itkonen 1989. Hännisen kirjan saatavuus on mielenkiintoinen. Pieksämäen kaupunki on saamani tiedon mukaan kieltänyt sen yleisen myynnin ja kirjaa on saatavilla vain Savon radan museosta, jossa sitä on varastossa muutama tuhat kappaletta.

omakustanne, joka kattaa myös rautatien vaikutuksen alueeseen.⁸³ Valitettavasti tekijä ei ole tuntenut kovin hyvin rautatieliikenteen perusteita, joka on jättänyt kirjaan muutamia pahoja asiavirheitä sekä niistä johtuvia vääriä päätelmiä. Pietarsaaren maalaiskunnan kansalaisopiston kotiseuturyhmä on julkaissut Pännäisten asemanseudun kehittymistä kuvaavan kirjan, joka sisältää erilaisia, vanhan polven pännäisläisten muistelmakirjoituksia, mutta joka muutoin muistuttaa tyyppillistä kotiseutuhistoriikkaa lyhyine kertomusvälähdyksineen⁸⁴. Rataosiin sidottuja tieteelliset mitat täyttäviä historiikkeja on julkaistu tähän mennessä vain kolme, Kimmo Lagerblomin pohjoista Savon rataa käsittelevä "*Kiivakasta on menon kyyti*" sekä Oiva Turpeisen *Höyryllä Hämeeseen ja Pietarin rata*. Yleisteoksena mainittakoon Matti Rinteen *Aseman kello löi kolme kertaa*, joka on kuitenkin hyvin laajapiirteinen ja sisältää erityisesti yksityisratojen kohdalla suuria puutteita.⁸⁵ Lisäksi on muistettava Suomen Rautatiehistoriallisen Seuran ja Museorautatieyhdistyksen julkaisema tieteellinen aikakausilehti *Resiina*, joka sisältää runsaasti ratojen ja kaluston historiaan liittyviä artikkeleja.

Kuriositeettina mainittakoon tieteellisesti hieman vanhentunut, mutta Suomen ensimmäisten rataosien historiasta mielenkiintoista tietoa tarjoava, vuonna 1899 painettu K.E. Sohlmanin "*Piirteitä rautateiden historiasta*". Se perustuu pitkälti nykyisin erittäin vaikeasti saatavaan, August Fabritiuksen vuonna 1887 julkaistuun kirjaseen "*Återblick på jernvägsväsendets första utvecklingskede i Finland*". Sohlamin kirja sisältää lisäksi yleiskatsauksen koko maailman rautatieverkon syntyyn.⁸⁶ Valtionrautatiet on julkaissut juhlavuosiansa yhteydessä neljä laajaa historiikkaa, joista varsinkin kaksi ensimmäistä, vuosina 1916 ja 1937 kaksiosaisena ilmestyneet *Suomen valtionrautatiet 1862 - 1912* ja *Valtionrautatiet 1912 - 1937* sisältävät laajoja artikkeleita niin rautateitten historiasta kuin niiden teknisestä kehityksestäkin. Ensimmäisen osan käyttökelpoisuutta rautatiehistoriallisena perusteoksena heikentää se, että ilmestyi ennen Suomen itsenäistymistä, aikana, jolloin poliittisia tekstejä jouduttiin sensuroimaan. Kaikkia taustatietoja historiikissa ei ole sen vuoksi voitu mainita ja osansa on tietenkin myös teoksen kohta sadan vuoden iällä: tutkimuskriteerit ovat tuona aikana muuttuneet. Sarjan kaksi jälkimmäistä osaa, jotka kattavat vuodet 1937 - 1987, ovat suppeampia, koska noina aikoina itse rautatieverkostossa ei enää tapahtunut niin laajoja muutoksia kuin aikaisemmin. Historiikkejaan ovat myös julkaisseet alalla toimivat ammattiyhdistykset (esim. Suomen Rautatieläisten Liitto, Veturimiesten liitto⁸⁷) sekä ammatinharjoittajien liitot (esim. Asemapäälliköitten liitto). Rautatiet ovat olleet aiheena myös monessa historiatieteisiin tehdyssä gradussa, jolloin aiheetta on lähestytty joko jonkun tietyn rataosan tai rataan liittyvän historiallisen tapahtuman kautta. Jostain syystä valtaosa näistä opinnäytetöistä näyttää olevan jo puolen vuosisadan takaa. Rautateillä työkennelleet ovat myös julkaisseet jossain määrin omia muistelmiaan tai kertomuksia alalta, tällä hetkellä uusin näistä on Paavo Koivunevan kirjoittama

⁸³ Vaissi 1989.

⁸⁴ Täåge komber 1987.

⁸⁵ Lagerblom 2000b, Turpeinen 2003, 2004, Rinne 2001.

⁸⁶ Sohlman 1899, Suomea koskeva osuus s. 98 - 158

⁸⁷ Esim. V&V 1998, Eerola 1995, Kettunen 1975, Riihinen ym. 1975, Nissinen 1973

muistelmateos VR:n konepajatyöstä, *Höyryhepoa kengittämässä* ja Yrjö Heilalan jo noin sata vuotta sitten kirjoittamat kertomukset⁸⁸. Muistettakoon lisäksi aktiivisen rautatieläisen Albin Kuitusen kaksi muistelmateosta⁸⁹, samoin nykyisin lähes unohdettu ratainsinööri Väinö Rankan mielenkiintoinen ja omakohtaisiin kokemuksiin perustuva ratatyökuvaus 1900-luvun alusta.⁹⁰

Rautatiepaikkakuntien julkaisemissa kaupunki- tai kuntahistoriikeissa on myös yleensä lyhyt katsaus kyseisen alueen rautatiehistoriaan. Suomen Rautatiemuseo on epäsäännöllisesti julkaissut vuosikirjaa, johon on kerätty rautatieverkon ja -laitteiston kehittymistä ja historiaa koskevia artikkeleja⁹¹. Eräät rautatieharrastusyhdistyksen ovat myös julkaisseet muutamia kirjoja: Toijalassa harrastuspohjalla toimiva Veturimuseo on julkaissut yhden, muutamia lyhyitä artikkeleja sisältävän julkaisun, Jokioisten Museorautatieyhdistys on kustantanut laajan historiikin Humppilan ja Jokioisten välisen kapearaiteisen radan historiasta sekä Haapamäen Museoveturiyhdistys koosti toimintansa 10-vuotisjuhlaan historiikin omasta toiminnastaan. Omakustanteena on ilmestynyt ainakin Matti Haron kirjoittama Kuusamon kenttäradan historiikki sekä teräsrunkoisiin matkustajavaunuihin erikoistuneen rautatieliikenneharrastaja Tim Törnebladhin laatima vaunuhistoriikki.⁹² Kalustoa koskevista valokuvateoksista Suomea käsitteleviä ovat Juhani Katajiston ainutlaatuista kuvamateriaalia sisältävä *Eilispäivän kulkuneuvoja* sekä uudempi, Markku Nummelinin *Juna suomalaisessa maisemassa*.

Ruotsissa ja erityisesti Tanskassa harjoitetusta laajasta tutkimusperinteestä mainittakoon tässä vain uusin hanke. Växjön yliopisto järjesti kevätlukukaudella 1998 historianopiskelijoilleen kenttätutyöjakson, jonka aiheena oli Kronobergsin läänin rautatieyhdyskuntien tutkimus. Hankkeen pääotsikkona oli: "Smoolanin villi länsi. Kronobergsin läänin kansanvalta, teollistuminen ja maaseudun modernisaatio vuosina 1860 - 1960". Otsakkeen alla käsiteltiin muun muassa sitä, kuinka rautatieyhdyskunnat kehittyivät, ketkä muuttivat alueelle, mistä he tulivat ja minkä ammatin harjoittajia he olivat, mikä oli paikallispolitiikkojen osuus ja minkälainen yhdistyselämä näille paikkakunnille kehittyi.⁹³ Hanke jatkoi Nordiska museetin 1980-luvun alussa aloittamaa Skyttorpin, Törebodan ja Storumanin yhdyskuntien tutkimusperinnettä.

Etnologiatieteitten kiinnostus rautatiekulttuurista on ollut melko vähäistä, poikkeuksena edellä mainitut Turun yliopiston ammattikuntajulkaisut. Paltamon liikennereittejä käsittelevässä tutkimuksessaan Pekka Leimu kiinnittää jo vuonna 1976 huomiota siihen, että kansatieteen puolella ei ole tehty liikennepainotteisia tutkimuksia, joissa tarkasteltaisiin vaikkapa asutuskeskusten riippuvuutta niiden kautta kulkevista liikenneverkkoista.⁹⁴ Mahtaisiko syy tutkimus-

⁸⁸ Esim. Heilala 1901 ja 1908: Koivuneva 1998.

⁸⁹ Kuitunen 1980, 1991

⁹⁰ Rankka 1949.

⁹¹ Raskas sekajuna, 1997.

⁹² Alameri ym. 1998; Haro 1997; MMV 2003; Haro 1997; Törneblad 2003.

⁹³ Aronsson 1999, s. 13 - 14. Yhteisötutkimuksesta Eriksen 1999.

⁹⁴ Leimu 1976, s. 2.

ten vähyyteen olla siinä, että liikenne näyttää helposti hyvin jokapäiväiseltä ja tavanomaiselta tutkimuskohteelta eikä siitä ehkä ole katsottu löytyvän kyllin paljon sellaista perinneainesta, jota kannattaisi tutkia ja tallentaa. Esimerkkinä tällaisesta liikennekeskeisestä historiantutkimuksesta käy Tielaitoksen ja Tie-museon yhteistyössä julkaisema, eri pääteiden historiaa koskevaa sarjaa, joka käsittelee myös usein tieyhteyden vaikutusta sen varrelle osuneisiin kyliin. Myös ammattikuvauksia sisältävä ja liikenteenhoidosta kertova uusi tutkimus on Ilkka Teerijoen postivaunujen historiaa käsittelevä Postivaunun matkassa⁹⁵.

Tutkimuksen tieteelliset lähtökohdat

Muuttuva yhteiskunta ja muuttuva yhteisö

Kun Lauri Honko osallistui tutkijakouluttajana Intiassa järjestetyille folkloristista kenttätyötä opettavalle kurssille, hän kirjoittaa kurssin sisällöstä:

Kenttätyö tapahtui tuluksi [=paikallisella kielellä] nykyaikaisena ryhmätyönä, jossa kohteeksi valittuja perinteen muotoja ja esityksiä samanaikaisesti videoitiin, valokuvattiin ja tallennettiin ääninauhaan. Kohteet vaihtelivat lasten leikeistä ja naisten työlauluista miesten vetohärkäkilpailuihin, eläinuhreihin ja possessorituaaleihin.⁹⁶

Lainaus kuvaa kauniisti etnologisen ja -grafisen kenttätyön ideaalitulannetta. Kohteena on ainakin jossain määrin kompakti yhteisö, jonka elämä on tallennettavissa teknisin apuvälinein. Yhteisöllä on tapansa ja toimintansa, joiden kautta sen elämä todentuu ja jotka tutkijan näkökulmasta ovat juuri sille yhteisölle tai kulttuurilla ominaisia ja joiden kautta se erottuu muista yhteisöistä. Tällainen ideaalitulo lienee vähitellen globaalisestikin katoamassa. Antropologisen mielikuvan mukaan yhtenäiskulttuuri tuhonnee tai ainakin muuttaa lasten perinteiset leikit ja työlaulutkin katoavat koneellistumisen myötä. Perinteisesti etnologisin keinoin tutkittu yhteisö on mielletty kuuluvaksi yhteen maantieteelliseen kohtaan ja sellaiseen kulttuurikokonaisuuteen, joka on hallittavissa yhtenä pakkettina. 1600-luvun talonpoikaisyhteisöä koskevassa tutkimuksessaan Giovanni Levi toteaa:

Historioitsijoiden ja antropologien rakentamat mallit ovat perustuneet – ehkäpä väistämättömästi – määritelmiin, jotka yrittävät selittää käyttäytymistapoja yhden lain avulla. Niinpä ne joko kuvaavat kansankulttuuria monitahoisesti ja tarkasti mutta pysähtyneesti tai sitten ne piirtävät hajautetun kuvan yhteisöstä, joka ei pysty puolustautumaan aikansa eläneiden taloudellisten ja sosiaalisten periaatteidensa takia.⁹⁷

⁹⁵ Teerijoki 1999 sekä suppea ennakkotyö Teerijoki 1995. Mainittakoon lisäksi Teerijoen tutkimuksen innoittamana syntynyt Ilmari Sahlmanin kokoama "Tarinoita postivaunulaisista", joka sisältää lyhyitä kaskuja ja kertomuksia postivaunuissa työskennelleistä. (Sahlman 2001)

⁹⁶ Honko 1995, s. 9.

⁹⁷ Levi 1992, s. 19 - 20.

Varsinkin vanhemmassa tutkimuksessa perinteiset yhteisöt nähdään helposti homogeenisena massana, menneisyyden reliktinä, jonka elämää etnologi hätäisesti kirjoittaa ylös yrittäessään vielä ehtiä tallentaa katoavan perinteen. Levin lausuma voidaan ymmärtää juuri tätä taustaa vasten. Suomen oloissa melko myöhään alkanut suuri muutto, maalta kaupunkiin johtava valtavirta, on kääntänyt tutkimuksen suunnan kaupunkiin. Niissä vaikeutena on ollut nyky-yhteiskunnan pirstoutuminen eikä selkeitä, tarkkarajaisia yhteisöjä enää löydy⁹⁸. Nykyajan yhteisön jäsenet voivat asua vaikka eri puolilla maapalloa ja pitää yhteyttä toisiinsa tietoverkkojen välityksellä. Vielä 1970-luvun puolivälissä julkaisemassaan sosiologian oppikirjassa yhteisön perusvaatimukseksi esitetään myös maantieteellinen yhteys.⁹⁹ Nykyisin kun saman työnantajan palveluksessa olevat saman maan kansalaiset saattavat työskennellä eri valtioissa, maantieteellistä yhteyttäkään ei voi enää pitää yhteisön tunnusmerkkinä.

Jo 1970-luvun alussa Anthony Leeds esitti kaupunkiantropologiaa käsittelevässä esseessään *locality*-käsitteen¹⁰⁰. Siinä on kyse sosiaalisesta yksiköstä, siis yhteisöstä, jolla on selkeästi tavanomaisesta yhteisörakenteesta poikkeava geografinen muoto. Lokaliteetti merkitsee yhteisöä, jota perinteisesti ei ole ollut olemassa, jolla ei siis ole ehdotonta historiallista perintöä takanaan. Leeds määrittelee lokaliteetin sijainniltaan suhteellisen etäiseksi paikaksi, jossa asustaa enemmän tai vähemmän kiinteä asukaskunta ja jota ympäröi suhteellisen tyhjä, mutta ei täysin käyttämätön tila. Tavanomaisen kaupungin tai kylän asutuksen lisäksi lokaliteetin muodostaa myös hallinnollisesti "paikaton" alue, kuten öljynporauslautta tai kaivoskylä. Pääeron "tavalliseen" yhteisöön on se, että lokaliteettia eivät määrää niin paljon sosiaaliset kuin tilalliset ja maantieteelliset seikat.¹⁰¹ Lokaliteetin sisällä tavataan monimutkaisia vuorovaikutuksia, joita ei voi selittää pelkästään yhdellä mallilla. Näille vuorovaikutuksille on ominaista, joskaan ei ehdotonta, että valtaosa niistä tapahtuu henkilökohtaisessa kontaktissa ja erityisesti vielä lokaliteetin sisällä. Suhteita sen ulkopuolelle on vähemmän kuin sen sisällä, jossa erityisesti lähisukulaisten, perheen, merkitys primaarisena ihmissuhteena kasvaa. Myös ystävät löytyvät usein lokaliteetin sisältä. Vaikeuksien kohdatessa, kuten taloudellisissa kriiseissä, sukuyhteys lokaliteetin asukkaiden kesken laajenee ja vaikeuksiin haetaan turvaa ja apua lokaliteetin muilta jäseniltä. Tyypillisiä sukulaajentuman edustajia ovat myös kerhot ja yhdistykset, kuten paikalliset laulukoorit, näytelmä- ja urheiluseurat sekä muut vastaavat, joiden toiminta ja tavoitteet eivät ole valtakunnallisia. Yksi lokaliteettia määrittävistä osista on vielä niiden tietynasteinen omavaraisuus, joskin valmiin työn tarjonta kuitenkin suuntautuu useimmiten lokaliteetin ul-

⁹⁸ Alasuutari 1993, s. 76.

⁹⁹ Allardt&Littunen 1975, s. 261 - 262. Globaaliyhteisön kommunikaatiosta kts. esim. Krohn 1996.

¹⁰⁰ Leeds 1973, s. 20 ed. Leeds itse mainitsee, että alustava kirjoitus on jo vuodelta 1964 (s. 15, alaviite 1). Tarkennettakoon myös, että antropologinen lokaliteetti ei merkitse samaa kuin sama termi yhteiskunnallisen maantiedon puolella, jossa sitä ja sen avulla tehtyä tutkimusta on kritisoitu ankarastikin. Maantieteen termistä ja kritiikistä esim. Koskela 1994, s. 46 - 51 sekä Haarni&Karvinen&Koskela&Tani 1997, s. 14 - 15. Myös Paasi 1991a, s.232.

¹⁰¹ Day&Murdoch 1993, s. 85.

kopuolelle. Siellä asuvien aikaisempi asuinpaikka nousee merkittävämmäksi kuin heidän sukutaustansa. Myös työvoima tulee useimmiten lokaliteetin sisäl-
tä. Työpisteet ovat sijoittuneet omalle alueelleen ja usein vielä kohtaan, jossa paikallinen lokaliteetti törmää ulkoa päin tuleviin vaikutteisiin. Sijaintinsa ja itseriittoaistensa vuoksi lokaliteetit ovat suhteellisen immuuneja ulkoa tulevalle ohjaukselle.

Leedsin määritelmä pyrki yhtenä ensimmäisistä löytämään uusia kuvauskeinoja yhteisöille, joiden maantieteellinen sijainti tai asujaimisto eivät enää sopineet vanhaan malliin. Nykymaailman antropologisessa mielessä pirstoutuneet tai vailla näkyvää keskinäistä yhteyttä olevat yhteisöt voivat muuttua lokaliteeteissa selkeimmin hahmotettaviksi rakenteiksi. Yhteiskuntatieteitten puolella etnografisen metodin toimivuus on asetettu kyseenalaiseksi juuri sen vuoksi, että perinteinen kollektiivinen ajattelu on individualistisessa yhteiskunnassa katoamassa eikä kukaan ole enää kertomassa tutkijalle, miten 'me' olemme ajatelleet ja toimineet.¹⁰² Kollektiivisen ajattelun katoaminen ei kuitenkaan merkinnyt samalla automaattisesti sitä, että koko vanha yhteisöllinen rakenne olisi murtunut. Alkuaan Yhdysvalloissa 60-luvulla, siis niihin aikoihin, jolloin Leeds alunperin kirjoitti lokaliteetti-käsitteen määrittelystä, yhteiskuntatieteilijät havaitsivat, että teollistuminen ei merkinnytkään perinteisten yhteisöjen katoamista, vaan niiden muuttumista. Klassiset linjasuku- ja klaaniliitot löysivätkin vastinparinsa teollisuuden työtovereista, naapuriperheistä ja suvuista, joihin tutkimus alkoi kiinnittää huomiota.¹⁰³

Suomessa siirtymä vanhasta maatalousyhteiskunnasta miltei suoraan jälkitekolliseen yhteiskuntaan on ollut nopea. Suomen maatalous eli itsenäisyyden alkuvuosista aina toisen maailmansodan jälkeiseen aikaan nopean kasvun kautta¹⁰⁴, jota seurasi nopea romahdus. Neljännesvuosisadan mittaisena ajanjaksona vanhat, maa- ja metsätalouteen liittyvät ammatit katosivat ja miltei miljoona ihmistä joutui löytämään uuden toimeentulon.¹⁰⁵ Muutos on sitäkin suurempi kun muistetaan, että vielä 1800-luvun loppuvuosikymmeninä muuttamista pois omilta kotikonnuilta pidettiin varsin arveluttavana, jonka vuoksi myös Suomen maatalouspolitiikka rakentui palkitsemaan pientilojen asuttamista¹⁰⁶. Maaltamuutto ja perinteisten elinkeinojen katoaminen merkitsivät uuden, tilapäisen ja juurettoman yhteisön syntyä. Sellaisen muodostivat esimerkiksi siirtotyömaiden tai suurten rakennuskompleksien rakennusvaiheen parakkikylien asukit. Näihin verrattavia irrallisia yhteisöjä olivat myös pääkaupunkiseudulle sekä suurimpiin teollisuuskaupunkeihin kohonneet lähiökehät. Niihin pyrittiin suuntamaan ensisijaisesti sosiaalista asuntorakentamista, jonka vuoksi niihin muutettiin vain pakon edessä.¹⁰⁷ Lokaliteettien lisäksi globalisoituvassa yhteiskunnassa alkoi kehittyä uusi paikattomuuden ilmapiiri. Yhä useampi ihminen

¹⁰² Alasuutari 1993, s. 76.

¹⁰³ Eräsaari 1993, s. 92.

¹⁰⁴ Luostarinen 1997, s. 61.

¹⁰⁵ Sarmela 1989, s. 155; Granberg 1992, s. 56 - 57. Kts. myös Alestalo 1999, s. 89 - 91; Ruonavaara 1998, s. 61.

¹⁰⁶ Paloposki 1974, s. 63 - 64, 69.

¹⁰⁷ Pakarinen 1993, s. 155, 169 - 170.

joutuu viettämään työnsä vuoksi joskus jopa suurimman osan vuodesta paikoissa, joilla ei ole suoraa yhteyttä hänen kotipiiriinsä.

Mikrohistoria ja historiallinen antropologia

Havainnointiin perustuva tutkimusmenetelmä tarjoaa mahdollisuuden etnologiaan läheisesti liittyvään deskriptiiviseen kuvaukseen. Silloin keskeiseksi kysymysrakenteeksi nousee se, miten kuvattavat kulttuuri-ilmiöt toimivat, tai vielä laajemmin, minkälaisista ilmiöistä on kyse.¹⁰⁸ Etnografia ei nimensä mukaisesti pyrikään tätä syvemmälle. Mikäli tutkimuksen kysymyksenasettelu kuitenkin laajennetaan koskemaan tutkimuskohteen rakenteita tai kehitystä, aletaan lähestyä mikrohistorian tavoittelemia näköaloja. Samalla joudutaan kuitenkin eri käsitteiden hetteikköön, sillä varsinaista ja virallista tehtävänjakoa historiallisen antropologian, mentaliteettien historian ja mikrohistorian välillä ei ole tehty eikä sellaiseen ehkä pystytäkään. Uuden historiankirjoituksen myötä tiede ajautui tilanteeseen, jossa alkoi olla mahdotonta enää nimetä tiettyä tutkimusta johonkin kulttuurintutkimuksen lohkoon kuuluvaksi.¹⁰⁹ Termien lajitteluerona voi pitää sitä, että mikrohistoria ei itsessään ole varsinainen metodi, vaan sen sijaan enemmänkin tutkijan ajatuksia ja näkökulmia ohjaava valinta.¹¹⁰ Tunnusomainen piirre sille on, että tutkimusvaihe ei edellytä lähtökohdakseen valmista teoriaa, jonka päälle löydöt asetetaan, vaan teoria rakentuu tutkimustyön edetessä. Mikrohistoriassa lähdetään liikkeelle pienistä yksityiskohdista ja edetään niiden kautta laajoihin kokonaisuuksiin.¹¹¹ Mekanismin avulla voidaan löytää suuria ja laajoja linjoja eikä suuntaus nimestään huolimatta tarkoita yksinomaan makrohistorian vastakohtaa.¹¹²

Historiallinen antropologia on näkökulmiltaan lähellä mikrohistorian katsantokantaa. Yleistieteenä etnologia on tottunut kuvaamaan kansanelämää, sellaista, jota valtaosa maailman ihmisistä on aina elänyt kaukana hoveista ja kartanoista. Antropologiassa kulttuurilla ymmärrettiin alusta alkaen kansanelämää kuuluvaa ja elämänhallintaan liittyvää yhteyttä jokapäiväisen elämän ja määrittelemättömän kohtalon välillä ("primitiivinen kulttuuri"). Historiantutkimuksessa kulttuuri sen sijaan liittyi saumattomasti ylempiin luokkiin (aristokraattinen kulttuuri) ja painotti siinä enemmän henkiseen elämään liittyviä kysymyksiä¹¹³. Vasta mentaliteettien tutkimuksen yhteydessä historioitsijat alkoivat lähestyä etnologeja keskittyessään yhteiskunnan pysyviin ja stabiileihin rakenteisiin eli siihen ajattelutapaan, jota ihmiset ovat käyttäneet toimintansa pohjana¹¹⁴. Samanaikaisesti tutkimus suuntautuu kohti näkymätöntä historiaa, pois vanhoista vallan keskuksista ja se täyttää ne toiveet, joita Erik Gustaf Geijer jo ennen 1800-luvun puoliväliä esitti historiantutkimukselle kirjoittaessaan "si-

¹⁰⁸ Lönnqvist 1978, s.91.

¹⁰⁹ Sjöblom 1997, s. 139.

¹¹⁰ Peltonen 1999, s. 21.

¹¹¹ Vrt. Ollila 1995. Myös Ginzburg 1996a, erit. s. 99 ed.

¹¹² Heikkinen 1996.

¹¹³ Ginzburg 1996b, s. 8 - 9.

¹¹⁴ LeGoff 1978, s. 245; Lönnqvist 1998, s. 33.

simmäisen historian" – mielipiteitten ja maailmankuvan – tutkimisen tärkeydestä.¹¹⁵ Tämän tutkimustyyppin yhteydessä antropologiset ja historialliset tutkimuskäytänteet alkoivat auttaa toinen toistaan. Historioitsija haki tukea päätelyketjulle antropologien varhemmin tutkimista yhteisöistä tai etnologi otti käyttöönsä historiantutkijain menetelmiä.¹¹⁶ Hyvänä esimerkkinä tällaisesta tietteen välisestä rajankäynnistä on Sabine Doering-Manteuffelin tutkimus saksalaisen Eifelin alueen elämästä. Doering-Manteuffel rakentaa kuvan alueen kehityksestä historiallisesta ajasta nykyisyyteen tarkastellen muun muassa liikenneyhteyksien ja liike-elämän kehittymistä, nälkävuosia ja siirtolaisuutta. Vasta tutkimuksen epilogissa hän nostaa esiin klassisen etnologisen näkökulman palauttaessaan Reininmaan Eifelin kansatieteelliseksi pakastearkuksi, jossa vanhat traditiot ovat säilyneet pitkään ja jossa modernisaatioprosessi on lähtenyt käyntiin melko myöhään.¹¹⁷

Tutkimuksessa olen käyttänyt sellaista lähdemateriaalia, joka ei kuulu perinteisen historiantutkimuksen primaariaineistoon, nimittäin haastatteluja sekä lehtiartikkeleita, joita ei aina ole varauksetta hyväksytty lähdeaineistoksi¹¹⁸. Näin ollen käytettyjen lähteitten valossa tutkimus olisi helpointa nimetä mentaliteettien tutkimukseksi, koska silloin Jacques Le Goffia siteeraten mikä tahansa lähde on kelvollinen ja käytettävissä ilman sen suurempia miettimisiä¹¹⁹ Kokonaisuudessaan vaikuttaa kuitenkin siltä, että yleisen kulttuuritutkimuksen, antropologian, historian, etnologian ja folkloristiikan välille jäävää harmaata aluetta voi kutsua mikrohistorian, mentaliteettien historian tai historiallisen antropologian tutkimuskentäksi. Jokainen tutkija näyttää määrittelevän termit hieman eri tavalla, ja yhteinen opillinen terminologia puuttuu, ainakin toistaiseksi. Tällä alueella liikkuvia tutkijoita on jopa syytetty siitä, että he eivät antaudu teoreettiseen keskusteluun¹²⁰

¹¹⁵ Odén 1983, s. 13. Muun muassa Odén mutta myös muut historioitsijat ovat lainanneet Geijerin toteamusta hieman liikaa lyhentäen. Alkuperäisessä muodossa kohta kuuluu "Om någonting är klart av historien, så är det detta: att det personliga i henne är viktigast. (Geijer 1926, s. 201). Kyseissä kohdassa Geijer käsittelee Juhana III:n epäonnistunutta pyrkimystä toimia välittäjänä katolisten ja protestanttien välisessä kiistassa. Lausetta analysoinnut Svante Beckman katsoo Geijerin tarkoittavan lähinnä sosiaalisten voimien määräävää asemaa suhteessa yksittäisen ihmisten tekoihin ja toimintoihin. Tässä asettelussa yksilö on aktiivinen toimija, joka viime kädessä toteuttaa sen toiminnan, jonka ulkopuoliset tekijät joko mahdollistavat tai määräävät. (Beckman 1990, s. 21 - 22). Tähän viittaa vähemmän lainattu Geijerin sitaatin jatko: "Hon [siis historia] är ej en följd av satser och sanningar, utan av vilja och handlingar, ej teoretiks, utan praktisk. (Geijer 1926, s. 201). Myöhemmin samassa kirjoituksessaan (s. 330) Geijer toteaa lisäksi varsin selkeästi, että kirjoittaessaan Ruotsin historiaa hänelle tuli täysin selväksi, että se on yhtä kuin maan kuninkaitten historia. Kohta kuuluu kokonaisuudessaan: "Nationen, i sig själva svår att röra, utom till omedelbart självförsvaring har, ovillig och beundrande, motsträvig och älskande, liksom genom en våldsam hänförelse, fölt sina Gustarer och Karlar till seger, till ära, till undergångens brant. Det är varken beröm eller tadel. Men det är så. Och då jag skriver svenska folkets historia känner jag bättre än någon, att det [!] är dess konungars."

¹¹⁶ Peltonen 1992, s. 55.

¹¹⁷ Doering-Manteuffel 1995, erit. s. 224 - 243.

¹¹⁸ Esim. Heikkinen 1996, s. 103.

¹¹⁹ Le Goff 1978, s. 253.

¹²⁰ Peltonen 1992, s. 26.

Mikrohistoriaa ja mentaliteettien historiaa on kutsuttu myös alhaisen historiaksi. Se kohdistaa katseensa joko täysin syrjittyjen tai unohdettujen ihmisryhmien tutkimiseen, jollaisia ovat esimerkiksi vangit, (mieli)sairaat, vammaiset ja prostituoidut tai ylipäänsä se tarkastelee sellaista väestöosaa, jonka erityisesti poliittinen historiankirjoitus on tuominnut esittämään vain nimettömän ja kasvottoman ihmismassan osaa maailmassa, jonka ensisijaisina toimijoina ovat poliittisen vallan käyttäjät. Osittain samassa tehtävässä on palvellut myös kansatiede, joskin erityisesti Suomessa sen ja talonpoikaiskulttuurin välille voi melko huoletta vetää yhteysmerkin. Tämän alueen ulkopuolella kansatieteen kiinnostus maan muihin väestöluokkiin säilyi pitkään melko vähäisenä.

Kansatieteen ja mikro/mentaliteettihistorian välinen suurin opillinen ero piilee suhtautumisessa lähteisiin sekä erityisesti niiden tulkintaan. Jos mentaliteettien historian voi vielä katsoakin palautuvan tulkitsevaan tai symboliseen antropologiaan¹²¹, mikrohistorian vastaavat kytkennät puuttuvat melkein kokonaan. Lähimmäksi yhtymäkohdaksi voi löytää kirjallisuuden tutkimuksen, joka mikrohistorian tavoin käyttää tekstien lähilukutekniikkaa paljastaakseen sen, mitä niiden sisään on kirjoitettu.¹²² Yhteistä näillä kaikille eri teorioille tai näkökulmille on kuitenkin se, että ne nostavat tutkijan persoonan näkyväksi toimijaksi. Tutkija vaikuttaa tietenkin jokaisessa tieteessä siihen aineistoon, joka hänen kauttaan kulkee tulkintojensa ja valikointiensa kautta. Olipa kyse sitten balilaisesta kukkotappelusta tai kansanrunojen maailmanselitysmallista, ne kirjaantuvat ylös tulkinnan kautta. Mikrohistoriallisessa lähestymistavassa tutkijan osuus korostuu näitä enemmän. Tässä piilee samalla vaara, koska on helppo ajautua ylitulkintaan. Tutkija uskoo löytävänsä rivien välistä jotain, joka liittyykin hänen omaan maailmankuvaansa.¹²³ Yhtenä keinona tämän ehkäisemiseen on tietenkin pidättäytyä tekemästä kovin laajoja päätelmiä. Tällöin tämä tehtävä siirretään lukijalle eikä lopputulos välttämättä silloin ole ainakaan parempi.

Mikrohistorian valinta tämän tutkimuksen lähestymistavan ohjaajaksi on mielestäni hyvin looginen ratkaisu. Sen avulla voi pienyhteisön tarkastelun kautta laajentaa näkökulman laajempiin yhteyksiin ja suurempiin kokonaisuuksiin. Tällaista yksilöistä ja pienyhteisöstä lähtevää ja valtakunnalliseen tulkintaan päätyvää suuntausta edustaa muun muassa Risto Alapuron tutkimus Lauttakylän kylähistorian ja erityisesti työväenhistorian tapahtumien kaikupohjasta koko Suomen historiassa. Alapuro ei keskity niinkään Huittisissa asuneen väestön yhteisöllisyyden kehittymiseen ja organisoitumiseen kuin siihen, miten nämä ilmiöt toimivat juuri Huittisissa.¹²⁴ Kuhmolaista "kirveskansan" elämää kahdessakin mikrohistoriallisessa tutkimuksessaan kuvaava Antero Heikkinen toteaa jälkimmäisen tutkimuksensa esipuheessa, että Kuhmon elämää 1830-

¹²¹ Peltonen 1999, s. 37.

¹²² Puutteena pitäisin lähiluku-termin vapaata käyttöä. Kirjallisuustieteessä sen käyttö on puolustettavissa. Kirjailija lisää sanataideteokseensa aina jotain omasta elinpiiristään ja maailmankatsomuksestaan ja se on löydettävissä hänen teksteistään. Nonfiktiiivisissä teksteissä tilanne ei kuitenkaan aina ole yhtä selkeä.

¹²³ Esimerkkinä näin syntyvästä liian eheästä kuvasta Natalie Zemon Davis (1996, s. 15) mainitsee esimerkkiä Ginzburgin käyttämän selityksen talonpoikien alkuvoimaisesta materialismista.

¹²⁴ Alapuro 1994, erit. s. 12 - 15.

luvulla voi hyvin verrata nykyiseen aikaan, jolloin on päättymässä se jatkuvan edistyksen aikakausi, jonka alkuvaiheitten ensimmäiset piirteet oli havaittavissa 1800-luvun alun ihmisten elämässä.¹²⁵

Mikrohistoriaa suosivien tutkimusten ulkopuolella tällaisten yhteyksien löytyminen tai niiden nostaminen esille on joskus nähty keinotekoisena ja triviaalina. G.H. von Wright pohtii kausaliteetin ja historiankulun merkityksen välistä yhteyttä tarkastellessaan sitä tosiseikkaa, että Kustaa II Adolf kaatui Lützenin taistelussa. Triviaalinen tieto on se, että kuoleman aiheutti luoti, kun taas historian kannalta itse tapahtumalla – kuninkaan kuolemalla – on sitä suurempi merkitys.¹²⁶ Samankaltaista pohdintaa voi harjoittaa myös mikrohistoriallisesta näkökulmasta. Suuntauksen perusteoksena pidetään Carlo Ginzburgin tutkimusta *Il formaggio e i vermi*, jossa hän tarkastelee inkvisitiotuomioistuimen käsiin joutuneen, 1500-luvulla eläneen italialaismylläri Menocchion ajatusmaailmaa. Ginzburg itse katsoo, että oikeudenkäynnissä esitetty ja arkistoitu dialogi Menocchion ja tuomareitten välillä valaisisi myllärin kautta koko silloisen eurooppalaisen kansan ajattelutapaa ja perinnettä.¹²⁷ Yleistys on melko raju, ja kuten esimerkiksi Kaisa Kauranen huomauttaa, kyseisen Juusto ja madot-teoksen jälkeen ei ole ilmestynyt juuri ainuttakaan tutkimuskokonaisuutta, jossa tämä Ginzburgin esittämä yhteys todennettaisiin.¹²⁸

Yhdysmerkkien vetäminen Menocchion ja eurooppalaisen ajattelumallin välille merkitsee yhteyttä mentaliteettien historiaan, vaikkakin sen läheisempi sukulaisuus löytyy symbolisen antropologian piiristä. Mentaliteettien historian avain löytyy paljon siteeratusta Jacques LeGoffin määritelmästä, jonka mukaan "mentaliteettien historia työskentelee arkipäiväisen ja automaattisen tasolla, Se ulottuu alueille, joita yksilökeskeinen historia ei tavoite, sillä se paljastaa yksilön ajatusmaailman persoonattoman tason, sen joka yhdisti Caeseria ja hänen viimeistä legioonalaistaan, Ludvig Pyhää ja hänen tiluksillaan asuvaa maanviljelijää, Kolumbusta ja hänen aluksellaan palvelevaa merimiestä. Mentaliteettien historia on aatehistorialle mitä materiaalisen kulttuurin historia on taloushistorialle."¹²⁹ Se siis yhdistää yhteisön kaikkien yksilöitten ajatustapoja sekä tunteita eli toimii "integroituneiden ihmisryhmien henkisenä" ja "kollektiivisena mielenlaatuna"¹³⁰. Toimiakseen ja säilyäkseen yhteisön jäsenten täytyy kyetä jakamaan omien sisäisten ajatusmaailmojensa ja tunteittensa kehät toisten kanssa. Yhteisön mentaliteettien tulee pystyä ymmärtämään toisen ihmisen "mieltä" johonkin määrään asti. Käsitteenä mentaliteettien historia on jokseenkin häilyvä, ja kuten LeGoff itsekin toteaa, se sekoittaa (psyko)historian, etnologian, sosiologian ja sosiaalipsykologian menetelmiä tavoittaakseen yhteiskunnan muuttumattoman pohjakerroksen.¹³¹

¹²⁵ Heikkinen 1997, s. 11; vrt. myös Heikkinen 1988.

¹²⁶ von Wright 1996, s. 155 - 156.

¹²⁷ Ginzburg 1996b.

¹²⁸ Kauranen 1999, s. 13. Kritiikistä myös Peltonen 1999, s. 46 ed.

¹²⁹ LeGoff 1978, s.247 - 248.

¹³⁰ Knuuttila 1994, s. 56.

¹³¹ LeGoff 1978, s. 245 - 246.

Jos Menocchion tapausta ei kuitenkaan voi yleistää paneurooppalaiseksi ajattelun tiivistymäksi, hänen kohtalollaan ei ollut vaikutusta historian suuriin linjoihin. Ensimmäisen oikeudenkäynnin alkaessa hän oli jo 52-vuotias eli hyvinkin elämänsä ehtopuolella ja hän olisi voinut hyvin kuolla vanhuuttaan tai sairastuttuaan jo muutaman vuoden sisällä. Hänen kuolemallaan, perhepiiriä lukuunottamatta, ei näyttäisi olevan muutoinkaan suuria yhtymäkohtia tai seuraamuksia. Ginzburgin työhön liittyvässä pohdinnassa törmätään vanhaan kysymykseen siitä, kuka kelpaa historiaan.¹³² Kustaa II Adolfin kuolema kosketti laajempaa poliittista ja yhteiskunnallista tapahtumaketjua kuin tuntemattoman myllärin. Mikrohistoriallista painotusta omissa tutkimuksissaan käyttänyt Natalie Zemon Davis huomauttaa, että mikrohistorian tavoite ei ensinkään ole pyrkiä yleiseen edustavuuteen vaan kuvaavuuteen tarjoamalla malleja sekä vertailukohteita. Näin se tarjoaa makrohistoriallekin käyttökelpoista ainesta perustaessaan kaiken toiminnan alkusyyhyn eli ihmisten synnyttämään sosiaaliseen vuorovaikutukseen.¹³³

Tällainen tulkinta on kuitenkin kapeakatseista. Ilmeisesti poliittisen historian painolasti on tutkimustyössä edelleen niin raskas, että se ohjaa helposti ajattelemaan vain "huomattavien" tapahtumien tärkeyttä. Walter Benjaminia¹³⁴ siteeraten: "Kronikoitsija, joka tarkkaan selostaa tapahtumia tekemättä eroa suurten ja pienten asioiden välillä, noudattaa sitä totuuden vaatimusta, että mikään, mikä kerran on tapahtunut, ei ole historian kannalta poisheitettävää." Mielenkiintoista tässä historiaan kelpaavia henkilöitä koskevassa keskustelussa on se, että kaunokirjallisuuden puolella pidetään hyvän tarinan merkkinä sitä, että se yksityistapausta kuvatessaan kuvaa koko yhteiskunnan tai ajanjakson tapahtumia. Tieteellisten julkaisuitten puolella tällaista pidetään haittana, vaikka samaan aikaan suuntauksen on katsottu merkitsevän sitä, että kerrotun tarinan sijasta niissä törmäilläään ihmisten pään sisällä¹³⁵. Siirtyminen rahvaan pariin ja heidän ajattelutapansa ja maailmankuvansa kirjaaminen ei tuota aina selkeää kuvaa sekään. Suurta Passagen Werk -työtään koonnut Benjamin esittää suurten kokonaisuuksien rakentamista pienemmistä yksittäisistä rakennelmenteistä.¹³⁶ Näin totaalihistoria ja mikrohistoria voisivat kohdata eikä olisi suoranaista vaaraa tutkimuksen yksisilmäisyydestä, jollaisesta on moitittu muun muassa tehdasyhteisökuvauksia. Niissä on siirrytty kansan pariin ja haastatteluin luotu kuva yhteisöstä, jossa on olemassa vain työläisluokka. Toinen, klassisen historian mukainen lähestymistapa on tutkia yhteisöä vain tehtaan järjestelmän kautta ja alistaa työväki organisaatioissa toimivaksi joukoksi. Monien työläisyhteiskuntien elämää kuvaavista tutkimuksista on jäänyt puuttumaan holistinen sekä kaikki eri yhteiskuntaluokat huomioonottava tutkimus.¹³⁷

¹³² Ollila 1995, s. 8 - 9.

¹³³ Davis 1996, s. 14 - 16; todellisuusrakenteesta myös Berger&Luckman 1995, vrt. myös Heikkinen 1993, s. 18 ed. ja Heikkinen 1996, s. 48 ed.

¹³⁴ Benjamin 1989, s. 178.

¹³⁵ Peltonen 1999, s. 18.

¹³⁶ Peltonen 1999, s. 82 - 83.

¹³⁷ Leminen 1996, s. 167 - 168.

Kenttätyö on etnologis-antropologisen tutkimuksen kulmakivi, se on "tutkijan pyrkimys päästä --- mahdollisimman lähelle tutkimuskohdettaan; kommunikointitilanteeseen tutkittavien kanssa heidän omalla kielellään"¹³⁸. Tietyin rajauksin tämä säätelee myös historiallisen antropologian tutkimusta, jossa maailma nähdään yksilöitten tulkintojen kautta. Tämä tieteenala ei pääse, eikä se pyrikään, tavoittamaan kokonaisuutta.¹³⁹ Historiallinen antropologia ei ole nykyfysiikan utopia, Teoria Kaikesta, vaan se myöntää kernaasti omat tiedonpuutteensa. Siirtyessään taaksepäin aikaan historiallinen antropologia joutuu luopumaan suorasta kommunikaatiosta tutkittavan Toisen kanssa ja siirtymään yleensä arkisto- tai museoaineiston tulkintaan. Kontiomäki-tutkimukseni aikakenttä ei ole kaukainen menneisyys vaan lyhimmillään yhden sukupolven mita, kaksikymmentäviisi vuotta. Mielestäni on kuitenkin perusteltua puhua silti historiallisesti suuntautuneesta tutkimuksesta, sillä antropologin osallistuva havainnointimenetelmä toimii muuten aina preesensissä. Kuten edellä jo todettiin, nykyinen nopeutunut ajankulku vie vuosikymmenet historiaan paljon aikaisempaa nopeammin. Tutkimusajan Kontiomäkeä ei enää ole, eikä varmasti koskaan enää tulekaan.

Itseni kannalta hyödyllinen huomio oli se, että kulttuurisokki saattaa vaa- nia tutkijaa jo kotimaassa eikä ainoastaan vierailta mailla. Fustel de Coulangesin mukaan historioitsijan on unohdettava kaikki se, mitä hänen tutkimusajankoh- tansa jälkeen on tapahtunut, jotta hän pystyisi elämään uudestaan menneen ajan¹⁴⁰. Huomasin hyvin nopeasti, että lapsuuteni 60-luvun Helsingissä viettä- neenä, jouduin unohtamaan myös oman elämäni siltä osin kun sen muistikuvat osuvat yhteen tutkimusajan kanssa. Nelisenkymmentä vuotta sitten välimatka Helsingin ja Kainuun välillä oli huimasti pidempi kuin maantieteelliset runsaat puolentuhatta kilometriä. Ne kainuulaiset kurjuuden kuvaukset, jotka olin mie- lessäni sijoittanut jonnekin 1900-luvun alkuvuosiin, tulivatkin haastattelu- ja arkistotyön aikana yhtäkkiä käsinkosketeltavan lähelle. Ryysyrannan Joosepin elämä oli ollut silkkaa todellisuutta Kainuun selkosilla vielä niihin aikoihin, kun oma ikäpolveni Helsingissä jo alkoi ottaa ensimmäisiä varovaisia askeleita kohti kulutusyhteiskuntaa (kuva 1.4)

¹³⁸ Junkala 1999, s. 189.

¹³⁹ Lönnqvist 1998, s.31 - 34.

¹⁴⁰ Sit. Benjamin 1989, s. 180. Vrt. kuitenkin Jorma Kalelan huomautus niistä vaaroista, jotka piilevät silloin, kun menneisyyttä tarkastellaan huomaamatta nykyisyyden kautta. Historiantutkijojitten taipumus "sammuttaa itsensä" kääntyy nopeasti tutki- muksen esteeksi. Kalelan mukaan se "johtaa juuri niiden lähtökohtien työntämiseen taka-ajatuksiksi, joiden vaikutuksen huolellinen kontrollloiminen on kestäväen tie- don tuottamisen välttämätön edellytys." Kalela 2001, s. 14 - 15, sitaatti s.15.



KUVA 1.4 Autioitunut talo ja pylväissä kulkevat puhelinlangat: mielikuvien Kainuuta ja nykyisin jo lähes kadonnutta todellisuutta. Kuva Vuoljoelta. (Kimmo Lagerblom, 28.04.1999)

Yksi alamme kirjoittamaton oletamus on, että tutkija sijoittaa itsensä tutkimusyhteisön laidalle ja havainnoiden sieltä kulttuuria kokonaisuutena kirjoittaa näkemänsä ylös. Tällainen ei tietenkään ole mahdollista taaksepäin suuntautuvassa kulttuurissa. Silti se ei missään tapauksessa sulje pois vaatimusta siitä, että tutkijan on jo etukäteen pyrittävä hallitsemaan tutkimuskohteensa perustiedot. Ennen haastatteluvaiheen aloittamista hankin perustiedot rautatieliikenteestä sekä lukemalla alan ammattikirjallisuutta että työskentelemällä Haapamäen museovarikolla. Sinne on siirretty museoitavaksi muiden muassa niitä kalustotyyppisiä, jotka olivat tyypillisiä Kontiomäen liikenteelle aina 1950-luvun lähtien. Tällainen museotyön kautta hankittu kokemus aidosta "osallistuvasta havainnoinnista" osoittautui tutkimuksen kuluessa hyväksi ratkaisuksi. Eri työtehtävien rasittavuus ja niiden vaatima taito ja kyky paljastuivat aivan toisella tavalla kuin yksinomaan lukemalla tai kuuntelemalla. Historiallisen lähestymistavan ei tarvitse rajoittua yksinomaan arkistoaineiston parissa tehtävään työhön.

Historiallisen perustan päälle Kontiomäki-tutkimusta olisi voinut rakentaa monestakin eri suunnasta. Se olisi ollut mielenkiintoinen poliittisen tutkimuksen kohde, joko kunnallispoliittisesti tai ammattiyhdistystoiminnan kautta. Samoin vuorovaikutussuhteet yhteisön ja ympäröivän maaseudun välillä ja yhteisön kollegiaaliset suhteet muihin varikoihin kiinnostivat. Ajan myötä ja erityisesti laitoksemme tutkijaseminaareissa käytyjen keskustelujen pohjalta tutkimuskohde alkoi painottua kokonaisuudessaan yhteisöön. Halusin tarkastella sitä nimenomaan rautatiekulttuurin kautta, jotta tutkimus eroaisi tavallisesta kylä- tai tehdasyhteisötutkimuksesta, eli erään kollegani toteamusta vapaasti

lainaten, rautateistä tuli näin se taivaannapa, jonka ympärille Kontiomäki kie-
toutui. Eräässä tanskalaisessa rautatieyhteisötutkimuksessa lähestymiskohteet
jaettiin neljään ryhmään: (1) paikkakunnan synty ja kehittyminen, jossa tutkit-
tiin muun muassa alueen maanviljelyn rakennemuutosta sekä kuljetusmuodon
ja elinkeinoelämän kehittymistä; (2) topografia eli tilallinen järjestäytyminen,
johon kuuluivat muun muassa asumisjärjestelyt ja arkkitehtuuri, (3) politiikka
eli jännitys ympäristön ja asutuskeskuksen välillä, puolueet ja vaalit sekä vii-
meisenä (4) sosiaaliset ja kulttuuriset tilat, joissa tarkasteltiin yhdistyselämää,
koulua, nuorisjärjestöjä ja yksittäisiä elämänkohtaloita.¹⁴¹ Olin itse jo aikai-
semmin päätenyt samantapaiseen jaotteluun, tosin sillä erolla, että lisäsin itse
joukkoon myös itse työn. Selvin ero esimerkiksi tehdas- ja rautatieyhteisön vä-
lillä on rautateitten hyvin spesifiseen tehtäväkenttään liittyvä. Mikäli tehtaalla
ei tehdä keskeytymätöntä kolmivuorotyötä, elämä sen yhteydessä jakaantuu
kuitenkin kalendaarisiin muotoihin. Viiden tai tuohon aikaan vielä kuuden
työpäivän jaksoa seuraa vapaa ja säännöllisyyteen tuovat muutoksen vain suu-
ret juhlapyhät. Rautateillähän jako ei ole näin selkeä, vaan työ jatkuu periaat-
teessa keskeytymättömänä läpi vuorokauden ja vuoden eivätkä edes työajat ole
säännölliset.

Kontiomäki täytti selvemmin lokaliteetin kuin tyyppillisen kylän vaatimuk-
set. Se oli osittain itseriittäinen yhdyskunta, jonka paradoksi syntyi siitä, että
Kontiomäkeä ympäröivä alue ei sitä tarvinnut - sen läheisyydessä sijainneet
maatalot olivat olleet siellä jo ennen rautatien tuloa - mutta Kontiomäki tarvitsi
puolestaan välttämättä tuota aluetta pystyäkseen täyttämään liikenteeseen ja
sen käyttämiin oheispalveluihin liittyvät työpaikat sekä hankinnat. Kontiomäki
ei liioin kuulunut ympäristöönsä. Junamatkustajille se oli risteusasema, jonka
ohikulkevasta junasta näki vain osittaisina paloina: veturitallit, asemarakennus
- ja sitten juna jo syöksyikin taas keskelle korpimetsää. Ympäröivään maaseu-
tuun nähden Kontiomäki oli kuin yksinäisyyteen viskattu modernin yhteiskun-
nan pesäke sellaisine teknisine laitteineen ja työtapoineen, jotka levisivät muu-
alle Kainuuseen vasta vuosia, jopa vuosikymmeniä, Kontiomäkeä myöhemmin.
Kontiomäki rakentui ja eli yksinomaan rautatien ehdoilla. Sieltä puuttuvat edel-
leenkin kaikki sellaiset elementit, jotka yleensä mielletään osaksi tavallista ky-
lää. Sieltä puuttuvat muistomerkit, patsaat, julkinen taide. Siellä ei ole yhtäkään
puistoa, ei istutuksia, ei penkkejä kadun laidoilla, torikin sinne saatiin vasta
hyvin myöhään ja se syntyi vahingossa, tien oikaisun yhteydessä eikä sillä ole
ollut kovin paljon käyttöä. Nykyinen keskusta suurine paljaine asfalttipinto-
ineen ja tyhjine taloineen on hyvin masentava näky, pelkkä rautatien jatke. Mi-
käli kulttuuri nähdään ihmisten keinona maailman jäsentämiseen ja heidän jat-
kuvuuden ja stabiilisuuden tarpeensa tyydyttämiseen¹⁴², ennakko-
olettamuksena voi pitää sitä, että Kontiomäellä juuri rautatie nousi asukkaiden
mielessä ratkaisevan tärkeään asemaan.

¹⁴¹ Aronsson 1999, s. 47.

¹⁴² Lönnqvist 1996, s. 167.

Käytetty aineisto ja lähdekritiikki

Tätä tutkimusta varten tein kolmekymmentä pitkää haastattelua, joista jokainen kesti useamman tunnin. Muutamassa tapauksessa tyydyin näiden lisäksi ajallisesti lyhyempään haastatteluun, koska informantit alkoivat silminnähden väsyä. Tapasin sekä edelleen Kontiomäellä asuvia että sieltä pois muuttaneita. Miltei kaikki haastateltavat olivat jo eläkkeellä, vielä työssäolevista haastattelin lähinnä sellaisia, jotka olivat viettäneet lapsuutensa Kontiomäellä. Tein myös muutaman lyhyen kartoituksen Kontiomäelle myöhemmin muuttaneitten, mutta vielä työssä olevien kanssa. Haastatteluja kiertyi kaikkiaan nelisenkymmentä. Käytännössä kaikki haastateltavat kuuluvat Jeja-Pekka Roosin elämäkertatutkimuksessaan hahmottelemaan "toiseen sukupolveen", eli "sodanjälkeisen jälleerakennuksen ja nousun" sukupolveen. Erona Roosin aineistoon on erityisesti se, että kun hänellä tämän sukupolven kasvatti syntyi maaseudulla ja muutti 1950-luvulla kaupunkiin, monet informanteistani tekivät tai joutuivat tekemään täsmälleen päinvastoin.¹⁴³ Informanttien saannissa minut auttoi alkuun Eljas Karjalainen, Kontiomäen historiikin julkaissut kontiomäkeläinen vaunumestari. Myös eläkkeellä oleva Kontiomäen asemaravintolan johtaja ja kunnallispolitiikko Seija Marttinen auttoi merkittävästi haastateltavien löytämisessä. Vanha lumipallotekniikka osoittautui antoisaksi ja tuotti myöhemmässä vaiheessa joukon uusia nimiä. Haastattelut suoritin pääasiassa loppukesän ja syksyn 1999 aikana, joitain tein vielä kevättalvella 2000. Haastatteluissa pyrin käyttämään varsin vapaata runkoa kuitenkin siten, että haastattelut seurasivat ensin alkuun elämäkertahaastattelun mekanismia.¹⁴⁴ Tällä tarkoitan sitä, että kertomukset olivat usein pitkiä ja suhteellisen strukturoimattomia, samoin kertomusten fokus oli usein sotien jälkeisessä ajassa. Kertomuksista tuli näin lähes kronologisia selvityksiä.

Haastatteluaineistot ovat varsin miehisiä ja niissä korostuu työnteko. Tämä ei ollut tarkoituksellinen valinta. Olisin mielelläni painottanut enemmän naisten elämää ja toimintaa Kontiomäellä, mutta haastattelutilanne ei antanut siihen mahdollisuutta. Tapaamisissa oli lähes aina paikalla samanaikaisesti sekä

¹⁴³ Roos 1987, s. 54.

¹⁴⁴ Elämäkertahaastatteluista on julkaistu runsaasti teoreettista materiaalia. Uusin tämän hetkinen yleiskatsaus sisältyy kirjaan Eskola&Suoranta 1999, s. 122 ed. Totuusarvopohdinnasta myös Rahkonen 1995. Laura Aro tekee identiteettikertomuksiin pohjaavassa väitöskirjassaan eron elämäkertomuksen ja identiteettikertomuksen välille. Jälkimmäinen niistä on enemmän kertomus 'minusta' kuin kuvaus informantin elämästä yleensä. Identiteettikertomus kerrotaan kaikesta siitä, mikä liittyy yksilön 'itseän', 'minään' ja 'identiteettiin'. Kuten Aro itsekin huomauttaa, ero elämäkertomuksen ja identiteettikertomuksen välillä riippuu enemmän painotuksista kuin kertomuksen sisällöstä sinänsä. Identiteettikertomus on sellaista, jonka koostaminen alkaa synnyinhetkellä ja joka lakkaa kuolemassa. Siinä välilläkin se on kuin elävä organismi, muuttuva, kehittyvä, kasvava ja samoin kuin identiteetti itse, muuttuvainen eri kuulijoiden mukaan, eri suuntiin kallellaan erilaisten painotusten vuoksi (Aro 1996, s. 50 - 52). Tähän tutkimukseen kerättyjä haastatteluja voisi näin ollen kutsua yhtä hyvin identiteettikertomuksiksi ehkä jopa paremmin kuin elämäntilanteiksi, koska useista löytyy selviä painotuksia syy-seuraus-lakiin, jolla informantti pyrkii selittämään itselleenkin jotain käyttäytymistään, jota ei ehkä aikaisemmin ole joutunut miettimään.

mies että hänen vaimonsa ja miltei poikkeuksetta mies ja hänen tarinansa hallitsivat keskustelun kulkua; joskus mies jopa vastasi vaimolle tekemääni kysymykseen. Vain kerran pääsin haastattelemaan erästä perheenemäntää kahden kesken, mutta hän pyysi, etten käyttäisi hänen siinä tilanteessa kertomaansa varsinaisessa tutkimuksessa. Perheettömien naisten kanssa tekemäni haastattelut liikkuivat pääosin työasioissa eikä kukaan heistä tuntunut kovin halukkaalta kertomaan elämästään henkilökohtaisemmalla tasolla.

Haastattelut painottuvat rautatieyhteisössä toimineisiin. On syytä muistaa, että silloin kun rata tuli Kontiomäelle, sen läheisyydessä sijaitsi käytännössä vain kaksi maalaistaloa. Varsinainen asema-alue oli korpimetsää. Näistä kahdesta maatalosta lähempänä asemaa sijaitsevaan Karhun taloon tein haastattelukäynnin. Muita tutkimuksen käsittämänä ajanjaksona Kontiomäen kylässä asuneita, rautateistä täysin erillään toimineita ihmisiä ei yksikään informanttini pystynyt enää nimeämään. Paltamon keskustaajaman suljin kokonaan haastatelluitten ulkopuolelle, koska se olisi laajentanut aineistoani liikaa.

Jokaisen haastattelun loppupuolella siirryin enemmän teemahaastattelutyyppiseen tilanteeseen, jossa selvitin tämän tutkimuksen kannalta oleellisia käsitteitä, kuten juuri yhteisöolemusta ja siihen liittyvää toimintaa.¹⁴⁵ Koska valtaosa haastateltavistani oli jo melko iäkkäitä, noudatin Pentti Virrankosken mainitsemaa neuvua ja päästin keskustelun joskus rönsyilemään varsin vapaana¹⁴⁶. Tämä tuntui usein piristävältä keinolta. Muutamat pitkät haastattelut jaoin kahdelle päivälle. Valmista kysymysrunkoa en käyttänyt, koska pidin parhaana vaihtoehtona sitä, että haastattelun sijasta tilanne muistuttaisi vapaata jutustelua. Johdattelin keskustelua kuitenkin pääteemojen suuntaan, joten haastatelluitten rakenne pysyi kaikissa tapauksissa samanlaisena. Luopuminen valmiista kysymyksistä auttoi siinäkin, että keskustelua oli helppo kuljettaa samalla tasolla informantin kanssa¹⁴⁷. Vapaalla keskustelulla toivoin välttäväni tyypillisen "yliopiston tutkija - natiivi"-asetelman ja ilmeisesti onnistuinkin siinä varsin hyvin erään informantin tokaistessa spontaanisti jättäessäni hänelle hyvästejä: "Ethän sinä mikään pilkunn*ssija ollutkaan!"¹⁴⁸

Kontiomäki-tutkimuksessa onnistuin tapaamaan ainoastaan hyviä kertojia. Jokainen haastateltava oli sanavalmis ja he kykenivät pitkiin omaehtoiseihin kertomuksiin, joita ei tarvinnut kalastaa esiin kuin muutamalla johdantokysymyksellä. Tavanomaista "lehtihaastattelua", jossa pitkään kysymykseen vastaan parilla virkkeellä, ei tarvinnut tehdä. Vaikka tällaisen muistitiedon käyttöön liittyikin lähdekriittisiä ongelmia, se tarjoaa kuitenkin sellaisen lähestymistavan tutkittavaan yhteisöön, jota myöhemmät, pelkkiin arkistolähteisiin perustuvat tutkimukset eivät enää pysty saavuttamaan. Lähihistoriaan painottuva etnologinen tutkimus on itseasiassa ainoa tieteellinen tapa päästä tunkeutumaan niihin vuosiin, joita historia ei vielä tutki ja jotka yhteiskuntatieteellisin

¹⁴⁵ Teemahaastattelusta esim. Kamppinen 1995, s. 42 ed.

¹⁴⁶ Virrankoski 1996, s. 17 - 18.

¹⁴⁷ Vrt. Lönnqvist 1974, s. 154 - 155.

¹⁴⁸ Vrt Marja Holmilan kertomusta siitä, kuinka kylätutkimusta tehdessään häntä pidettiin poliittisena vakoilijana ja moraaliltaan arveluttavana kaupunkilaisena (Holmila 2001, s. 30 - 31; 85 - 86).

menetelmin ovat jo saavuttamattomissa. Ylitulkinnan vaaran olen pyrkinyt sulkemaan pois sillä, että olen rajoittanut tekstien ulkopuolelle suuntautuvan päätelyn niin vähäiseksi kuin mahdollista. Kokonaan siitä ei kuitenkaan nähdäkseeni voi luopua eikä sellaiseen ole syytäkään. Tuloksena olisi muutoin miltei historiallis-etnograafinen katsaus eikä tutkimus.

Haastattelututkimuksissa käytetään usein termiä "avaininformantti" kuvaamaan sellaista haastateltavaa, joka osoittautuu tiedoiltaan laaja-alaiseksi ja jonka kertomuksiin viitataan tutkimuksessa enemmän kuin muilta haastateltavilta saatuun aineistoon. Tähän tutkimukseen haastatelluista kukaan ei nousut erityisesti tällaisen avaininformantin rooliin. Kyseessä oli puoleltani tietoinen päätös, jonka tein ennen haastattelujakson alkamista, mutta jätin itselleni kuitenkin sellaisen takaportin, että voisin turvautua avaininformantin käyttöön, jos se osoittautuisi tarpeelliseksi. Vältin sitä kuitenkin ennen muuta sen vuoksi, että haastatteluaineistoon perustuvassa tutkimuksessa aineisto vääntyy väistämättä subjektiiviseksi kertomuksiksi ja jos yhden haastateltavan osuus nousee reippaasti yli koko aineiston keskiarvon, aletaan lähestyä hänen muisti- ja maailmankuviensa värittämää menneisyyttä. Haastatteluvaiheessa minulla näytti kulkevan onni matkassani, sillä periaatteessa kaikki tapaamani ihmiset osoittautuivat poikkeuksellisen hyväksi kertojiksi. Edellä mainitsemani kahdelle päivälle jaetut pitkät haastattelut tein iäkkäämpien henkilöitten kanssa ja osa heiltä saamastani aineistosta käsitteli Kontiomäkeä ennen vuotta 1950, joten sitä en ole tässä yhteydessä kovin laajasti käyttänyt. Kaiken kaikkiaan siteerattu haastatteluaineisto näyttäisi jakaantuvan melko tasaisesti eri haastateltavien kesken.

Laajoissa haastatteluissa tuli esiin melko kipeitäkin asioita ja koska Kontiomäki on aina ollut niin pieni paikka, että siellä asuneet tunsivat toisensa ainakin joten kuten, olen päätenyt koodaamaan kaikki haastattelusitaatit sekä muuttanut niissä mainitut asuinpaikat, nimet ja nimikirjaimet. Muuta suojaamista en pitänyt tarpeellisena. Kirsti Suolinnan ja Kaisa Sinikaran pohjoissuomalaisista lestadialaiskylää koskevassa tutkimuksessa itse kylä ja sen asukkaat esiintyvät salanimisinä, mutta paikka, Tornionjokilaakso, on tunnistettavissa.¹⁴⁹ Vastaavaan ratkaisuun en itse voinut päätyä. Kirjoitus "nimeltä mainitsemattomasta, Kainuussa sijaitsevasta viiden radan risteysasemasta" olisi paljastanut totuuden kenelle tahansa kartanlukutaitoiselle. Tämänkaltaisessa, pienyhteisössä elävien ihmisten haastatteluihin pohjaavassa työssä tutkimuseettiset kysymykset nousevat automaattisesti pinnalle – tai ainakin niiden pitäisi nousta. Itselleni suurimmaksi ongelmaksi – joka vielä toistui yhä uudelleen haastatteluviheen edetessä – nousi kysymys siitä, millä (tieteen) oikeudella tunkeudun sekä konkreettisesti että henkisesti vieraiden ihmisten maailmaan.¹⁵⁰ Kaikki haastateltavat osoittautuivat innokkaiksi muistelemaan menneitä, syntyi jopa vaikutelma, että monet olivat otettuja siitä, että heidän kertomuksiaan kuunneltiin.

¹⁴⁹ Suolinna&Sinikara 1986, erit. s. 14.

¹⁵⁰ Laura Aro pohtii väitöskirjansa alussa vastaavia ongelmia ja oli helpottavaa huomata, ettei kentällä olekaan yksin epäilyittensä kanssa. Vastaavia on muillakin. Aron ongelmaa pahensi vielä hänen "paluunsa" vanhaan keruuaineistoon, joten pohdinta laajenee koskemaan tutkijan oikeutta käyttää keräämäänsä aineistoa toisessa yhteydessä. (Aro 1996, s. 56 - 58)

Voisi luulla, että se olisi helpottanut omaa tilannettani, mutta se toikin esiin uuden ongelman: kenelle olen vastuussa? Jos aineisto alkaisi osoittaa, että Kontiomäki olisi vaikkapa henkisesti sisäsiittoinen kylä, syrjäkulma, jolla ei olisi koskaan ollut tarjota mitään elämisen edellytyksiä kenellekään, voisinko kirjoittaa sen julki. Haastattelemani ihmiset odottavat malttamattomana tutkimuksen valmistumista päästäkseen lukemaan siitä, että heidän asuinpaikkansa onkin mitä kelvottomin ja jokaisen järkevän ihmisen tavoite olisi päästä muuttamaan sieltä pois niin pian kuin suinkin. Tai jos tutkija tuntee olevansa vastuussa informanteilleen, hän kiepsauttaa koko asetelman ylösalaisin ja toteaa, että paikka oli suomalainen Eldorado, ehjänä säilynyt kyläidylli. Molemmat johtopäätökset olivat tässä kärjistettyjä ja niissä oli selkeä arvoväritys, johon tuskin kukaan tutkija suoraan sortuu. Kyse on ennen muuta siitä, mitä tulkintoja tekstin sisään kirjoittaa. Kontiomäen osalta tällaiset pelot osoittautuivat aiheettomiksi, mutta se ei silti tarkoita sitä, etteikö vastaava tulkintaristiriita olisi piilevänä jokaisen tämänkaltaisen tutkimuksen alla. Toisen ongelmakentän syynä on eräänlainen Peeping-John – syndrooma eli missä vaiheessa tutkimuksen teksti kääntyy siläksi tirkistelyksi eikä enää pysy yleistettävyyden ja objektiivisuuden tasolla.

Näissä asioissa tutkija joutuu tekemään valintoja, ja olen itse työssäni pyrkinyt ottamaan mukaan vain sellaisia haastatteluosioita, joilla mielestäni on merkitystä kokonaisuuden kannalta. Vaikka informantin suostuessa haastatteluun hänen voi samalla katsoa antavan luvan materiaalinsa käyttöön, pitkissä, monituntisissa haastatteluissa hän voi tulla sanoneeksi myös jotain sellaista, jota ei ehkä enää haluaisi jälkeempään nähdä kirjallisessa muodossa. Omalle kohdallani sattui pariinkin kertaan tilanne, jossa tunsin olevani hetken ajan enemmän rippi-isä kuin tutkija tai jossa kertomus vajosi melko syvälle henkilökohtaiselle tasolle. Tällaisia osia en ole käyttänyt, samoin sellaiset tilanteet, jossa informantti pyysi keskeyttämään nauhoituksen puhuakseen jostain omakohtaisesta ongelmasta, olen jättänyt lisäksi puhtaaksikirjoittamatta muistiinpanoista.

Sitaateissa olen hakasulkeisiin [] lisännyt haastattelun ulkopuolisia selvittäviä toteamuksia tai vaihtanut esimerkiksi jonkun paikkakunnan nimen pois eli jos haastateltava on puhunut vaikkapa Kajaanista, hakasulkeissa paikannimen kohdalla lukee vain [entinen asuinpaikka]. Kaikkiin sitaatteihin en ole lisännyt tietoa informantin ammattinimikkeestä tai sukupuolesta, mikäli katsoin maininnan paljastavan liikaa siitä, ketä haastatelluista olen lainannut. Haastatteluaineisto on koodattu satunnaislukusarjalla sekä kirjaimella H, esimerkiksi H12345. Numerolla viitataan puhtaaksikirjoitetun haastatteluaineiston liuskoihin, jotka on numeroitu vastaavasti. Numerosarjoilla ei ole yhteyttä toisiinsa, joten mahdolliset peräkkäiset numerot, esim. H12345 ja H12346, eivät ole samalta informantilta. Alkuperäiset haastattelulitteraatiot, koodiavain sekä muu tutkimuksen yhteydessä kertynyt aineisto tullaan sijoittamaan Jyväskylän yliopiston etnologian laitoksen arkistoon, josta sitä erillisehtojen mukaan voidaan antaa luettavaksi tutkimuskäyttöön. Rautatieammattaihin liittyvät, "sensuroidut" litteraatiokopiot, joista henkilö- ja paikannimet on poistettu, annetaan laajempaa tutkimuskäyttöä varten Suomen Rautatiemuseon arkistoon.

Tutkimuksen lopussa on yleinen nimiluettelo haastateltavista, mutta kaksi henkilöä tosin kielsi nimensä mainitsemisen tässäkin luettelossa. Jos haastateltu

edustaa virallista instanssia, sitaatti liittyy selkeästi hänen toimenkuvaansa tai jos lainauksessa täysin selvästi käy ilmi, kenestä puhujasta on kysymys, olen maininnut lähdeviitteessä haastateltavan nimen. Haastattelututkimusaineistossa esiin nousee muistin merkitys, joka on aivan viime aikoina tullut jo itsessään tutkimuksen kohteeksi.¹⁵¹ Etnologinen tutkimus perustuu miltei aina informanttien haastatteluitten pohjalta kerättyyn aineistoon, joka saattaa sisältää myös muistitietoa. Tutkimuksellisenä ratkaisuna on tällöin pidetty sitä, että aiheesta on saatava riittävän monta eri versiota, jotka todentavat kukin toinen toistaan.¹⁵² Saatu tieto ei rakennu ainoastaan yhden henkilön muistikuvien varaan, vaan sitä täydentää ja tukee toisilta saatu lisäinformaatio. Keino on kelvollinen puhuttaessa laajoista historiallisista linjoista, mutta elämäkertahaastatteluissa tai informantin omaan elämänkulkuun liittyvissä tilanteissa se ei luonnollisestikaan toimi. Kahden välisessä muistelussa tilanteen tärkeimmäksi tekijäksi nousee haastattelutilanteen psykologia, se vuorovaikutustilanne, joka haastattelijan ja haastateltavan välille syntyy¹⁵³. Jos suhde toimii, haastateltavan on helpompi avautua ja tilanteesta tulee hedelmällinen. Kahden välinen vuorovaikutussuhde vaikuttaa myös siinä tapauksessa, että vastaava haastattelu uusitaan toisen informantin kanssa. Jos tällä toistohaastattelulla halutaan varmennus aiemmin tehtyyn haastatteluun, myös tässä vuorovaikutustilanteessa toimivien ehtojen tulisi olla samanlaiset kuin ensimmäisessäkin haastattelussa, jotta tieto siirtyy samalla tavoin. Tämä ehto ei todennäköisesti koskaan toteudu ainakaan täydellisenä, sillä yleensäkin jo mikä tahansa haastattelutilanne on luonnoton¹⁵⁴ eikä sen identtinen toistaminen ole mahdollista. Peter Winchin lausumaa merkityksen loogisesta riippuvaisuudesta ihmisen väliseen sosiaaliseen vuorovaikutukseen¹⁵⁵ voi mielestäni supistaa koskemaan myös näitä kahden välisiä haastatteluja. Olipa haastattelutilanne miten hyvä ja luottamuksellinen tahansa, kaikkea ei silti sanota. Inhimilliseen muistiin perustuvat kertomukset ovat korostetusti sekä subjektiivisia että selektiivisiä eivätkä kertomukset ole vapaat vanhasta perinteestäkään, joka ohjaa puhujaa kertomuksen etenemisessä.¹⁵⁶ Tarina halutaan pukea ajalliseen asuun. Ihmisen tarinatulkki näyttää olevan niin kiinnittynyt vanhaan kertomusperinteeseen, että vapaassa puheessakin kertomukseen pyritään hakemaan sekä ajallinen jänne että alusta loppuun etenevä rakenne. Niissäkin kertomuksissa, joissa järjestystä ei ole, viimeistään tutkija asettaa sen sinne miltei vaistonvaraisesti, jolloin tavallista tarinointia kuvaavampi osa aineistosta helposti sivuutetaan¹⁵⁷

Jokaisella ihmisellä on elämäntarinassaan varmasti sellaisia kohtia, joista hän ei tule mainitsemaan vaikka ne ovat ohjanneet ainakin alitajuisesti hänen omia valintojaan. Kyse ei edes välttämättä ole itselle sattuneista tapahtumista.

¹⁵¹ Laaja katsaus muistista etnologisessa tutkimuksessa on Pirjo Korkiakankaan (1996) väitöskirjassa, joka jo kokonaisuudessaan käsittelee muistia lapsuuden määrittelijänä. Kts. myös Pekkinen 1999.

¹⁵² Vrt. Erixon 1958.

¹⁵³ Aiheesta esim. Peräkylä 1986, Tainio 1997.

¹⁵⁴ Vrt. Vento 1980, s. 93 - 94.

¹⁵⁵ Winch 1979, s. 47. Vrt. myös Bahtin 1987, s. 95.

¹⁵⁶ Suojanen 1982, s. 54; Mazzarella 1997, s. 27.

¹⁵⁷ Saarenheimo 1997, s. 20.

Katariina Eskola huomasi tällaiset sukunsa kipupisteet käydessään läpi omia ja isänsä päiväkirjamerkintöjä, joihin liittyi eräs traaginen elementti. Eskolan mukaan kirjoitukset olivat etääntyneitä, liian tuskallisia tullakseen edes kerrotuksi oman päiväkirjan sivuilla¹⁵⁸:

Suvuissa on tarinoita, jotka tunnetaan ja joita toistetaan ja tarinoita, joista vaietaan. Myös viimeainitut eli nuo salatut ja mykistetyt tarinat vaikuttavat suvun jäsenten ajatuksiin ja toimintaan. Kertomattomatkin kertomukset ovat läsnä ja vaikuttavat pii-
lotettuinkin.

Jyväskylän Tourulan kaupunginosaa koskevassa pienyhteisötutkimuksessaan Veikko Anttila¹⁵⁹ päätyy pohtiessaan muistitiedon käyttöä siihen, että Tourula-tutkimuksen kaltaisissa töissä "ei pyritä vain historialliseen totuuteen vaan myös kuvaan siitä, millaisena se nähdään". Jaottelu objektiiviseen (historialliseen) totuuteen ja subjektiiviseen (henkilökohtaiseen) totuuteen sisältää selkeitä virhemahdollisuuksia, mikäli sillä ymmärretään, että jossain näkymättömissä riippuu totuudenmukaisen historian hahmo. Vaikka tutkija pyrki käyttämään mahdollisimman luotettaviksi luokiteltavia lähteitä, noudattaisi tarkkaa lähdekritiikkiä ja tukeutuisi hyväksytyyn tieteelliseen paradigmaan, myöhempi tutkimus voi hyvinkin riistää työltä sen luotettavuuden tai arvon¹⁶⁰ Christian Lalive d'Epinau¹⁶¹ vertaa kerrottua tietoa todistukseen, jonka arvoa ja totuudenperäisyyttä on arvioitava vain tuosta todistuksellisesta lähtökohdasta. Käytännön esimerkkinä tästä mainitsen eräässä haastattelussa esiin tulleen seikan. Informantti kertoi olleensa koulun alaluokilla hyvin kateellinen kavereilleen, jotka saivat köyhänapuna uusia vaatteita, mutta hän ei itse saanut, koska oli kertomansa mukaan palkkaa saavan rautatieläisen lapsi. Koulun arkistosta löytyi kuitenkin tieto, että kyseinen kertoja oli ensimmäisellä luokalla ollessaan saanut vaateavustusta. Kertomuksen kannalta tässä yhteydessä ei kuitenkaan ole oleellista se, että informantti oli unohtanut kyseisen avustuksen, vaan merkittävä on se, millä tavoin kouluikäinen lapsi koki tällaisen avustustoiminnan. Nykyisin ja aikuisen näkökulmasta sitä voisi jopa pitää ihmisarvoa alentavana (vrt. leipäjonot), mutta lapsen ajattelu kulkee suoraviivaisemmin ja mieleen jäävät tilanteet selitetään helposti siten kun ne aikoinaan on ymmärretty. Unohtamisen merkitystä en pitäisi tämän kaltaisessa tutkimuksessa kovin merkittävänä ongelmana. Paremminkin mielenkiintoista on se, mitä muistetaan, koska se on ilmeisesti ollut aikoinaan tärkeää ja mieleenpainuvaa. Samalla kertomukset kui-

¹⁵⁸ Eskola 1997, s. 81.

¹⁵⁹ Anttila 1982, s. 27. Vertaa myös Jyväskylän Kortepohjaa koskevaan tutkimukseen kts. Kaskinen 2002. Kaskisen tutkimus perustuu enemmän Kortepohjassa asuvien omiin kokemuksiin ja kertomuksiin lähiönsä elämästä, kun taas Anttila käyttää enemmän tilastollista materiaalia ja abstraktimpaa käsittelyä. Siitä huolimatta molemmat työt välittävät Anttilan sitaatin mukaisen subjektiivisen kuvan asuinympäristöstä. (Piia Kaskisen työ lienee muuten ainoa Suomessa julkaistu tieteellinen tutkimus, joka alkaa yleensä toisenlaiseen sanataiteen genreen liitetyillä sanoilla "Olipa kerran...")

¹⁶⁰ Esim. Haataja 1995.

¹⁶¹ Lalive d'Epinau 1995, s. 49. Haastattelututkimuksen totuusarvoja on käsitelty pääkohdittain Sirkka Hirsjärven ja Helena Hurmeen tutkimushaastatteluoppaassa s. 16 - 19 ja 184 - 190 (Hirsjärvi&Hurme 2000).

tenkin voivat vinoutua, koska esimerkiksi työpaikalla olleista henkilöistä muistetaan ne erikoisimmat. Huolellisesti ja valittamatta työnsä hoitaneissa maan hiljaisissa ei ole mitään muisteltavaa.

Kysymyksenasettelu vaikuttaa tietenkin suoraan kertomustilanteeseen. Jos informantti kertoo omaan elämänpiiriinsä liittyviä yleisiä seikkoja, niiden totuusarvo on kertojalle itselleen suuri. Hänellä ei todennäköisesti ole sellaista omaa viitekehystä, joka painottaisi tai värittäisi kerrontaa yhteisön otaksuttavasti haluamaan suuntaan. Tilanne on täten aivan toisenlainen kuin esimerkiksi sellaisessa tiukahkoa uskovaisten yhteisöä koskevassa haastattelututkimuksessa, jonka tulos paljastaa faktuaalisen tiedon sijaan lähinnä vain vastaajan tavan kertoa jostain hänelle tärkeästä uskonelämän vaiheesta¹⁶². Oma vaikutus saatuihin vastauksiin on myös sillä, mitä asioita haastattelija painottaa ja miten paljon hän, tietämättäänkin, ohjaa tai johdattelee haastateltavaa tiettyyn suuntaan tai käyttää niin sanottua "neutraalia painostusta"¹⁶³ saadakseen vastauksen itseään kiinnostaviin kysymyksiin. Haastatteluihin perustuviin tutkimuksiin liittyy vielä eräs huomionarvoinen seikka, jota usein ei tule pohtineeksi. Haastattelu, suullisen tiedon kerääminen on teatteriesityksen kaltainen ainutkertainen tapahtuma, jonka sisältö on kuitenkin pysyvä. Pirjo Hiidenmaa¹⁶⁴ on kiteyttänyt tämän ilmiön hyvin suomen kielen kehitystä tutkivassa kirjassaan. Hän toteaa, että "puhe on prosessimaista: siinä olevaa kohtaa ei voida poistaa, vaikka puhuja niin tahtoisikin. Hän voi esittää asian heti perään uudella tavalla, mutta sanottu jää sanotuksi." Kirjoitetuissa lähteissä tätä etua ei ole. Tekstiä on voitu muokata, harkita ja poistaa eikä sitä jälkeensä lukeva saa tästä mitään vihjetä. Väitän, että spontaani, hyvässä hengessä läpikäyty haastattelu tuottaa aina enemmän tekstin alla olevaa tietoa kuin ajan kanssa mietitty ja puhtaaksikirjoitettu muistelu.

Antero Heikkinen¹⁶⁵ on soveltanut vanhoja tuomarinohjeita lähdekriittiseksi arvioinniksi historian tutkimuksessa. Heikkisen mukaan lähteitä on muun muassa arvioitava laajasti ja punnittava niiden totuusarvo suhteessa niiden sisältämään tekstiin, lähteitä on vertailtava keskenään ja on pidettävä huoli siitä, ettei tiedon antajalla ole kulloisessakin asiassa omaa etua ajettavanaan. Ginzburg¹⁶⁶ on huomauttanutkin, miten lähekkäinen rooli tutkijalla on inkvisiittorin kanssa. Varsinkin tutkimuksen alkuvaiheessa tutkijan tiedot kohteesta saattavat olla yhtä puutteelliset kuin inkvisiittorilla aikoinaan epäillyn edessä tai hän saattaa puhua kokonaan ohi se, mitä kuultava kuulee tai puolestaan itse yrittää selittää, kuten juuri Menocchio-myllärin kuulustelu osoittaa. On ehkä syytä tarkentaa, että tutkijan pitää olla nimenomaan tuomari, joka päättää lausuntojen totuudesta ja niiden sisältöarvosta eikä syyttäjä, jonka tehtävänä on epäillä jokaista vastaajan lausetta. En olisi kuitenkaan kovin paljon huolissani haastatelluitten "luotettavuudesta", kun kyseessä on etnologiseen alaan kuuluva tutkimus. Poliittisten ja yhteiskunnallisen alojen tutkimusoppaat tuntuvat suhtautu-

¹⁶² Esim. Hovi 1997, erit. s. 218 - 219.

¹⁶³ Termistä Rasilainen 1995, s. 64 - 65.

¹⁶⁴ Hiidenmaa 2003, s. 243.

¹⁶⁵ Heikkinen 1996, s. 72 - 74, kts. myös Sjöblom 1997, s. 152 - 156 ja Rasilainen 1995.

¹⁶⁶ Sit. Sjöblom 1997, s. 152.

en hieman väheksyen haastatteluilla tai kirjeillä saatuihin tietoihin¹⁶⁷ ja luen tästä samasta lausumattoman väitteen siitä, että painettu teksti olisi jotenkin suuriarvoisempaa ja todempaa. Silti esimerkiksi painettu muistelmateos voi olla paljon epäluotettavampi koska sen tekstiä ei välttämättä kukaan ulkopuolinen ole toimittanut, vaan kyseessä on yksinomaan muistelijan oma mielipide.¹⁶⁸ Oman tieteenalamme kannalta W. I. Thomasin toteamus on ajattelemisen arvoisen¹⁶⁹:

Jos ihmiset määrittelevät jonkin tietyn tilanteen todeksi, niin silloin se seurauksineen on totta, riippumatta tapahtuman itsensä "sisäisestä" totuudenmukaisuudesta, toisin sanoen riippumatta siitä, kuuluuko se aidosti todellisiin tapahtumiin vai ei.

Alan Lightman¹⁷⁰ vertaa runollis-filosofisessa mietelmäkirjassaan muistia paksuun elämän kirjaan, joka ihmisen ikääntymisen myötä paksunee. Lopulta on tehtävä valintoja siitä, mitä kohtia muistin kirjasta haluaa lukea, koska kokonaisuutta ei enää jaksa käydä läpi. Samalla kuitenkin aktiivinen ja tapauksesta riippumaton muistaminen ja myöhempi mieleen palauttaminen ovat ne tekijät, jotka erottavat ihmisen muista elämänmuodoista. "Muisti on elämää" -toteamuksella Saul Bellow'n¹⁷¹ kertojahahmo hätkähdyttää kuulijoitaan Bellarosa-romaanissa ja on väitteessään varsin oikeassa. Ilman menneisyyden muistikuvia ihmisen elämä olisi ainoastaan nykyhetkeen sidottua, perinteetöntä ja sisällyksetöntä, kuin päiväperhosen lyhyt elämänlento. Menneisyys ei ainoastaan näyttäyty eletyn ja koetun elämän varjona, vaan muistot ohjaavat ihmisen tulevaisuuteen tähtääviä valintoja ja vaikuttavat siihenkin, millä tavoin uudet asiat painetaan mieleen ja muistetaan myöhemmin. Koska muistaminen liittyy ihmisen omiin, aiempiin elämänkokemuksiin, se on aina erittäin subjektiivista. Tuoreessa muistia käsittelevässä kirjassaan Daniel L. Schacter¹⁷² esittää ajatuskuvan siitä, kuinka kaksi ihmistä sidotaan kiinni toisiinsa siten, että he kokevat kaiken yhdessä, näkevät saman kuin toinen, lukevat samat kirjat ja lehdet ja katsovat samat televisio-ohjelmat. Tästä huolimatta kumppanusten muistikuvat tuosta elämänvaiheesta eroavat myöhemmin melkoisesti, koska ne liittyvät aivoissa aiempiin muistikuviin ja vertautuvat niihin. Ihmisten muistikuviin painottava tutkimus on näin ollen aina hyvin yksilöllistä ja henkilökohtaista. Samoin kielenkäyttötavat, sanojen sisältö ja merkitys vaihtelevat puhujasta toiseen ja kiinnittyvät kunkin puhujan omaan menneisyyteen. "Työväenliike" merkitsee eri asiaa tehtaanpatruunalle ja luottamusmiehelle. Itseäni miellyttää Jan Blomstedtin kuvaama puheen topos-malli, jossa topoksen voi katsoa esittävän tarinan sisälle kietoutunutta arvomaailmaa tai maailmankuvaa kokonaisuutena. Blomstedt¹⁷³ toteaa, että "'kielessä' on paikkoja, joissa tiivistyy arvoja ja tarinoita, huomaamattomia ajattelun takaumia (niin kuin romaaneissa ja elokuvissa, jois-

¹⁶⁷ Kts. esim Mälkiä 1994, s. 26.

¹⁶⁸ Vrt. esim. Thurén 1986, s. 30 ed.

¹⁶⁹ Sit. Lindholm 1995, s. 18.

¹⁷⁰ Lightman 1993, s. 87 - 88.

¹⁷¹ Bellow 1991, s. 8.

¹⁷² Schacter 2001, s. 16.

¹⁷³ Blomstedt 2003, s. 115.

sa siirrytään ajassa taaksepäin ja taustoitetaan nykyhetken tapahtumia)." Blomstedt näkee topoksia muun muassa argumentaarisessa tekstissä, jossa ne toimivat ajattelua ohjaavina dikotomioina ja suhdemalleina, kuten hyvä vastaan paha, kauneus vastaan rumuus. Kaikki lukemamme, näkemämme ja kuulemamme synnyttää Blomstedtin¹⁷⁴ mukaan "ahaa-elämyksiä" aina kun meille annetaan ymmärtää, "että myös tässä ja nyt on vastakkain hyvä ja paha, sopiva ja sopimaton, taide ja sirkushuvi tai laatu suhteessa määrään". Puhuttu kieli on aina jotain muuta kuin bartheslainen neutraali ja näkymätön tieteen kieli, kun se kuvaa tapahtumia, jotka ovat sattuneet sen ulkopuolella.¹⁷⁵

Tässä tutkimuksessa tein kuitenkin haastattelun lomassa eräitä kontrollikysymyksiä. Koska miltei kaikki informanttini olivat jo eläkeiässä, vanhin heistä miltei yhdeksänkymmenvuotias, näillä kontrollikysymyksillä pyrin ensisijaisesti varmentamaan sen, että he vielä muistivat ne asiat, joista puhuivat. Päälinjat muistettiin hyvin ja selkeimmät muistivirheet tulivat vastaan vuosiluvuissa, mutta niiden yhteydessä kaikki ilmoittivatkin, etteivät he olleet niistä varmoja. Tarkastin päivämäärät myöhemmin muista lähteistä. Muutoinkin haastateltavat ilmoittivat hyvin suoraan, etteivät muista jotain tiettyä tapahtumaa tai muistivat sen vain heikosti. Kun haastattelun aikana vanhat muistot alkoivat nousta mieleen, jotkut tapaamistani henkilöistä soittivat minulle jälkeinpäin ja kertoivat joko muistaneensa jonkun kokonaan uuden asian tai lisätietoa johonkin haastattelun aikana esille tulleeseen kysymykseen. Kun haastateltavat tiesivät, keiden luona olin käynyt ja keiden luokse olin vielä menossa, – "puskaradio" näytti toimivan – jotkut jopa hyväluontoisesti naureskellen kertoivat että se-jase haastateltava varmasti muistaa kaikki "ittensä kannalta parhain päin".¹⁷⁶ Samoin suhtauduin hieman varauksella kunnallispolitiikassa mukana olleiden kertomuksiin siitä, miten he itse olivat vaikuttaneet jonkin hankkeen tai asian läpiviemiseen. Kertomukset tahtoivat olla hyvin minä-keskeisiä ja jälkeinpäin kuulin muilta samoista asioista toisenlaisia versioita tai toisten silmin joku tapahtuma ei ollutkaan niin vavisuttava kuin valtuutettu oli sen kertonut.

Mielenkiintoisen havainnon on tehnyt Sanna Kaisa Spoof, joka haastatellaan lukuisia jokelalaisia omaa väitöskirjaansa varten, kehittyi Jokelan paikallishistorian asiantuntijaksi. Hän kirjoittaa¹⁷⁷: "Viime aikoina haastatteluja tehdessäni onkin ollut joidenkin yksityiskohtien osalta vaikeaa olla sanomatta haastateltavilleni, että ei se niin ollut." Tunne oli varsin tuttu ja kohtasin sen itsekin useita kertoja. Paikallishistorian tapahtumien lisäksi näin tapahtui usein silloin, kun haastateltava kertoi perusteluja jollekin sattumukselle. Erityisesti lakkoihin ja muihin konflikteihin liittyneiden taustojen selittäminen erosi joskus huomattavasti siitä "virallisesta totuudesta", joka aiheesta on kirjoitettu tai jonka

¹⁷⁴ Blomstedt 2003, s. 116.

¹⁷⁵ Vrt. Barthes 1993, s. 68.

¹⁷⁶ Tähän samaan ilmiöön on kiinnittänyt huomiota historiantutkimuksen näkökannasta Heikki Ylikangas, joka varoittaa muistelmien suorasta käytöstä lähteinä, koska niitä usein leimaa "värityneisyys ja epäluotettavuus". Ihmisen on todella helppo muistaa jälkeinpäin kaikki itsensä kannalta otollisimmin tai selittää toimintaansa myöhempien sattumuksien valossa. (Ylikangas 1990, s. 220, Ylikangas 1999, s. 295)

¹⁷⁷ Spoof 1997, s. 31.

itse olin tavannut arkistolähteissä. Tällaisten omien kokemusten analysointi oli psykologisesti mielenkiintoista. Perusolettamukseni näytti olevan, että ulkopuolisena, lähdetietojen kriittiseen analyysiin koulutettuna tutkijana, oma näkemykseni tapahtumien taustasta olisi ollut jollain tavoin oikeampi kuin niillä ihmisillä, jotka olivat olleet itse mukana tapahtumissa. Olin tässä osittain lankeamassa Matti Kamppisen¹⁷⁸ mainitsemaan "hypotofiiliaan", tutkijan epätoivoisen innokkaaseen asenteeseen "esittämään arvauksia siitä miksi asiat ovat niin kuin ne ovat". Kontiomäki-tutkimuksen yhteydessä tekemäni haastattelut nostivat näkyvästi esiin tarpeen tutkimuskohteen pohjatietojen laajasta hallinnasta. Ei ainoastaan riitä, että tuntee tutkimuskohteen teknisen taustan, tässä tapauksessa rautatietekniikan, vaan myös paikallishistorian ja vallitsevien olojen syvällinen tunteminen on välttämätöntä ennen kuin avaa ensimmäisenkään haastateltavan talonoven. Tarvetta valottaa aikaa sitten ohimennen radiosta kuulemani reportaasi, jossa nuori naistoimittaja siteerasi Inarinjärven kalastajan kanssa tekemäänsä haastattelua. Kalastaja oli muistellut, kuinka hän eräänä talvena oli pulahtanut railokohdassa Inarinjärven jään läpi umpisukelluksiin. Hän oli kuitenkin onnistunut pääsemään takaisin jään päälle ja kävellyt märissä vaatteissa, pohjoistuulen viuhussa ja ankaran pakkasen paukuessa runsaan puolenkymmenen kilometrin matkan kotiinsa, jossa oli sitten pannut saunan lämpiämään ja ottanut vahviketta. Toimittaja tuntui kertovan tarinan aivan totena, ja mieleeni nousi selkeä kuva, kuinka haastattelutilanteessa vääräleukainen lappilaismies vie nuorta eteläsuomalaista naistoimittajaa kuin pässiä narussa. Paikallisten olojen tuntemus ja terve kritiikki on aina paikallaan!

Saapuessaan kyläyhteisöön tutkija on aina ulkopuolisen muukalaisen roolissa, jolle ei jokaista kertomuskaapin ovea avata. Vanhan, sukupolvesta toiseen asutetun kylän sisällä on usein jännitteitä, jotka ovat hyvin asukkaiden tiedossa. Ulkopuolinen, jolla niistä ei ole luonnollisestikaan mitään ennakkotietoa, voi vahingossa pöyhäistä jotain tarkkaan kätkeytyä salaisuusvyyhtiä ja saada vastaansa vain vaivautunutta hiljaisuutta tai värittyneen väännyilleitä kuvauksia, joilla ei ole välttämättä mitään kosketuspintaa todellisuuteen. Tutkiessaan valtimolaista Sivakan kylää suuren kylätutkimusprojektin aikana Seppo Knuuttila sai huomata, että kyläläisten keskinäiset asiat pidettiin tiukasti piilossa eikä niistä kerrottu tutkijoille. Itse asiassa tutkimuksen yhdeksi ehdoksi asetettiin se, että kyläläisten yksityisyyden muureja ei horjutettaisi. Knuuttilan mukaan Sivakka paljastui "yksimieliseksi kyläksi", mutta tutkijat eivät huomanneet tuolloin pohtia sitä, millä tavalla ja missä yhteyksissä tätä yhteishenkeä korostettiin.¹⁷⁹ Näennäisen yksimielisyyden alla voi asustaa eripuraisuuden henki ja vaikka kävijä sen vaistoa tai kenties näkee selkeästi, syitä hänelle ei juuri kerrota. Suvun kertomattomien tarinoitten lisäksi niitä on kyläyhteisöissäkin, tapahtumia, riitoja ja sattumuksia, joita ei sivulliselle paljasteta.

Teuvo Hahl-Marjokorpi kuvaa osuvasti pieneen pohjoisnorjalaiseen Varangninvuonon kylään poikenneen matkaajan ja tarinankerääjän tunnelmia tämän istuessa vanhan kveenikalastajan tuvassa ja kunnellossa kertomusta kylän

¹⁷⁸ Kamppinen 2000, s. 72

¹⁷⁹ Knuuttila 1996, erit. s. 66 - 75.

vaiheista. Hahl-Marjokorven novellissa "In memoriam" tiivistyy oleellisesti pienen, syrjäisen yhteisön mentaliteetti ja sisin olemus. Hiljalleen autioituvassa pohjoisnorjalaisessa kylässä elää kaksi maailmaa, "melko vanha ja ikivanha", jotka määräävät sen, miten toisiin ja toisella tavoin ajatteleviin kyläläisiin suhtaudutaan. Väärälle ihmiselle käännetään kylänraitilla selkä: "Tarinat ja todet sekaantuvat". Ainoa paikka, jossa kyläläisten eripura viimein unohtuu, on säänpieksemä hautausmaa, jonka vierekkäin seisovat haalistuneet puuristit ja routineet kivipaasit kertovat sukupolvien selviytymistaisteluista elämän ääri-ajoilla. Se on kovan elämän ankea päätös¹⁸⁰:

Jurotaan kohti hautaa, kääntyillään, ei yritetä yhdessä, suomalaiset saatanat perinjuurin.

Valhe ei täällä elä vieläkkään, mutta nimet jätetään puhumatta. En miekkään sitä kerro, kenen luona istun.

Se kuitenkin tappaa elämän, kun pitää naapuri kiertää. Se sytyttää tarinaan tumman valon.

Kontiomäellä kuulemani kertomukset olivat kaiken kaikkiaan hyvin yhden-suuntaisia. Vain yhdessä suuressa asiakokonaisuudessa tuli vastaan suuria henkilökohtaisia muistieroja. Kyseessä oli sodanjälkeinen paltamolainen puoluepolitiikka, lähinnä erään tšekäläisen puolueosaston perustaminen, jonka syntyvaiheista kuulin monta eri versiota. Kyseessä olivat ilmeisesti henkilökohtaiset näkemuserot sekä ilmeisesti kaikkien jäsenten henkilökemiat eivät sopineet yksiin. Samoin jonkin verran näkemuseroja eri valtuutettujen välillä oli Paltamon kunnan ja Kontiomäen kylän välisissä suhteissa. Henkilökohtainen elämäntilanne Kontiomäellä ja yleisemminkin koko oma elämänasenne muutti myös eräiden informanttien muistikuvia. Yksi tapaamani henkilö ilmoitti suoraan heti kärkeen, että Kontiomäki oli paska paikka ja VR oli paska työnantaja ja ammattiosastokin oli heikkouttaan silkkaa paskaa. Muutoin hänen kertomuksensa Kontiomäellä elämisestä ei poikennut muista ja tapaamisen loppua kohden vaikutti siltä, että hänen jyrkkä asenteensa asuinpaikkaansa kohtaan alkoi hieman lieventyä. Syitä kärkevään aloitukseen voi olla useita. Esimerkiksi avio-puolison kanssa riitely juuri ennen tutkijan saapumista voi tehdä tilanteesta tunnelmaltaan hieman synkän.

Mielenkiintoinen yksityiskohta oli se, että yleensä kylätutkimuksissa yleensä arkana aiheena pidettyyn henkilökohtaiseen poliittiseen näkemykseen ei Kontiomäellä tuntunut liittyvän juurikaan arkailua tai salailua; tosin en niistä suoraan kysynytäkään. Hyvin usein vaikutti kuitenkin siltä, että veturinkuljettajat olettivat automaattisesti minun pitävän heitä sosiaalidemokraatteina. Erityisen usein poliittiset tapahtumat ja välillä jyrkätkin mielipiteet tuotiin esiin haastattelun "lämmittelyvaiheessa", jossa kahvittelun lomassa puhuttiin niitänaitä. Huomattavaa kuitenkin on, että kaikki politiikasta puhumaan ruvenneet olivat näkemyksiltään sosialistipuoleiden kannattajia. Jos haastateltavien joukossa oli,

¹⁸⁰ Hahl-Marjokorpi 1984, s. 39 - 43; sitaatit, s. 39, 43.

kuten todennäköistä, porvaripuolueiden kannattajia, he eivät katsoneet aiheelliseksi tuoda näkemyksiään julki.

Lähes kaikki pitemiin haastatteluihin osallistuneet olivat joko eläneet lapsuutensa tai osan työelämästään Kontiomäellä vuosien 1950 ja 1970 välillä. Katsoin kolmenkymmenen laajan haastattelun määrän riittäväksi, koska loppupäässä huomasi jo selvästi, että kylläntymispiste oli saavutettu. Uudet haastattelut eivät enää välttämättä lisänneet uutta tietoa, ja informanttien näkökulmatkin alkoivat kiertää aiemmissa haastatteluissa ilmenneitä ratoja. Tällä en kuitenkaan tarkoita sitä, että loppupään haastattelut olisivat mitenkään vähempiarvoisia, sillä jokaiseen sisältyi kuitenkin uutta ja arvokasta tietoa. Nauhoitin melkein kaikki laajat haastattelut, vain puolenkymmentä haastattelua on purettu muistiinpanoista. Nauhoitusta en käyttänyt sellaisissa tapauksissa, joissa taustamelu oli niin kova, ettei nauhoitus olisi onnistunut. Radio tai televisio saattoi olla auki joko viereisessä tai samassa huoneessa tai kylässä käyvät lapset melusivat tai haastattelu tehtiin ulkona paikassa, jossa nauhoitus ei olisi onnistunut. Kaksi informanttia vierasti niin selkeästi nauhuria, että en laittanut sitä päälle. Joinain kertoina informanttini pyysivät sulkemaan nauhurin kertoessaan jotain hyvin henkilökohtaista muistoa, mutta he eivät kuitenkaan kieltäneet muistiinpanojen tekoa näissä tilanteissa.

Olen siteerannut haastattelukatkelmia useassa kohtaa suoraan, sillä halusin säilyttää kertojien henkilökohtaisen äänen. Kaikkien katkelmien kirjoittaminen proosamuotoon tekstiin olisi myös lisännyt tulkinnan osuutta. Siteerattuja katkelmia olen korjailnut hyvin lievästi. Nauhalta purettu litteraatio on sellaisenaan melko työläs luettava. Useimmat lauseet ovat pitkiä, puhe on täynnä tilkesanoja tai puhujan ajatus harhautuu välillä muualle. Erään informanttini nauhalta purettu puhe sisälsi parikymmentä liuskaa pitkän yhden lauseen, jossa ei edes ollut suuria hengähdystaukoja. Koska en työssäni käytä mitään kertojalähtöistä diskurssianalyysia enkä liioin enemmälti pohdi puheen kieliasua taukoineen ja painotuksineen, katsoin tekstin siistimisen sen luettavuuden lisäämiseksi aiheelliseksi. Sanoja, ilmauksia tai kielikuvia en ole muuttanut. Muutamia pitkiin lauseisiin olen lisännyt pisteen väliin, samoin pilkkuja sellaisiin kohtiin, jossa ne ymmärrettävyyden kannalta ovat tarpeen. Jatkuvasti toistuvia tilkesanoja olen poistanut. Yli sanan mittaiset poistot olen ilmaissut kolmella vaakaviivalla (---), kappaleen mittaisissa poistoissa käytössä on vinoviivat (/ /). Alilekkain olevat, eri informanteilta kopioidut haastattelut olen vielä selvyuden vuoksi merkinnyt sitaattien väliin tähdillä (**). Selvennökset ja edellä mainitsemani, tekijän anonyymiteetin säilyttävät poistot olen merkinnyt hakasulkeilla. Muutamassa kohdin olen lisännyt pitemmän selvityksen alaviitteeseen. Varsinaisessa tutkimustekstissä käytän informanteista yleiskielisempää ilmausta 'haastateltava'. Kysymys on yksinomaan henkilökohtaisesta mieltymyksestä, sillä informantti-sana tuntui minusta tekstin sisällä kömpelöltä.

Haastattelut sujuivat kaiken kaikkiaan mutkattomasti. Kieltäytymisiä ei periaatteessa tullut lainkaan ja vaikutti siltä, että tutkimukseen osallistuminen oli informanteille yksinomaan myönteinen kokemus. Sopiessani puhelimitse haastatteluajasta moni alkoi jo siinä vaiheessa kertoa elämästään Kontiomäellä. Pisin tällainen puhelu kesti lähes viisikymmentä minuuttia. Kun tieto tutkimus-

työstäni levisi, eräät kertoivat jo odottaneensa soittoani. Yhtä lukuunottamatta kaikki muut haastattelut suoritin informanttien kotona. Tämä ratkaisu oli ainoa mahdollinen, sillä ensinäkin se tuotti ihmisille mahdollisimman vähän vaivaa ja toisekseen tein haastatteluja niin monella paikkakunnalla, että erillisin haastattelutilan löytäminen jokaisesta paikasta olisi ollut mahdotonta. En katso, että "puolueettoman" haastatteluympäristön järjestäminen olisi tuonut mitään oleellista etua. Kontiomäkeläisten innokkuudesta osallistua tutkimukseen kertoo sekin, että heidän pyynnöstään järjestin yhdessä Paltamon kansanopiston kanssa vanhojen kontiomäkeläisten tapaamisen. Tilaisuus pidettiin lokakuussa 1999 Kontiomäen monitoimitalossa. Tapahtuma oli erittäin suosittu, ja paikalle tuli ihmisiä, jotka eivät olleet käyneet Kontiomäellä vuosikymmeniin. Kerroin tuolloin tutkimukseni päälinjoista ja osanottajilla oli mahdollisuus kommentoida ja keskustella tutkimustyön linjoista. Keskustelu olikin vilkasta ja toi esiin muutamia mielenkiintoisia näkökantoja.

Termistöä

Tutkimuksen käsittelemänä aikana Valtionrautateitä ei ollut vielä pilkottu osiin ja yhtiöitetty, kuten nykyisin on tilanne. Virallisesti Valtionrautatiet lopetettiin 01.07.1995. Sen toimintaa jatkavien yhtiöitten nimissä näkyy edelleen VR (esim. VR-Rata Oy), mutta lyhenne ei enää tarkoita mitään. Vaikka ennen vuotta 1995 Valtionrautatiet vielä toimikin, käytän jäljempänä siitä yleisnimitystä VR. Ymmärrän sillä koko konsernin sellaisenaan eli mukaan lukien henkilö- ja tavara-liikenteen, asema- ja junapalvelun sekä työsuhdeasunnoista vastanneen entisen Rautatieasunnot Oy:n, nykyisen Avarra Oy:n. Mikäli tekstikohta vaatii tarkemman jäsentelyn, olen sen siihen lisännyt.

Yhtiöittämisen yhteydessä VR:n aiemmin omistama rataverkko ja pääosa liikennepaikkarakennuksista siirrettiin uudelle Ratahallintokeskus-nimiselle virastolle, joka ostaa mm. rataverkon kunnossapidon kilpailuttamisen perusteella joko VR-konsernilta tai yksityisiltä yrityksiltä. Ratahallintokeskus vastaa lisäksi mm. rataverkon turvallisuusmääräyksien sisällöstä¹⁸¹ ja antaa määräyksiä verkolla liikennöivästä kalustosta. Ratahallintokeskusta ei tule sekoittaa aiemmin toimineeseen Rautatiehallitukseen, joka oli erillinen instanssi, vaikka niiden toimenkuvat olivat jossain määrin yhtenevät. Rautatiehallitukselle siirrettiin tie- ja vesirakennushallitukselle aiemmin kuuluneet uusien ratojen rakentamistyöt vuonna 1923. Samoin sen tehtäviin kuului valvoa valtion rautateitten hallintoa ja ratojen hoitoa, tarkastaa ja valvoa yksityisiä rautateitä sekä kaikkien rautateihin liittyvien kulkuneuvojen hoitoa ja kuntoa.

Nykyisin koko maan ravintola- ja kahvilavaunuista vastaava Vecra Oy oli tutkimusaikaan nimeltään Matkaravinto. Koska vanhat nimet olivat käytössä vielä 50-luvulta lähtien käypäisiä ja koska ne esiintyvät myös siteeratuissa lähteissä, olen käyttänyt niitä kyseisissä yhteyksissä. Matkustajaliikennettä hoi-

¹⁸¹ Tätä kirjoitettaessa rautatieliikenteen avaaminen kilpailulle on tuomassa Suomeen uuden, rautateiden turvallisuusvalvontaa hoitavan keskusviraston, joka alustavissa suunnitelmissa on kulkenut muun muassa nimellä Rataturvallisuusvirasto. Vielä toistaiseksi turvallisuusasiat kuuluvat kuitenkin RHK:n alaisuuteen.

dettiin tuolloin kauko- ja paikallisjunin. Nykyisiä, pienilläkin asemilla pysähtyviä paikallisjunia eli taajamajunia kutsuttiin tuolloin henkilöjuniksi; olen käyttänyt tätä nimikettä. Kaukojunissa käytössä oli pika- ja erikoispikajunia. Eteläisillä kantoradoilla ajettiin lisäksi moottorijunakalustolla kiitojunia, mutta niitä ei käynyt Kontiomäellä. Kaukojunista olen yleensä käyttänyt vain yleisnimikettä ”pikajuna”. Rautatieläisillä on tapana käyttää kaikista paikannimistä sisäpaikallissijaa (esim. Pieksämäessä). Näin ollen monet käyttivät myös muotoa Kontiomäessä, jonka olen sitaateissa luonnollisesti säilyttänyt, mutta muussa tekstissä se on muodossa Kontiomäellä, joka on myös virallinen taivutusmuoto.

Tutkimuksessani pääosaan nousevat kontiomäkeläiset ihmiset ja heidän haastatteluitensa kautta muodostunut kuva yhteisön synnystä, kehityksestä ja lopulta täydellisestä muutoksesta, jopa tuhosta. Tähän yhteisöön kuuluu rakennettu ja rakentamaton ympäristö, työ ja vapaa-aika, joita tarkastelen ihmisten ajatusmaailman kautta. Olen pyrkinyt tarkastelemaan ihmisten toimintaa erityisesti perheiden kautta, sillä comtelaisittain perhe muodostaa yhteiskunnan pienimmän yksikön¹⁸² eli kuten Antero Heikkinen toteaa: "...ihminen syntyi perheeseen, varttui perheessä, toimi aikuisvuotensa perheessä ja, mikäli ikävuosia siunaantui, vietti myös vanhuutensa perhepiirissä. Perheenjäsenet saattelivat hänet ajan täytyttyä multiin.¹⁸³" Perheyhteys on näin pienin yksikkö, jonka kautta yksilö jäsentää ympäröivän elämänsä. Varsinaista analyysia en ole liittänyt itse kartoitustekstien yhteyteen kuin poikkeustapauksissa. Näitä ovat tilanteet, jossa tekstikohdan analyysi on lyhyt eikä sillä ole suoraa yhteyttä varsinaiseen tutkimukselliseen analyysiin. Johtopäätökset ja tulokset esittelen koostetusti viimeisessä luvussa. Olen mahdollisuuksien mukaan pyrkinyt rakentamaan tutkimuksen luvut siten, että uusi aineisto rakentuisi aina jo aikaisemman käsiteltyyn päälle. Tämä tavoite on ohjannut lukujen otsikointia ja sijoittelua esimerkiksi siten, että VR:n työkuvaukset sijoittuvat ennen ammattiyhdistystoiminnan tarkastelua ja katsaus naistyöpaikkoihin ennen avioliiton ja perheen aseman käsittelyä. En ole tätä tavoitetta kuitenkaan pitänyt itsetarkoitukseksi, vaan jossain kohdin asian käsittely vaatii toisinlaisia ratkaisuja.

Ilkka Ruohonen on humoristisesti todennut, että jokaisella antropologilla pitäisi olla oma, kaukainen saarensa, sillä muuten antropologi ei vaikuta pätevältä.¹⁸⁴ Vaikka Kontiomäki sijaitsee kaukana vesistöistä, se vaikutti minusta alusta alken saarelta, omalta pieneltä maailmaltaan, jonka rajat ovat selkeästi piirrettävissä aineelliselle ja henkiselle kartalle. Se sijaitsee omissa oloissaan keskellä asumattomalta näyttävää korpea, jonne ohikulkevat junat, kuin saariston yhteysalukset, jättävät matkalaisen kyydistään. Kontiomäki eroaa perinteisestä moderni-periferia – mallista siinä, että erityisesti tutkimuksen kohteena olevana ajanjaksona se oli moderni saareke keskellä periferian merta. Sen emäpitäjä Paltamon kirkonkylässä ei vielä ole samanlaisia kivitaloja, joista ensimmäinen rakennettiin Kontiomäelle jo 1950-luvun alussa. Vaikka VR:n maksamat palkat ovat olleetkin melko alhaisia, säännöllinen palkkatulo merkitsi

¹⁸² Heikkinen 1995, s. 101.

¹⁸³ Heikkinen 1988, s. 53.

¹⁸⁴ Ruohonen 1997, s. 69.

kuitenkin Kontiomäelle asettuville suurta etua ympäröivään maaseutuun nähden. Maaseudulla alkuvuosien epäsäännölliset ja kausittaiset savottatyöt alkoivat loppuvaiheessa muuttua yhä kasvavaksi ja pysyväksi työttömyydeksi. Kontiomäki säilyi koko ajan itsellisenä saarena, yhden yrityksen varaan syntyneenä yhteisönä.

Yhden yrityksen paikkakunnat ja elinkaarimalli

Perusrakenne

Teollisen kehityksen aikana on syntynyt runsaasti niin sanottuja yhden yhtiön kaupunkeja, "*one-company town*'eja". Nimityksellä tarkoitetaan sellaista teollisuuslaitosta tai kaivosta, joka on perustettu etäälle muista kaupungeista tai asutuskeskuksista. Teollisuuslaitoksella ymmärretään tässä Eirik Vatnen¹⁸⁵ määritelmää mukaellen sellaista laitosta, joka päätoimisesti jatkojalostaa raaka-aineita. Sen toiminta perustuu työnjakoon, jossa palkattu työvoima hoitaa erilaisia, heille annettuja tehtäviä, se toimii ainakin osittain kiinteässä rakennelmassa ja käyttää pääomavaltaista kalustoa. Se eroaa näin ollen luontaiselinkeinoista, vaikka voikin perustua niiden antimisiin (esim. kalatehtaat, elintarvikeviljelykset ym.). Alfred Weber totesi jo 1900-luvun alussa kirjassaan "*Über den Standort der Industrien*", että tällaisen teollisuusyrityksen sijainnin ratkaisee kolme tekijää: 1) kuljetuskustannukset, joissa on otettava huomioon ensisijaisesti tuotteen paino ja sen vaatima kuljetusmatka lähimpään keskukseseen; on löydettävä alue, jonka 2) työvoimakustannukset ovat edulliset, työvoimaa on tarjolla ja se vastaa yrityksen tarpeita ja nämä yhdessä muodostavan osan 3) agglomeraatiotekijästä, jossa tarkastellaan mahdollisuutta sijoittaa yrityksen koko toiminta yhteen paikkaan.¹⁸⁶ Yhden yrityksen paikkakunta syntyy silloin, kun kaikki nämä tekijät täyttävät ja yritykselle on edullisinta siirtyä sinne tai aloittaa tuotantonsa siellä. Tällöin syntyvän yhteisön koko olemassaolo perustuu pääosin tämän ainoan yrityksen tarjoamaan työpaikkoihin. Tällaiset keskuksat jaetaan kahteen eri pääluokkaan eli puhutaan "paikallisesti sijoittuneista yrityksistä", joiden sijainnin on ratkaissut yksinomaan raaka-aineen tai energian saanti sekä "alueellisesti sijoittuneista yrityksistä", jolloin sijaintipaikka on valittu jonkin matkan päästä jo olemassa olevasta asutuskeskuksesta ja liikenneväylistä.

Jälkimmäisessä tapauksessa aluepolitiikka on usein vaikuttanut ratkaisevasti yrityksen perustamispaikan valintaan, mutta samoin on mahdollista, etenkin jos kyseessä on pitkään toiminut yritys, että alueelle on vähitellen tullut asutuksen lisääntyessä palveluyrityksiä ja muita pien- tai keskisuuria yrityksiä, joiden ansiosta alue on vähitellen alkanut kasvaa ja aiemmin eristyneenä sijainneesta teollisuuslaitoksesta ympäristöineen on tullut alueellinen keskus. Uudet, nopeat liikenneyhteydet ovat osaltaan lyhentäneet välimatkoja etäisten yritysten ja kaupunkien väliltä. Tämä kehitys on johtanut siihen, että yhden yrityksen paikkakunnat ovat asutuksen levitessä kasvaneet kiinni toisiinsa ja imeneet

¹⁸⁵ Vatne 1977, s. 92.

¹⁸⁶ Weber 1922, s. 29 - 35.

puoleensa muita elinkeinona. Näin on tapahtunut Suomessa esimerkiksi Uudellamaalla, jossa pääradan vierustalla Helsingin ja Hyvinkään välillä sijaitsevat yksittäiset paikkakunnat teollisuusyrityksineen ovat kasvaneet lähes nauhamaiseksi, kymmeniä kilometrejä pitkäksi ketjuksi.

"Paikallisesti sijoittuneiden yritysten" piirissä tuotantolaitoksen perustamiseen on vaikuttanut kaksi päätekijää, jotka molemmat ovat maantieteellisiä. Ensimmäinen tekijä on ollut sijoituspaikan tarjoamat mahdollisuudet yrityksen toiminnan myöhempään laajentamiseen ja kehittämiseen. Huomioon on myös otettu väestön alueellinen sijoittuminen siten, että yritys on uskonut saavansa helposti lähialueelta työntekijöitä tai että se on asettumassa paikkaan, jossa jo on jonkin verran sellaista elinkeinotoimintaa, jota uusi yritys täydentää tai vahvistaa. Tällaisilla perusteilla valitun sijoituspaikan ei tarvitse olla eristynyt, vaan se voi sijaita myös jo olemassaolevien keskusten tuntumassa. Tuloksena tällaisesta kehityksestä ovat alueellisesti lähekkäin sijaitsevat samalla tuotantoalalla toimivat yritykset.

Toinen syy on ollut yrityksen harjoittaman elinkeinon sanelema. Yritys on pitänyt sijoittaa paikkaan, jossa se on pystynyt toimimaan. Tyypillisesti tämä on koskenut ja koskee edelleenkin kaivosyhtiöitä, koska kaivosten sijainnin määrää yksinomaan se, miltä kohdin kaivannaistuotteita löydetään. Yhteisö työpaikkoineen ja asuntoineen on jouduttu perustamaan välillä hyvinkin kaukaisille seuduille.¹⁸⁷ Hyvänä esimerkkinä tästä on Huippuvuorten Norjan hallinnoiman osan Longyearbyen, joka on vuosien mittaan turismin ja tutkimustoiminnan ansiosta kehittynyt kaivoskylästä alueelliseksi keskuksiksi hotelleineen ja kokoustiloineen¹⁸⁸. Vastaavia pohjoismaisia kaivosyhteisöjä ovat Norjan Sulitjelma ja jo 1600-luvulla, Ruotsin suurvaltakauden aikana perustettu Nasatunturin kaivosalue. Osa tällaisista yhteisöistä kehittyi omaksi pikkuvaltioksi, kuten Momman veljesten Ruotsin puoleiseen Tornionlaaksoon perustamat kaivoskeskukset, joissa oli jonkin aikaa käytössä jopa yhtiön oma rahayksikkö. Uusimpia esimerkkejä tyhjistä synnytyille teollisuuskeskuksille olivat 1980-luvun suunnitelmat uuden Siperian-radnan varrelle perustettavista yhdestätoista teollisuuskompleksista¹⁸⁹.

Teollisuustuotannon lisääntyessä paljon energiaa käyttäviä teollisuusyrityksiä, kuten sulattamoja sekä paperi- ja tekstiilitehtaita jouduttiin sijoittamaan energialähteitten läheisyyteen. Pohjoismaissa tällaisina energianlähteinä toimivat joet ja vesiputoukset, Englannissa taas kivihiiliesiintymät. Näin syntyivät esimerkiksi Pohjois-Englannin teollisuuskaupungit, jotka jouduttiin rakentamaan aivan kivihiilikenttien ympärille.¹⁹⁰ Teollisuusympäristö aiheutti varsin nopeasti sen, että pohjoisenglantilaisiin kaupunkeihin kehittyi aivan oma työläiskulttuurialueensa, joka eroaa edelleenkin huomattavasti eteläisen Englannin kulttuurista ja sosiaalisesta elämästä, vaikka välimatka näiden kahden keskuks-

¹⁸⁷ Selvik 1977, s. 12 - 16.

¹⁸⁸ Kts. Arlov 2003.

¹⁸⁹ Helle 1985, s. 232.

¹⁹⁰ Kero 1989, s. 196.

sen välillä ei olekaan pitkä.¹⁹¹ Harvaan asutuissa, pitkien etäisyyksien valtiossa, kuten Kanadassa, yhden yrityksen keskuksien ja suurkaupunkien väliset etäisyydet venyivät suuriksi. Koska monet näistä teollisuuskeskuksista toimivat tärkeinä raaka-aineiden tuottajina, niiden merkitys valtiontalouteen oli suuri ja ne työllistivät runsaasti ihmisiä. Esimerkiksi juuri Kanadassa lähes neljännes suurkaupunkien ulkopuolella asuvista ihmisistä elää edelleenkin tällaisilla yhden yrityksen paikkakunnilla.¹⁹² Vesivoimasta energiansa saava teollisuus joutui pitkään sijoittumaan koskien ja virtapaikkojen läheisyyteen, kun taas kivihiiltä käyttävä teollisuus vapautui sijoituspaikkariippuvuudesta 1800-luvun puolellavälin rautatieliikenteen mahdollistaessa halvan mutta painavan ja aiemmin hankalasti siirrettävissä olleen raaka-aineen kuljettamisen edulliseen hintaan tuotantolaitokseen, vaikka se olisi sijainnut etäälläkin kivihiililähteestä.¹⁹³

Pohjoismainen tilanne

Pienuudessa ja tiheään asutussa valtiossa, kuten Englannissa, välimatkat teollisuuslaitoksien ja asutuskeskusten välillä eivät koskaan tulleet kovin pitkiksi eivätkä teollisuusyritykset joutuneet toimimaan niin eristyneenä kuin esimerkiksi Norjassa, jossa asutus oli levinnyt pääosin pitkin rannikkoa. Maan vuoristoissa sisäosissa ei ollut teollistumisen alkaessa juuri lainkaan isompia asutuskeskittymiä. Kanadan tavoin poikkeuksen muodosti Norjassakin kaivosteollisuus, joka oli joutunut hakeutumaan etäälläkin sijaitsevien malmiesiintymien ääreen: vanhimpia näistä kaivospaikoista lienevät olleet Trondheimin eteläpuolella, ylhäällä tuntureilla sijaitseva Røros sekä etäällä Ruijassa sijainnut Kaavuono (Kåfjord). Uusia yritystulokkaita syrjäseuduille ilmaantui 1850-luvun jälkeen, jolloin teollistumisen ensi airuena maan länsiosiin perustettiin runsaasti kutomateollisuutta, itäosiin taas nousi sahoja ja puuhioketehtaita. Kaupungeissa ei ollut saatavilla niiden tarvitsemää energiaa, joten ne joutuivat hakeutumaan vuolasvirtaisten jokien ja koskien äärelle. Vaikka sähköä osattiin jo 1800-luvun lopulla siirtää - maailman ensimmäinen suurjännitejohto rakennettiin 1890-luvulla Saksaan, Frankfurtin läheisyyteen - tehohävikki säilyi aina 1920-luvulla asti Norjan sähkönsiirrossa niin suurena, että runsaasti tehoa vaativat teollisuuslaitokset oli rakennettava aivan voimalaitosten läheisyyteen.¹⁹⁴ Kalastus ja muut merenkäyntiin liittyvät toimet hallitsivat huomattavasti asutuskeskusten sijoituspaikkoja, että periaatteessa kaikki Norjan sisämaakaupungit tai asutuskeskukset ovat syntyneet teollisuusyritysten ympärille. Kehitystä vauhditti entisestään sotien jälkeinen aluepolitiikka, joka kannusti rakennuttamaan teollisuuskeskittymiä asutuskeskusten ja energialähteitten puoliväliin. Menetelmä ei ollut järjin onnistunut, sillä tuloksena oli yhdyskuntia, jotka sijaitsivat

¹⁹¹ Työläiselokuvien ja tv-draamojen aiheet sijoittuvat edelleenkin aina Pohjois-Englantiin, tunnetuin viime aikainen esimerkki näistä BBC:n komediasarja "The Royle Family". Aiheesta esim. Shields 1992, s.207 - 251.

¹⁹² Bradbury&St-Martin 1983, s. 128.

¹⁹³ Gundersen 1977, s. 70; Mäkinen 1989, s.223.

¹⁹⁴ Hansen 1978, s.98 - 100.

niin etäällä kaupungeista, etteivät ne kyenneet houkuttelemaan niiden asukkai-
ta työntekijöikseen.¹⁹⁵

Yhden yrityksen varaan perustetut, sijainniltaan eristetyt yhteisöt eivät kuitenkaan ole itsestäänselvyys. Esimerkiksi Ruotsissa tällaisia paikkoja on vain muutama ja ne ovat syntyneet kaivosteollisuuden tai vuorityön yhteyteen, huomattavimpana Kiiruna, Jällivaara ja Falun¹⁹⁶ tai verrattain pieniksi jääneet paikat, kuten Jämtlannin Husån lakkautettu kaivosalue sekä edelleen toimiva Handölin vuolukivitehdas. Etelä-Ruotsissa, jossa asutus on tiheää, on tosin useita teollisuuspaikkakuntia, joiden kehitykseen yksittäinen tehdaslaitos on vaikuttanut, esimerkiksi Skövden kasvu siellä sijaitsevien Volvo-yhtiöitten mukana, mutta jotka eivät kuitenkaan periaatteessa ole niistä täysin riippuvaisia. Suomessa vastaavia yhden tuotantolaitoksen ympärille syntyneitä paikkakuntia on useita. Mainittakoon tässä esimerkkeinä Nokia, Valkeakoski, Outokumpu sekä ilmeisesti viimeiseksi "uudeksi" paikkakunnaksi 1950-luvulla perustettu Otanmäen kaivosyhteisö.¹⁹⁷ Runsaat kymmenen vuotta myöhemmin Tornionlaaksoon pohjoisosaan, lähes asumattomille seuduille kehitysaluetuella perustetut Rautuvaaran kaivos sekä Neuvostoliiton kaupan varaan rakennettu Äkäsjoen suun betonitehdas poikkeavat tästä kehityksestä siinä, että niiden yhteyteen ei noussut varsinaisia asutuskeskuksia; laitosten suuresta ulkoisesta koostaan huolimatta kyse oli kuitenkin verrattain pienistä työllistäjistä, joiden työvoiman kysynnän lähialueet kyllästivät.

On kuitenkin huomattava, että yhden yrityksen paikkakunnissa on aina kyse suhteellisen pienistä yksiköistä. Lucasin mukaan Kanadassa vain aniharvassa tällaisessa paikassa asuu yli 8000 henkeä¹⁹⁸, Pohjoismaissa määrät ovat tätäkin pienempiä. Jens Hansenin mukaan Norjassa yhden yrityksen paikkakunnan keskimääräinen asukasluku oli 2600 henkeä eikä määrä hänen mukaansa juuri koskaan voi nousta yli kymmenen tuhannen. Jos kyse on tätä suuremmasta yhteisöstä, silloin ei tuotannonala enää ole yksipuoleinen, vaan monialainen tai paikkakunta on muuttunut muutoin tyypilliseksi palvelutaajamaksi.¹⁹⁹ Yhden yrityksen tai yhden teollisuusalan hallitsemien paikkakuntien kasvua voi estää se, jos siellä toimiva hallitseva yritys on jo käyttänyt koko alueen voimavarat: työvoiman, sopivan maa-alueen ja energian. Vanhastaan tällaisilla paikkakunnilla ainoa vapaa työvoima koostui naisista, jotka eivät olleet päässeet miesvaltaiseen teollisuuslaitokseen töihin. Naiset olivat virallisesti kotiäitejä, eivät työttömiä, mutta mikäli tilaisuus olisi auennut, moni heistä olisi mennyt töihin. Paikalla jo toimivan teollisuuslaitoksen etuihin ei liioin kuulunut työvoimasta kilpailevan yrityksen tulo sen alueelle varsinkaan silloin, kun teollisuuslaitos jo kärsi työvoimapulasta. Muitten yritysten tuloa saattoi lisäksi estää se, jos paikkakunta oli liian voimallisesti leimautunut siellä jo toimivan pää-

¹⁹⁵ Hansen 1978, s. 99 - 100.

¹⁹⁶ Bylund 1977, s. 33.

¹⁹⁷ Otanmäestä kts. Lagerblom 2004a; Outokummun ja rautatien välisestä suhteesta Viljakainen 1968.

¹⁹⁸ Lucas 1974, s. 17.

¹⁹⁹ Hansen 1978, s. 102.

yrittäjien vuoksi.²⁰⁰ Yhteiskunnan rakennemuutoksen vuoksi monet yhden yrityksen paikkakunnat ovat viimeisten vuosikymmenten aikana menettäneet ai-
noa merkittävän työnantajansa, mutta vaikka työvoimaa paikkakunnilla on tar-
jolla, sinne asettuvan uuden yrittäjän henkilökohtaiset riskit ovat suuria. Ruot-
salaisten teollisuusyritysten sijoittumista tutkinut Erik Bylund toteaa²⁰¹:

Monet yrittäjät ovat sanoneet minulle: jos minä epäonnistun tämän pienen perusta-
maksii aikomani, ehkä viitisenkymmentä ihmistä työllistävän yritykseni kanssa Tuk-
holmassa, kukaan ei huomaa sitä. --- Mutta jos minä epäonnistun Vilhelminassa
[pieni kaupunki Norlannin sisäosissa], päädyn lehtien etusivuille, koska silloin olen
Vilhelminan suurin työnantaja!! Jos jokin menee vikaan, se lasketaan minun syykse-
ni.

Korpeen syntyneissä yhden yhtiön paikkakunnissa perusajatuksena oli, että
tuotannossa tarvittavaa luonnonanninta, joko vesivoimaa tai kaivannaistuotet-
ta, ei voi siirtää, kun taas työntekijät on helppo kuljettaa asumaan työkohteen
viereen. Koska paikalla ei yleensä ennestään ollut minkäänlaisia asuntoja eikä
muuta palveluita, ne jouduttiin rakentamaan tuotantolaitoksen lisäksi. Aina ra-
kennusaineitakaan ei ollut paikalla: kun Ruotsin Kiirunanvaaran malmiesiin-
tymiä alettiin laajemmassa mitassa hyödyntää Ofoten-radon, Luulajan ja Narvi-
kin talvisataman yhdistävän ratahankkeen, valmistuttua 1899, ensimmäisen
junan mukana jouduttiin viemään tulevaan Kiirunan kaupunkiin talonraken-
nuksessa tarvittavat laudat sekä väliaikaisparakit ja jopa kauppatarvikkeita.²⁰²

Uuden yhteisön synty

Uuden teollisuusyhteisön ensimmäisten rakennusten pystyttämiseksi tarvittiin
ammattitaitoista työväkeä, joka siirtyi sekin yleensä muualta. Hansen kutsuu
tätä työväkeä "rakennusnomadeiksi". Osa heistä teki rakennusurakoita vain
tilapäisesti ja pyrki palaamaan kotiseudulleen, jos maatyöt tai kausikalastus sitä
vaati. Osa oli rakentamisen ammattilaisia, jotka kiersivät vastaavilta työmailta
toiselle. Laajaan kanadalaiseen aineistoon perustuvassa tutkimuksessaan Rex A.
Lucas jaottelee rakennusvaiheen työntekijät seuraavasti: 1) *Liikkuvat rakennus-
työmiehet*, jotka siirtyivät paikasta toiseen ja rakensivat uuden yhteisön perus-
tan. 2) "*Rikkaaksi äkkiä*"-rakentaja oli työläinen, joka ei työskennellyt vakituisesti
uudisrakennuksilla, vaan teki siellä ainoastaan lyhytaikaisen urakan. Hän halu-
si hankkia rahaa johonkin täysin erilaiseen tehtävään, esimerkiksi ostaa maati-
lan tai perustaa kaupan. Pitkät työpäivät ja hyvä palkka tekivät tällaisen pesä-
munan kartuttamisen mahdolliseksi. 3) *Ammattilaiset* tekivät työmaalla vain
oman erikoisosaamisensa töitä. He olivat koulutukseltaan esimerkiksi sähkö-
miehiä, hitsareita tai peltiseppiä. Uudisrakennukselle heitä houkuttelivat hyvät

²⁰⁰ Selvik 1977, s.23.

²⁰¹ Bylund 1977, s. 42. "Många företagare har sagt till mig: om jag misslyckas i Stock-
holm med det här lilla företaget som jag tänker skapa med ca 50 anställda, är det in-
gen som märker det. --- Men om jag misslyckas i Vilhelmina, blir jag första-sidas-
rubrik i tidningarna, därför att då är jag den största företagaren i Vilhelmina !! Det är
mitt fel om något går snett."

²⁰² Kiirunan rakentamisesta kts. Paulsson 1950, s. 295 - 311.

ansiot sekä rakennusalan huono työllisyystilanne muualla. 4) *Uudet siirtolaiset*, joita kanadalaisilla työmailla oli runsaasti. Useat heistä olivat juuri tulleet maa-
han ja rakennustyömaa oli heidän ensimmäinen työpaikkansa. Työmaa tarjosi
heille palkan, ruoan ja majoituksen sekä lisäksi se auttoi heitä tutustumaan uu-
den mantereen työkuulttuurin ja hankkimaan arvokasta työkokemusta. 5) *Opis-
kelijat* kävivät kesätöissä tai hankkimassa työkokemusta. Monet heistä eivät kui-
tenkaan osallistuneet varsinaiseen rakennustyöhön, vaan he työskentelivät
työmaan konttorissa. 6) *Työttömät ammattilaiset* eivät olleet saaneet oman alansa
töitä kaupungista. He saapuivat uudisrakennukselle tehdäkseen siellä yleensä
vain lyhytaikaisen rupeaman. He erosivat *liikkuvista rakennustyömiehistä* siinä,
että heillä oli takanaan erikoisalan koulutus tai kokemusta, mutta he eivät *am-
mattilaisten* tavoin tehneet pitkiä sopimuksia rakennuttajan kanssa. 7) *Vajaatyöl-
listetyt maalaiset* olivat ammattitaidoton ryhmä, joka saapui työttömyyden tai
alittyöllisyyden vaivaamalta paikkakunnalta ja osallistui jonkin aikaa uudisra-
kennuksen tehtäviin. He palasivat takaisin kotiseudulleen silloin kuin siellä oli
tiedossa kausiluontoista työtä, esimerkiksi savottoja. Rakennustyöt merkitsivät
heille tärkeää palkkatuloa silloin kun muita tehtäviä ei ollut tarjolla. 9) *Paikalli-
sella työvoimalla* Kanadan oloissa tarkoitettiin lähinnä niitä harvoja ihmisiä, joita
rakennustyömaan lähellä asui. Näitä olivat muutamia pienviljelijät, metsästäjät
sekä intiaanit. Näillä yleensä vapaaseen työhön tottuneilla ihmisillä oli suuria
vaikeuksia sopeutua säännölliseen työaikaan ja kiivaaseen urakkatahtiin. Vii-
meisenä ryhmänä Lucas mainitsee 10) *asuntolamiehet*, pitkiä työrupeamia uudis-
rakennusten yhteisparakeissa viettävä miesryhmä, jotka eivät aiemmista elä-
mänvaiheistaan juuri puhuneet. He olivat ammattitaidottomia ja tekivät ne li-
kaiset työt, joihin muut eivät suostuneet.²⁰³

Jako lienee varsin samanlainen myös Pohjoismaissa, joskaan varsinaista
tutkimustietoa vastaavien rakennuskohteitten työläisistä täältä ei ole saatavissa.
Kun teollisuuslaitos oli valmis aloittamaan tuotannon, osa rakennusajan työvä-
estä pestautui sinne töihin. Heillä ei kuitenkaan ollut kaikkiin tehtäviin soveltu-
vaa ammattitaitoa, jonka vuoksi teollisuuslaitos hankki kauempaa, suurista
kaupungeista ja kylistä, sellaista koulutettua työväkeä, jota se tuotannossaan
tarvitsi. Alkuvaiheessa väestö vaihtui tiuhaan. Osa rakennusaikaisista miehistä
lähti pois, samoin osa muualta saapuneista tuotantoalan ammattilaisista. Am-
mattitaidotonta väkeä saapui työnsaannin toivossa, mutta kaikkia ei palkattu.²⁰⁴
Vähitellen tilanne rauhoittui. Alkumyllerryksen jälkeen paikalle jäänyt työväki
jatkoivat tehtävissään useita vuosia, ja vaihtuvuus oli pientä. Miehet muodostivat
paikan ainoan työvoiman, sillä naistyöpaikkoja näissä yhden yrityksen yhteis-
öissä ei ollut. Vaikka tuotantolaitos oli rakennettu kauas asutuskeskuksista,
sen johto- ja myyntiosastot yleensä sijaitsivat suurissa kaupungeissa. Tehdas-
paikkakunnalla avautui sen vuoksi erittäin vähän sellaisia konttoritehtäviä, joi-
hin naisia olisi voitu palkata.²⁰⁵

²⁰³ Lucas 1971, s. 26 - 34.

²⁰⁴ Hansen 1978, s. 98 - 99.

²⁰⁵ Kts. esim. Schiefloe 1975, s 54 - 57.

Ikäjakautta uudessa yhteisössä oli luonnoton. Valtaosa palkatusta työväestöstä oli nuorta, kahden - kolmenkymmenen ikävuoden välillä, vanhuksia ja eläkeikäisiä kynnyksellä olevat puuttuivat täysin. Paikkakunnalla asuvat naiset olivat parhaassa hedelmällisyydessä ja he synnyttivät paljon lapsia, jotka olivat lähes samanikäisiä. Lapset tulivat kouluikäisiksi miltei yhtäaikaan ja samoin he päättivät koulun miltei yhtäaikaan. Pääosaa koululaitoksesta tarvittiin sen vuoksi vain määrällisen ajan. Vakaa väestötilanne muuttui äkkiä, kun yhteisöllä oli ikää parikymmentä vuotta. Koulun päättäneet nuoret joutuivat hakeutumaan pois paikkakunnalta, koska siellä ei ollut työnsaantimahdollisuuksia ja heidän vanhemmillaan oli käytännössä vielä parikymmentä vuotta jäljellä ennen eläkeikää. Tällaiselle yhteisölle tyypillinen väestörakenne osoittaa aluksi räjähdysmäistä kasvua paikkakunnalle muuton ja suuren syntyvyyden takia ja sen jälkeistä lähes yhtä nopeaa laskua varttuneen nuorison poismuuton takia. Tällaisista yhden yhtiön paikkakunnista käytetty nimitys "yksivaiheinen raketti" kuvaa hyvin väestömäärän kehitystä.²⁰⁶

Teollisuusrakennusten lisäksi työnantaja joutui rakennuttamaan työntekijöiden asuintalot sekä muut yhteisön toiminnan kannalta välttämättömät rakennukset, jotka eivät aina muistuttaneet mielikuvien työläiskasarmeja. Teollistumisen alkuvaiheessa Pohjois-Amerikassa ja Isossa Britanniassa sekä myöhemmin brittiläisen mallin mukaan muuallakin Pohjois-Euroopassa työnantajien keskuudessa vallitsi kalvinistisen protestantismien henki, jota aito noblesse oblige-tunne vahvisti, kuten Don Mitchell toteaa²⁰⁷. Tällaisen ajalleen tyypillisen patriotistisen tai patriarkaalisen ajattelun tavoitteena oli "tarjota kulttuuria työväenluokalle tai lontoolaista ylellisyyttä kanadalaiseen erämaahan", kirjoittaa Rex A. Lucas²⁰⁸. Ero asumattomien seutujen ja suurkaupunkien välillä pyrittiin häivyttämään. Työväen asuinalueet suunniteltiin muistuttamaan yläluokan asuinalueita eikä kulttuuritarjonnan vaatimia tiloja unohdettu. Pian nämä utopiat kuitenkin kaikkosivat. Teollisuusyhteisöihin alkoi nousta vaatimattomia taloja, joissa ylellisyyttä tarjosi juokseva vesi ja sähkövalo. Kuitenkin monet yhtiöt sijoittivat vielä tuolloin suuria summia teollisuusyhteisön oheispalveluitten luomiseen, jotta yhtiöitten olisi ollut helpompi houkutella pysyvää ja pätevää työväkeä keskelle erämaata. Asunnoista veloitettiin vain nimellisuokraa, joka ei vastannut edes ylläpitokuluja. Usein kunnallistekniikka, koulut ja vapaa-ajanviettorakennukset tulivat samoin teollisuusyrityksen kustannettavaksi. Samalla kävi ilmi, että pelkän työväen palkkaaminen ei riitä. Esimerkiksi erään yksinäisellä paikalla sijainneen padon 35-henkistä työntekijäjoukkoa varten jouduttiin rakentamaan asunnot noin kahdeksallekymmenelle perheelle, kun mukaan laskettiin muun muassa opettajat, kauppias, talonmies ja muut, joita paikalla tarvittiin. Suurilla teollisuuspaikoilla tarvittiin lisäksi ostoskeskus, teatteri, hotelli ja urheilukentät sekä kunnalliset peruspalvelut kuten koulu ja ter-

²⁰⁶ Hansen 1978, s. 99.

²⁰⁷ Mitchell 1993, s. 115. "Noblesse oblige" = aateluus velvottaa.

²⁰⁸ Lucas 1974, s. 23. "...to bring culture to the working classes, or the luxuries of London to the wilds of Canada."

veydenhoito, jotka ainakin Pohjois-Amerikassa lanquesivat teollisuusyritysten kustannettaviksi.

Elinkaari

Alun alkaen jo 1920-luvulla alettiin taloustieteessä pohtia aloittavan pienyrityksen kehityskulkua ja havaittiin sen noudattavan hyvin usein tiettyä, viiteen vaiheeseen jakautunutta elinkaarta. Aluksi uuden yrityksen tuote esitellään ostajille (introduction), jotka saattavat suhtautua siihen varauksellisesti tai välinpitämättömästi. Yrityksen myynti on vähäistä. Toisessa, nousuvaiheessa (take-off), yrityksen tuotetta aletaan ostaa ja myynti kasvaa. Tämän jälkeen myynti alkaa hidastua (slow down), koska markkinat alkavat olla tyydytetyt, muita vastaavankaltaisia tuotteita on tullut myyntiin ja yrityskohtaista tuotantokapasiteettia vastaava myyntitaso on saavutettu. Neljännessä kylläisyysvaiheessa (maturity) myynti jatkuu tasaisena ja tuotetta mahdollisesti uudistetaan. Viimeisessä, viidennessä rappeumavaiheessa (decline), tuotantoa ei enää pystytä tai haluta uudistaa, tuote menettää markkinaosuutensa ja yritys saattaa kuolla.²⁰⁹

Sosiologi Rex A. Lucas julkaisi 1970-luvun alussa laajan tutkimuksen kanadalaisista yhden yrityksen paikkakunnista. Tässä vuonna 1971 ilmestyneessä *Minetown, Milltown, Railtown - Life in Canadian communities of single industry*-tutkimuksessaan Lucas sovelsi edellä mainittua pienyrityksen elinkaarimallia teollisuuspaikkakuntien kehitykseen ja huomasi siinä samankaltaisuuksia. Tällaisen uuden yhteisön rakentamis- ja kasvuvaihe käsiteltiin jo edellä. Kun toiminta on saatu käyntiin, seuraa siirtymävaihe. Sen aikana yritys pyrkii irrottautumaan sellaisista toiminnoista, jotka eivät sen alaan kuulu. Tällaisia ovat esimerkiksi asuntojen vuokraus, terveys- ja koulupalveluitten hoitaminen sekä muut, yhteiskunnan velvollisuuksiin liittyvät tehtävät.²¹⁰ Lucasin mukaan kyse on yhdestä elinkaaren oleellisesta vaiheesta, mutta hänen tulkintansa voidaan jossain määrin asettaa kyseenalaiseksi. Yritykset pyrkivät luonnollisesti irrottautumaan sellaisista kustannuksista vaativista tehtävistä, jotka vaikuttavat haitallisesti niiden taseisiin. Yrityksen toiminnan kannalta ei ole muutoinkaan järkevää kuljettaa mukana sellaisia toimialoja, jotka eivät ole sen tuotannon kannalta järkeviä. Asujaimiston kesken hankaluutena on lisäksi se, että yrityksen johtama ja "omistama" kaupunki mielletään siellä asuvien kesken työpaikan jatkeeksi eikä se synnytä "meidän asuinpaikkamme"-käsitettä.²¹¹

Viimeinen Lucasin hahmottelema jakso vastaa tuotteen kylläisyysastetta²¹². Tuotantolaitos toimii tehokkaasti vuodesta toiseen, työväestö vaihtuu jonkin verran, mutta pääosin pysyy samana. Suuria muutoksia tuotannossa ei tapahdu. Eräät yritykset jatkavat edelleen koko kaupungin omistajina ja vastaavat

²⁰⁹ Hayter 1997, s. 237; kuvio 9.5, s. 238.

²¹⁰ Lucas 1974, s. 71 - 88.

²¹¹ Nykyisin erilaisia kunnan tarjoamia palveluita tunnutaan siirtävän asukkaiden hoitettavaksi (ns. osallistumishankkeet), koska sen katsotaan lisäävän asukkaiden yhteistä identiteettiä. (Bäcklund&Korhonen 1998. s. 33). Samalla se tietysti vähentää kunnan kustannuksia.

²¹² Lucas 1974, s. 89 - 112.

kaikesta toiminnasta. Tämänkaltaista yhteisöelämää kuvaa hyvin eräs Lucasin haastattelema tehtaan ja samalla myös kaupungin toimitusjohtaja:²¹³

Tässä yhteisössä on 900 lasta, joiden iät vaihtelevat seitsemästä seitsemääntoista. Joka vuosi täällä syntyy sata lasta, joten meillä on luultavasti 400 alle seitsemänvuotiaita lasta, toisin sanoen 50 prosenttia väestöstä on alle 18-vuotiaita. Meillä elää täällä toinen sukupolvi, joka ei tiedä mitään elämästä tämän yhteisön ulkopuolella ja tämä joukko muodostaa työvoimamme kovan ytimen. /// Me vastaamme täällä kaikesta, jopa siitä Land Roverista, jota käytetään sekä ruumis- että sairausautona. Me omistamme ja valvomme kaikkia kaupungin kauppiaita sen tekniikkaa (esim. puhelimia). /// Palkkalistoillamme on 800 miestä, puolet heistä työskentelee suoraan teollisuuslaitoksessa, loput puolestaan työskentelevät rautatiellä ja kauppoissa ja nämä miehet ovat pääasiassa pysyvästi palkattuja. /// Alunperin yhtiö rakensi lasten koulun - se oli avoinna kaikille yhteisön lapsille ja yhtiö palkkasi sinne opettajat ja hankki tarvittavan opetusvälineistön. Voimalaitoksemme lämmittää koulun; johtokunta vastaa koulun toiminnasta ja meillä on opettajia varten asuntola, jonka vuokrat ovat nimellisiä. /// Rakensimme kokonaisen sairaalan itse ja se on varsin hyvin varustettu. Yhtiö hoitaa veden ja sähkön jakelun sekä viemäroinnin mitätöntä maksua vastaan. --- Myymme erilaisia tarvikkeita ja toimimme niin ettemme saa siitä voittoa. Kaikki yhteisön leipä leivotaan yhteiskeittiössämme. Hoidamme kaiken ruoanvalmistuksen ja jakelun, mutta meillä on suuria vaikeuksia saada tänne kunnan kokkeja. --- Miehet ovat tyytymättömiä ja valittavat ruoasta - raaka-aineet ovat kunnossa, mutta kokit pilaavat ne.

Tehtaan johtajan mukaan alkoholin kanssa ei ole ongelmia. Kaupungissa ei ole viinakauppaa, mutta pulloja saa tilaamalla. Luottamusmies puolestaan kertoo, että kotipoltto on yleistä ja jos joku on lähdössä muualla sijaitsevaan viinakauppaan, hän tuo pulloja muillekin. Luottamusmies toi itse edellisellä kerralla käydessään "ulkona" ("The last time I went out") nelisenkymmentä viinapulloa, joista vain yksi oli hänelle itselleen. Kaupungissa ei ole ravintolaa eikä hotellia. Yhteisössä asuvat nuoret naiset työskentelevät pääosin kauppaliikkeissä. Jotkut ovat työssä yhtiön palkkalistoilla ja jotkut opettajina, mutta ellei nainen mene naimisiin nuorena, hän joutuu yleensä pakosti lähtemään pois kaupungista, koska siellä ei ole tarjolla työtä. Vaikeuksia kaupungissa on ollut. Täydellisessä monopoliasemassa oleva yhtiö ei ole aina maksanut edes minimipalkkoja eikä

²¹³ Lucas 1974, s. 105 - 108. "In this community there are 900 children between the ages of 7 and 17. Each year we have 100 babies born in the community so that there are probably 400 children between the ages 1 and 6, which means that 50 per cent of the population is under 18. We now have a second generation that knows nothing of the outside, and this forms the hard core of our working force./// We are responsible for everything in town including the Land -Rover, which is used as a hearse and an ambulance. We own and control all of the stories and all the mechanics (e.g. telephone) of the town. /// We employ 800 men, one-half of them work directly in the industry, the rest of the personnel work with the railway stores, and these are mostly permanent employees. /// Originally, the company built the school for the kids - it was open to all the kids in the community and the company hired the teachers and supplied the necessary equipment. The school is heated from our steam plant; it is administered by a board and we provide a hostel for teachers at a very modest rent./// We built the entire hospital ourselves and it is quite elaborately equipped. Water, sewage and electricity are all supplied by the company at a mosy nominal cost. We sell a variety of goods and operate it so that we do not make a profit. All the bread for the community is baked in the company mess hall. We do all the cooking and catering, but we have great difficulties in getting good cooks. --- The men are unhappy and gripe about the food - the food is alright, it is the cooks who ruin it."

alkuvaiheessa työläisten kesken ollut sananvapautta. Työntekijän kannalta esimerkkikaupungissa ongelman aiheutti eläkkeelle lähtö. Vuokrasopimuksen mukaan asumisoikeus katkesi 65 vuoden iässä: eläkeläiset joutuivat lähtemään pois yhteisöstä, jossa he olivat asuneet ja työskennelleet koko ikänsä. Vaihtoehtoja ei ollut.²¹⁴

Lucasin esittämä elinkaarimalli ei ole ongelmaton, sillä se on sidoksissa varsin vahvasti kanadalaiseen yhteiskuntaan sekä etenkin siihen ajankohtaan, jolloin tutkimus julkaistiin. Yhden yrityksen paikkakuntien perustaminen näyttäisi olevan tyypillistä vain sellaisille valtioille, joissa asutus pinta-alan nähden on harvaa, kuten laita on ollut Pohjois-Amerikassa sekä Norjassa ja Suomessa. Ruotsissa kehitys on ollut tyypillistä juuri maan pohjoisosassa, ei niinkään tiheästi asutussa etelässä. Tiheän asutuksen maissa teollisuusyritykset on pakko perustaa jo olemassa olevien asutuskeskusten yhteyteen tai läheisyyteen, kun suuria asumattomia alueita ei ole. Ajallisesti yhden yrityksen paikkakuntien perustaminen näyttäisi liittyvän kunkin valtion teollistumisen alkuvaiheisiin eikä uusia yhden yrityksen paikkakuntia ilmeisesti enää synny sen jälkeen kun maan perusteollisuus on valmis. Toisaalta tiheästi asuttujen seutujen keskelle tai läheisyyteen voi syntyä suljettuja teollisuuskokonaisuuksia, joiden yhteydenpito ympäristön kanssa on vähäistä. Esimerkin tällaisesta antaa Heikki Waris Helsingin Pitkäsillan takaisen alueen teollistumista käsittelevässä tutkimuksessaan. Wariksen²¹⁵ mukaan "Sörnäisten niemi 1870-luvulla kasvoi satamineen, laitureineen, rautateineen, varastoineen, tapuleineen nopeasti. Se muodostui erikoisluontoiseksi, omaksi yhdyskunnakseen, joka pitkät ajat eli kaukana ja eristettynä muusta kaupungista." Suhteellisen lähellä isoa keskusta sijainneen tehtaan asuinalueineen saattoi kielimuuri erottaa omaksi yhteisökseen, kuten Waris toteaa käyneen nykyisen Vanhankaupungin läheisyydessä sijaitseville Arabian tehtaille. Yhteisö eli kaukana Helsingin keskustasta, oli käytännössä yksikielinen ja kun ammatitkin periytyivät isältä pojalle ja äidiltä tyttärelle, kontaktipinta ympäröivään yhteiskuntaan jäi olemattomaksi.²¹⁶ Elinkaarimallin siirtymävaiheenkin on helppo nähdä heijastavan yhteiskunnassa tapahtuvia muutoksia. Tuotannon oheistoiminnot, kuten asukkaiden terveydenhoito ja sosiaalipalvelut, siirtyvät yhteiskunnalle siinä vaiheessa, kun hyvinvointivaltio alkaa olla riittävän merkittävä kyetäkseen ottamaan ne hoitaakseen. Siirtymävaihe ei siis automaattisesti kuulu elinkaarimallin itselliseksi osaksi²¹⁷.

Yhden yrityksen yhteisön elinkaarimallin ajallinen yhteys näkyy siinäkin, että Lucasin tutkimus päättyy 1970-luvulle, aikaan, jolloin rakennemuutos ei vielä ollut ravistellut kanadalaisia teollisuusyhteisöjä. Kenties tästä syystä hän jätti mallistaan pois viimeisen eli rappeumavaiheen, vaikka se oli mukana alkuperäisessä pienyrityksen elinkaariteoriassa. Lucasin tulkinnan mukaan syntyy vaikutelma, että kylläisyysvaihe jatkuu loputtomiin eikä teollisuusyhteisön hiljentyminen tai kuolema olisi teorian kautta ennustettavissa. Tähän epäsuhtaan

²¹⁴ Lucas 1974, s.106, 110 - 111.

²¹⁵ Waris 1973, s. 43.

²¹⁶ Waris 1973, s. 98 - 99.

²¹⁷ Kortelainen 1992, s. 51.

kiinnittivät huomion kanadalaiset maantieteilijät John H. Bradbury ja Isabelle St-Martin, jotka vuonna 1983 julkaisivat *The Canadian Geographer*-lehdessä artikkelin. He huomauttavat siinä Lucasin mallin puutteista ja tarkastelivat sitä verrattuna quebeclaisen Scheffervillen kaivosyhteisön lopettamiseen. He katsovat, että Lucasin teoria ei kerro kaikkea, koska teollisuusyhteisöt eivät välttämättä elä harmonisesti rakentamisvaiheesta kylläisyysvaiheeseen, vaan malliin on lisättävä vielä kaksi osaa. Niistä ensimmäistä, pienyrityksen rappeutumiskaksoa, he kutsuvat yhteisöön sovellettuna nimellä "winding down-concept". Termille on vaikea keksiä ajatussisällöllisesti yhtenevää käännoä, lähinnä vastaava lienee "alaso", mutta silläkin on kielessämme alkutermiä vastaamattomia sivumerkityksiä. Englanniksi se tuo mieleen lähinnä alaspäin johtavan kierteen, joka saattaa vähitellen johtaa yhteisön lakkauttamiseen ja teollisuuskaupungin kuolemaan.²¹⁸ Bradburyn ja St-Martinin mukaan tehtaan tai kaivoksen vähittäinen sulkeminen saattaa olla tilapäinen toimi. Yhtiön johto haluaa esimerkiksi odottaa suhdanteiden parantumista, raaka-aineen hintojen nousua tai valtion tukea ja ylläpitää tänä aikana yhteisössä vain perustoiminnat mahdollisimman vähäisellä miehityksellä. Tällainen alaso saattaa alkaa missä yhteisön elinvaiheessa tahansa, siis aivan hyvin ennen kylläisyysvaihetta. Koska uuden yhteisön perustaminen nielee pääomaa, alasoja ei ole järkevää suorittaa ennen kuin yhteisöön tehdyt sijoitukset ovat tulleet takaisin.²¹⁹ Omistajanvaihdos, uusien jalostus- tai valmistusmenetelmien kehittäminen tai tuotannon siirto toiseen maahan ovat sellaisia syitä, joiden yhteydessä alaso varmemmin tapahtuu missä elinkaaren vaiheessa hyvänsä. Hiljenemisvaihe ei välttämättä merkitse teollisuuslaitoksen toiminnan päättymistä, sillä jos suhdanteet yllättäen parantuvat ja valmistettavan tai toimitettavan tuotteen menekki ja hinta kasvavat, laitos saattaa käynnistyä uudelleen. Uutena, kuudentena vaiheena Bradbury ja St-Martin esittelevät tehtaan lopullisen sulkemisen, joka johtaa useimmiten samalla myös paikkakunnan kuolemaan (the act of closure the town).²²⁰

Barry Bluestone ja Benny Harrison listaavat tekemässään liiketaloudellisessa tutkimuksessaan ne pääsyyt, jotka heidän mukaansa ovat Yhdysvalloissa johtaneet yhden yrityksen paikkakunnalla toimineitten teollisuuslaitosten sulkemiseen. Ne ovat 1) voittojen ohjaaminen toiseen laitokseen: tämä on mahdollista silloin, kun samalla omistajalla toimii toisella paikkakunnalla hyötysuhteeltaan parempi tuotantolaitos, jonka kehittäminen on liiketaloudellisesti järkevää. Huonotuottoisen yhtiön voittojen ohjaaminen toiseen laitokseen heikentää alkuperäisen laitoksen kannattavuutta, jolloin sen sulkeminen on helppo perustella. Sama idea on takana toisessa syyssä, jossa 2) toimivan yhtiön konekanta ja rakennukset päästetään tietoisesti huonoon kuntoon. Jos sijoitukset tuottavat paremmin jossain muualla, 3) laitoksen fyysinen pääoma saatetaan siirtää pois yhteisöltä. 4) Kertakaikkinen sulkeminen ja konkurssi ovat nopeita ja yleensä peruuttamattomia toimia, joiden kaltainen on entisestään lisääntyvä 5) tuotantolaitoksen siirto muualle, yleensä halpojen työvoimakustannusten

²¹⁸ Bradbury&St-Martin 1983, s. 129.

²¹⁹ Bradbury&St-Martin 1983, s. 129 - 130.

²²⁰ Bradbury&St-Martin 1983, s. 142.

maahan.²²¹ Mikäli kyseessä on yhden tuotantolaitoksen varassa elävä paikkakunta, alasajon seurauksena on miltei väistämättä samalla koko yhteisön näivettyminen ja kuolema. Kun tehtaan vähittäinen sulkeminen aloitetaan, se tarkoittaa yleensä sitä, että yhtiön palkkalistoilla olevat, ammattikouluttamattomat työntekijät saavat lähteä ensimmäisenä. Tämä lisää heti yhteisön sisäistä rasi- tusta, koska vaikeasti työllistettävät ihmiset siirtyvät kortistoon ja sitä kautta kunnan sosiaalityön vastuulle. Yhä useamman työntekijän saadessa lopputilin, heidän ostovoimansa heikkenee tuntuvasti, joka heijastuu suoraan yhteisön talouteen. Kauppoja ja palveluliikkeitä suljetaan, työttömyys lisääntyy ja paikkakunnan imago kärsii. Asuntojen hinnat laskevat, tulomuutto on olematonta, kun taas lähtömuutto on suurta. Lähtijöiden joukossa ovat yleensä ne, joilla on vielä periaatteellisia mahdollisuuksia päästä jossain muualla töihin ja jäljelle jäävät vaikeimmin työllistyvät. Paikkakunnat voivat säilyä hengissä keskeisen teollisuuslaitoksen lopettamisen jälkeen vain, jos ne ovat saavuttaneet jo aiemmin kuntakeskuksen aseman ja irrottautuneet teollisuuden vaikutuksesta kehittymällä palvelukeskuksiksi tai mikäli niiden lähellä sijaitsee suuri keskus, jonka työmarkkinat vetävät työttömäksi jääneen väestön piiriinsä. Entiseltä työpaikkakunnalta lähteminen ei kuitenkaan ole helppoa. R. Martinin ja R.H. Fryerin vuonna 1973 tekemän tutkimuksen mukaan tällaisissa tapauksissa vain harvat lähtevät vapaaehtoisesti etsimään työtä muualta ja työttömyys kasvaa väistämättä. Paikkakunnan sosiaalinen piiri pitää entiset työntekijät helposti tiukassa otteessaan ja lähtemiselle on lisäksi usein käytännöllisiä esteitä, kuten asunnon kaupaksikäymättömyys tai puolison työpaikka.²²²

Hallstein Myklebostin tekemässä laajassa, vuodet 1875 - 1950 kattavassa norjalaisessa taajamatutkimuksessa paikkakuntatyypit on jaettu seitsemään päälohkoon sen mukaan, mikä on niissä harjoitettujen elinkeinojen pääala. Teollisuusyhteisöt jaettiin lisäksi asukasmäärän ja palveluitten perusteella kahteen ryhmään, teollisuuskeskuksiksi ja teollisuuspaikoiksi (industrialstred / industristed), jotka edelleen jakautuvat yhden yrityksen ja usean yrityksen paikkakunniksi. Taajama luetaan yhden yrityksen paikkakunnaksi, jos siellä asuvas- ta työvoimasta vähintään puolet saa elantonsa tämän yhden yrityksen palveluksessa. Yhden yrityksen teollisuuskeskuksia Norjassa oli vuonna 1950 Myklebostin mukaan kahdeksan: Osøyri, Hommelvik, Halsøy, Aurlandsvängen, Åndalsnes, Tingvollsvågen, Geilo ja Rena, joista valtaosasta toimi puu- tai vaate- tusalan teollisuutta. Kuten listasta näkee, osa keskuksista on varsin suuria, kuten Åndalsnes ja Hommelvik, jonka kokoa tosin pienentävät läheisen Trondheimin palvelut. Pieniä, yhden yrityksen teollisuuspaikkoja Norjassa oli vastaava ajankohtana 115 ja ne muodostivat suurkeskuksien (esim. Oslo, Bergen) jälkeen isoimman yksittäisen paikkakuntaryhmän lähes 23 % osuudella. Suurkeskuksien osuus oli vain hieman isompi, vajaat 25 prosenttia. Yhden yrityksen teollisuuspaikoissa asui kymmenen prosenttia koko maan väestöstä. Määrä on korkea, varsinkin jos sitä vertaa kalastusyhdyskuntiin, joita helposti pitää Norjan pääasiallisena elinkeinomuotona. Kalastuksesta elävät yhteisöt muodostivat

²²¹ Harrison&Bluestone 1984, s. 370 - 372.

²²² Sit. Pahl ym. 1983, s. 87; aiheesta myös Talman 1985, s. 22.

vain kolmestoista prosenttia koko maan paikkakunnista ja niissä asui vain 1,7 prosenttia väestöstä. Enemmistönä kalastajayhdyskunnat olivat vain Ruijassa.²²³

Näin ollen 1950-luvun Norjaa voi luonnehtia tyypillisesti yhden yrityksen teollisuuspaikkakuntien valtioksi. Tällaisia paikkakuntia on siellä sen vuoksi tutkittu varsin runsaasti. Eräässä laajassa yhden teollisuusyrityksen paikkakuntia koskeneessa projektitutkimuksessa kartoitettiin maassa toimineiden yritysten kokemia toimintavaikeuksia. Ongelmien yhdeksi suureksi alkulähteeksi nähtiin se, että moni yritys oli valinnut sijaintipaikkansa siten, että vain yksi strateginen tekijä oli vaikuttanut paikan valintaan. Silloin kun tämä ainoa tekijä muuttui tai ei ollut enää välttämätön, yhteisön tulevaisuus oli vaakalaudalla. Yleensä tekniikan kehittyminen poisti tämän ainoan tekijän vaikutuksen ja projektissa kirjattiin viisi tästä johtuvaa toiminnan supistamis- tai lakkauttamissyötä. 1) Jos toiminnan käynnistämiseen oli vaikuttanut paikkakunnalla saatava energia, esimerkiksi vesivoima, muutokset energiahinnoittelussa tai uusien tuotantomenetelmien aiheuttama huomattava energiankulutuksen väheneminen veivät sijaintipaikalta sen edut. 2) Tekninen kehitys suosii suuria laitoksia, joiden kustannustehokkuus on sitä parempi, mitä suurempia raaka-ainemääriä ne käsittelevät. Pienet, syrjässä sijaitsevat tuotantolaitokset eivät enää pysty kilpailemaan niiden kanssa tai niiden omistajat päättävät rakennuttaa uutta tekniikkaa käyttävän laitoksen, jonka kapasiteetti nielaisee vanhojen laitosten tuoton. 3) Tekninen kehitys muuttaa työntekijöitten määrää ja koulutustasoa. Uudet suurlaitokset vaativat vähemmän työntekijöitä ja niihin palkataan teknisesti osaavaa, korkeasti koulutettua väkeä. Tällaiset ammattilaiset eivät useinkaan suostu asumaan syrjäisillä seuduilla, joten houkutelukseen parhaat työntekijät palvelukseensa, yrityksen sijaintipaikka on yksi ratkaiseva etu. 4) Tekninen kehitys tuottaa kokonaan uusia tuotantomuotoja. Projekti mainitsee tästä esimerkkinä ammoniakitehtaan, joka käyttämä valmistusmenetelmä ei kyennyt kilpailemaan uuden, öljyä käyttävän menetelmän kanssa. Vanha tehdas toimi toimi syrjäisellä paikalla, jonne tarvittavan raakaöljyn kuljetus olisi ollut hankalaa. Uusi tehdas rakennettiin sataman lähelle ja vanha suljettiin. 5) Teknologiset muutokset vaativat uusia rakennuksia. Raaka-aineesta myyntituotetta valmistava yritys toimii ikään kuin suljettu järjestelmä. Sen rakennukset ja tuotantotilat on suunniteltu sopimaan maksimaalisesti valmistettavaan tuotteeseen. Kun tuotantotapa muuttuu, tarvitaan uusia, sopivia tiloja. Vanhalla teollisuuspaikkakunnalla kaikki sopiva maa-alue saattaa jo olla käytössä. Uusia tiloja saataisiin vain purkamalla vanhoja, joka ei aina ole kustannuksiltaan järkevä ratkaisu. Halvempi vaihtoehto on rakentaa uudet tilat, mahdollisesti vielä lähelle kuluttajia tai muuhun sellaiseen paikkaan, jonka sijoittajat mieltävät paremmaksi. Kaikissa näissä tapauksissa teollisuuslaitoksen alkuperäinen syrjäinen sijainti on selkeä haitta. Jos teollisuuslaitoksen toiminta on perustunut yhden raaka-aineen käyttöön, sen hinnan vaihtelu maailmanmarkkinoilla vaikuttaa suoraan

²²³ Myklebost 1960, s. 110 - 145, 157. On huomattava, että Myklebostin jaottelussa osa kalojen jatkojalostusta hoitavaista yrityksistä on laskettu mukaan normaaliin teollisuuteen, esimerkiksi Ruijan Øksfjordin kylä on laskettu teollisuuspaikaksi, koska siellä toiminut silliöljytehdas luokitellaan kemian teollisuudeksi (mt, s. 157).

tuotantolaitokseen ja sitä ympäröivään yhteisöön, jolla ei ole käytössä juuri minkäänlaisia puskureita tai varakeinoja. Jos tuotteen hinta laskee, yrityksen kannattavuus heikkenee, vaikka myynti lisääntyisikin. Jos tuotteen hinta nousee, yrityksen menekki vähenee. Tämän lisäksi yrityksen toimintaan vaikuttavat muutkin kansainväliset talousnäkymät, kuten luottojen saanti, valmistettavan tuotteen kilpaileva tuonti ja tuotantoprosessissa käytettävien aineiden hintataso. Yhden yrityksen paikkakunta toimii sulavasti vain silloin, kun tuotteen myynti ja hintataso seuraa ennakkolaskelmia.²²⁴

Yhden teollisuusyrityksen varassa toimivien paikkakuntien suurin ongelma on siinä, että ne ovat täydellisesti teollisuusyrityksen toimialan maailmanmarkkinoitten varassa eikä alue itse voi millään tavoin vaikuttaa tulevaan kehitykseensä. Tyypillistä on lisäksi se, että yrityksen johto – keskushallinto, markkinointi ja myynti – saattaa sijaita etäällä varsinaisesta tuotantolaitoksesta. Yritystä johdetaan "keskuksesta", mutta sen tuotanto sijaitsee "periferiassa". Taloudelliset päätökset tehdään tällöin kaukana eikä tuotantolaitos enempää kuin sen sijaintikuntakaan pysty vaikuttamaan niihin. Näin kunnan tai läänin talouteen vaikuttavat ratkaisut tehdään etäällä eikä paikallishallinnolla ole juuri minkäänlaisia mahdollisuuksia ohjata niitä.²²⁵ Alueiden merkityksen kasvusta on puhuttu paljon yhdentyvän Euroopan piirissä, mutta tällä on tarkoitettu suurten liiketaloudellisten aluekokonaisuuksien mahdollisuuksia. Pohjoismaissa tällaisia alueita ovat muun muassa Norjan Trondheimin ympäristö, Trøndelagin lääni, joka on nousemassa maan tärkeimmäksi tekniseksi keskuksiksi. Juutinrauman sillan avaaminen nosti esiin Skoonen, käytännössä Malmön sekä Lundin, ja Kööpenhaminan suuralueen yhteistyön mahdollisuudet, joista ainakaan vielä ei ole suoraa näyttöä. Tukholma on liittoutunut Mälärin alueen läänien kanssa ja Arlandan lentoaseman ympäristöä kehittämällä se pyrkii aktiivisesti mukaan globalistuvaan talouteen.²²⁶

Toistaiseksi kehitys ei kuitenkaan ole ollut kovin näkyvää. On selvää, että tämänkaltaisten keskittyneiden ja väekkäitten alueitten vallassa yhden teollisuuslaitoksen paikkakunnat ovat ainakin tällä hetkellä häviäjän asemassa. Väestö keskittyy suuriin taajamiin, ja ammattitaitoista työvoimaa on vaikea saada syrjäseudulle. Ammattitaidotonta työvoimaa käyttäviä laitoksia ei taas kannata ylläpitää sellaisissa valtioissa, joissa kouluttamatonkin työvoima on kallista. Tältä osin tilanne on kärjistynyt 2000-luvun alussa Pohjois-Norjassa, jossa Rujassa monen pienen paikkakunnan yhden kalatehtaan ympärillä pyörinyt talous on luhistunut sitä mukaa, kun tehtaat norjalaisessa kalliin työvoiman maassa ovat sulkeneet ovensa: kalasaaliit on edullisempaa myydä käsittelemättöminä esimerkiksi Kiinaan ja Venäjälle, jossa tuotteiden jatkojalostus on edullista. Tilanne on osittain kääntynyt päinvastaiseksi, mitä se oli teollistumisen alkuvaiheessa. Työvoimaa oli silloin halpaa ja edullista kuljettaa raaka-ainelähteen lähelle, nykyisin raaka-aineen kuljettaminen on halvempaa kuin työntekijöitten. Siirtymä jälkiteollisesta yhteiskunnasta tietoyhteiskuntaan muuttaa vanhojen

²²⁴ Selvik 1977, s. 24 - 26.

²²⁵ Virkkala 1984, s. 201 - 204.

²²⁶ Käkönen 1998, s. 140 - 142.

teollisuuspaikkakuntien rakennetta. Uudet korkean teknologian yritykset eivät hae toimitilojaan vanhoilta teollisuuspaikkakunnilta, vaan ne perustavat uusia keskuksia.²²⁷

Globalisoituvassa maailmassa näyttää olevan yhä yleisempää, että yritykset pyrkivät hajauttamaan toimintojaan siten, että ne tulevat niille itselle mahdollisimman edullisiksi. Viimeaikaiset tapahtumat antavat osviittaa siihen, että johtoyksiköt asettuvat markkinoitten kannalta otollisimpiin paikkoihin, suurten pörssikeskusten ja maailmankaupan avainkaupunkien yhteyteen. Näin tosin tapahtui jo silloin, kun teollisuuslaitoksia perustettiin asumattomille alueille, mutta niiden ylin johto pysyi suurten liikekeskusten tuntumassa, yleensä kuitenkin samassa valtiossa. Muutos on kohdistunut siis pääosin tuotantoon. Kun teollistumisen alkuvaiheessa tehtaitten paikat paikat ratkaistiin niiden sijoittumisella energialähteitten läheisyyteen, nykyisin ratkaisevina tekijöinä ovat koulutetun työvoiman saatavuus silloin kun yrityksen toiminta sitä vaatii sekä sellaiset vakiintuneet toimitavat, joita yritys ei pysty siirtämään uusille paikkakunnille.²²⁸

Mallin kritiikkiä

Jarmo Kortelainen²²⁹ on kritisoinut elinkaarimallin tulkintaa etenkin siitä, että alkuperäisessä muodossaan se on hyvin tiukasti kiinni kanadalaisessa kulttuurissa eikä sen siirtäminen sellaisenaan toiseen ympäristöön ole mahdollista. Esimerkiksi Suomessa sotien jälkeiselle maatalousalueitten kehittämiseksi oli tyypillistä vahva valtiojohtoinen tuki, jonka vuoksi teollisuusyhteisöjä ei nousut yksinomaan taloudellisten vaikuttimien voimalla. Jouni-Marri Kurkkanen²³⁰ kirjoittaa Lapin Kansan yliössä tästä kehityksestä poleemisesti, mutta kuitenkin varsin osuvasti: "Sotien jälkeisen Suomen vastaus maakunnille oli suurin piirtein se, että rakennetaan teollisuuskylä joka pitääjän, hakataan metsää ja louhitetaan kaivokset, ja annetaan lopuksi vähän aluetukea." Suomen kohdalla sotien jälkeinen siirtymä teollisuusyhteiskuntaan oli nopea eikä kehitystä voi verrata näiltä osin Kanadan teollisuuskaupunkien rakentamiseen. Kun Suomessa alkutuotannon osuus oli jatkosodan alkaessa kuusikymmentäneljä prosenttia, se oli kolmessakymmenessä viidessä vuodessa pudonnut neljääntoista prosenttiin ja uuden vuosituhaten alussa se on enää kolmisen prosenttia.²³¹ Teollisuuskeskusten synty oli näin ollen vilkasta ja kuten Kurkkanen toteaa, usein riippuvainen aluetuesta ja valtion väliintulosta. Etenkin Pohjois-Suomessa tällainen ulkoapäin ohjattu kehitys merkitsi alueelle luonnotonta kehitystä eli kyse oli Paa-vo Talmania lainaten väkivaltaisesta murroskaudesta ²³². Pienenä kuriositeettina lisättäköön, että Suomessa työntekijöitten asuintalojen rakentaminen ei ole sidottu siihen, että työpaikka sijaitisi etäällä muusta asutuksesta. Valtion Tykki-

²²⁷ Pahl ym. 1983, s. 82.

²²⁸ Storper 1997, s. 20.

²²⁹ Kortelainen 1992, s. 50 - 54.

²³⁰ Kurkkanen 2003, s.4.

²³¹ Wiman 1982, s. 494; Hjerpe 2004, s. 98.

²³² Talman 1985, s. 20.

tehdas esimerkiksi rakennutti Jyväskylän Rautpohjaan jo 1930-luvun lopussa laajan, neljätoista kerrostaloa käsittävän työsuhdeasuntoalueen²³³, vaikka Jyväskylä tuohon aikaan jo oli suurehko ja vilkas kauppakaupunki. VR puolestaan asetti vuonna 1920 rautatieläisten asumismahdollisuuksia kartoittaneen komitean, joka jätti mietintönsä seuraavana vuonna. Siinä todettiin, että pohjoismaisen esikuvan mukaan Suomessa VR:n olisi ryhdyttävä toimiin asuntojen rakentamiseksi rautateiden palveluksessa oleville. Monilla rautatiepaikkakunnilla asuntotilanne oli heikko, ja komitea vetosi Norjasta kantautuneisiin tietoihin, joiden mukaan muutamille vilkkaille liikennepaikoille oli jouduttu asettamaan töihin kokematonta väkeä, joiden taidot eivät riittäneet liikenteen hoitoon, mutta paikkakunnan huonon asuntotilanteen takia tehtäviin ei ole päteviä hakijoita. Esimerkiksi Oslon liikennealueen asemakylissä asuntotilanne oli niin huono, etteivät perheen perustaneet rautatieläiset voineet muuttaa niihin, koska tarjolla oli käytännössä vain yhteismajoitusta. Komitea katsoi, että asuntopula kosketti samalla tavoin Suomeakin ja se kohdistui ennen kaikkea suurille paikkakunnille, joihin rautatieläisille pitäisi saada nopeasti asuntoja. Helsingissä tarvetta oli jopa 750:lle, Fredringsbergissä (nykyisessä Pasilassa) 225:lle, Turussa 200:lle ja Tampereella, Riihimäellä ja Kouvolassa 150 asunnolle.²³⁴

Pienten paikkakuntien lisäksi rautatieläisten asuntopula vaivasi myös suuria kaupunkia. Ilmiö oli samankaltainen lähes koko Euroopassa. Koska monessa maanosamme maassa rataverkko ja sillä liikennöivät yhtiöt olivat valtion omistuksessa, rautatieläisille rakennettavien työsuhdeasuntojen kustannuksesta vastasi valtio suoraan. Tällöin rakennustyöt eivät rasittaneet raideliikenneyhtiön tulosta. Järjestelmä mahdollisti myös sellaisten suurten, kaupunkimaisten asutuskeskittymisten rakentamisen, jollaisiin rautatieyhtiöillä ei olisi ollut taloudellisia mahdollisuuksia. Näin tapahtui esimerkiksi 1900-luvun alussa Saksassa, jolloin Nürnbergin läheisyyteen alettiin rakentaa vuonna 1902 suurta tavaratarapihaa. Uusia työntekijöitä oli tulossa paikkakunnalle puolentoistatuhatta, joten tarvittavien asuntojen määrä oli valtaisa. Valtio otti huolehtiaakseen alkuvaiheen asuntorakentamisesta, kunnes vastuu, valtion tosin edelleen osittain tukemana, siirtyi muutamia vuosia myöhemmin osuustoiminta- tai toverikuntaperiaatteella toimivalle rautatieläisyhdistykselle.²³⁵

Kanadalaisen elinkaarimallin yhtenä rakenteellisenä ongelmana Kortelainen pitää sitä, että sen kuvaamat eri kehitysvaiheet rajataan liian jyrkästi eroon toisistaan. Teollisuusyhteiskunnan kehitys ja kasvu eivät kuitenkaan ole eroteltavissa itsenäisiksi jaksoiksi, vaan aiemman vaiheen kehitys jatkuu limittäin seuraavien kanssa. Yhteisöt eivät liioin elä niin eristetyksi, irrallaan muusta yhteiskunnasta, kuin Lucas näyttää olettaavan, vaan yhteiskunnallinen ja kansainvälinen kehitys vaikuttavat niihin ja muuttavat niiden oloja. Yhteisön kehitysvaiheista puuttuu sekä Lucasin että St-Martinin ja Bradburyn malleissa ainakin kolme vaihtoehtoa. Kortelainen huomauttaa, että rappeumavaiheen sijaan yhdyskunnalle on mahdollinen uuden kasvun vaihe, jonka voivat synnyttää paik-

²³³ Nikula 1993a, s. 170

²³⁴ "Rautatieläisten..." 1921

²³⁵ Schieber&Windsheimer 2003, s. 17 - 22.

kakunnalle tehdyt uudet investoinnit tai perustettavat uudet tehtaat.²³⁶ Mahdollinen on myös irtautumisvaihe, jossa yhdyskunnan elinkeinorakenne monipuolistuu tai valtaosa asukkaista alkaa käydä töissä muualla kuin paikkakunnan perinteellisessä teollisuuslaitoksessa. Mikäli yhdyskunta sijaitsee suurehkon kaupungin tai liikekeskuksen lähellä, sen työmarkkinat voivat alkaa vetää työväkeä puoleensa. Entisestä teollisuusyhdyskunnasta tulee ikään kuin kaupungin lähiö. Kehitystä voivat myös estää julkisen vallan tai paikallisen tason toiminnat, joille yhdyskuntaan pyritään löytämään korvaavaa palvelua. Paikallistason toiminta voi esimerkiksi käsittää sen, että tehtaan paikallisjohto ja siellä työskentelevät ostavat tuotantolaitoksen ja jatkavat sen toimintaa.²³⁷

Itse lisäksi vielä yhdeksi mahdolliseksi kehitysvaiheeksi elinkeinorakenteen muutoksen. Vaihe on lähekkäinen uuden kasvun mallin kanssa, mutta edellyttää sitä, että vanhan, jo olemassa olevan tuotantolaitoksen rappeuma- tai lakkauttamisvaiheen yhteydessä paikkakunnalle syntyy korvaavaa liiketoimintaa, joka käynnistyy pienin investoinnein jo olemassaolevissa teollisuusrakennuksissa. Tämä vaihtoehto ei ole kovin tyypillinen, mutta eräitä esimerkkejä siitä on maassamme olemassa, muun muassa Otanmäen lakkautetun kaivoksen tilalle tullut junavaunutehdas sekä Outokummun vanhan kaivoksen käyttö matkailukohteena. Etuna tällaisessa jatkuvuudessa on se, että tilalle tuleva uusi yritys saa käyttöönsä paikkakunnan työvoiman ja jos toimiala on lähekkäinen lakkautuneen yrityksen toimialan kanssa, työntekijöillä on jo valmis tai osittainen ammattitaito uuden yrityksen tuotteiden valmistamiseen. Tämän mallin edellytyksenä on lisäksi se, että uusi tuotanto on niin lähekkäistä lakkautetun toiminnon kanssa, että se kykenee käyttämään jo olemassa olevia tuotantotiloja. Jotta elinkaarimallilla voidaan kuvata oikein yhteisön kehitystä, Kortelainen asettaa tulkinnalle eräitä vaatimuksia. Hän tukeutuu näissä brittiläisestä maantieteen aluetutkimuksesta lähtökohtansa saaneeseen restrukturaatiomalliin, joka korostaa sitä, että paikallisuuden tutkimuksessa ei pidä rajoittua yksinomaan alueellisen kehityksen tarkasteluun, vaan sille on löydettävä laajemmat yhteydet. Vaikka malli lähtökohdiltaan on maantieteellinen, vaatimuksia voi soveltaa myös historiallisiin tutkimuksiin²³⁸:

1. Yhteiskunnallisia muutoksia on tarkasteltava konkreettisissa yhteyksissään. On tutkittava "tasoja", joissa yhteiskunnallinen muutos ja ihmisen arkielämä kohtaavat. Aluetutkimuksessa tämä tarkoittaa paikallistason tutkimista.
2. Paikallistason kehitystä ei voida ymmärtää irrallaan rakenteellisista yhteyksistään. Kun tutkitaan yksittäisiä paikkakuntia, on niiden kehitys liitettävä globaaleihin ja kansallisiin yhteiskunnan rakenteissa tapahtuviin muutoksiin. Samalla on etsittävä väylät, joiden kautta muutokset kanavoituvat paikalliselle tasolle.
3. Paikkojen ja alueiden kehitys ei ohjaudu yksipuolisesti yhteiskunnan rakenteista. Kunkin paikkakunnan uniikki historiallinen kehitys, erityispiireet ja toimijat ovat olennaisia paikalliseen kehitykseen vaikuttavia tekijöitä.

²³⁶ Kortelainen 1992, s. 52.

²³⁷ Kortelainen 1992, s. 37 - 38, 54.

²³⁸ Kortelainen 1991, s. 21.

Elinkaarimallia ei ole sovellettu kovin usein Suomen oloihin. Kortelainen²³⁹ on käyttänyt sitä lähtökohtanaan tarkastellessaan Vuohijärven vaneritehdasyhteisön elämää. Jossain määrin hän soveltaa sitä myös Uimaharjun puuteollisuusyhteisöön. Samoin mallin mainitsee Sanna Kaisa Spoof Jokelan tiilitehdasta koskevassa väitöskirjassaan, mutta hän toteaa vain lyhyesti, että mallin tarjoaman makrotason tarkastelukulman kautta Jokelan tiilitehtaan kehitysvaiheet on helpompi hahmottaa. Hän ei varsinaisesti sovelle mallia muutoin omassa tutkimuksessaan.²⁴⁰ Mallin soveltumista Noormarkun ruukkiyhteisöön puolestaan pohtii Satu-Miia Tuomola pro gradu-tutkielmassaan.²⁴¹ Jos tulkitsen häntä oikein, niin elinkaarimalli ei hänen näkemyksensä mukaan sovi täydellisesti kuvaamaan ruukkiyhteisön elämää, etenkin sen vuoksi, että Noormarkun kylä oli olemassa jo ennen ruukin tuloa ja koska siellä lisäksi oli vanhastaan, 1700-luvulta asti, jonkin verran teollisuutta. Työvoimakin palkattiin paikkakunnalta asuneista eikä ruukin palvelukseen tultu ainakaan alkuvuosina alueen ulkopuolelta. Silti elinkaari mallin kuvaamia kehityksen päälinjoja on nähtävissä ruukkiyhteisön vaiheissa.²⁴²

Hieman yllättäen elinkaarimallia soveltaa osittain Håkon Gundersen vuonna 1977 Bergenin yliopiston yhteiskuntatieteelliseen tiedekuntaan tekevänsä sosiologian opinnäytetyössä. Hän tarkastelee mallin valossa maailmanlaajuisen rautatieverkon kehittymistä ja laajentumista. Gundersen ei nähtävästi tunne Lucasin tutkimusta, vaikka se oli julkaistu muutamaa vuotta aiemmin, sillä hän perustaa mallinsa Philip Kotlerin vuonna 1976 ilmestyneessä kirjassa "*Marketing management*" mainittuun tuotteen elinkaareen. Tuotteen elinkaari etenee täysin samojen vaiheitten kautta kuin yhteisönkin. Gundersenin tulkinnan mukaan rautatieverkko elää samojen sääntöjen alaisena. Aluksi, rautatieliikenteen joutuessa kilpailemaan kanavien kanssa, rataverkon rakentamista kiirehditään ja se leviää vauhdilla valtion kustannuksella eri liikekeskusten välille. Tällä tavoin eri teollisuuslaitokset saatetaan riippuvaiseksi rautatiekuljetuksista eivätkä tehottomat kanavat pysty kilpailemaan nopean raideliikenteen kanssa. Rataverkolla toimii aluksi useita liikenneyrityksiä, joita kohtaan valtio osoittaa liberaalista yhteistyöpolitiikkaa. Samaan aikaan valtiojohtoinen rautatieyhtiö suitsee hintakilpailua, joka ajaa pienet yhtiöt vaikeuksiin. Vararikon kautta ne joutuvat valtion ja sen rataliikenneyhtiön haltuun. Kun valtionyhtiö yksityisten konkurssien myötä alkaa saavuttaa rataverkon monopolin, sen asenne kilpailijoita kohtaan muuttuu alistavaksi. Rataverkko ei enää kasva, koska kuljetuskysyntä on tyydytetty, kilpailijat raivattu pois eikä tarvetta suuriin investointeihin enää ole. Tämä vaihe ei kestä pitkään, sillä autoliikenne lisääntyy ja alkaa kilpailla junarahtien kanssa. Koska valtiojohtoinen rautatieyhtiö toimii enää ainoana varteenotettavana raideliikennöitsijänä, selvittääkseen autoliikenteen kilpailusta se alkaa monopoliasemansa turvin karsia palveluitaan. Linjoja ja asemia lakkautetaan samalla kun kannattavia toimintoja laajen-

²³⁹ Kortelainen 1991, 1992.

²⁴⁰ Spoof 1997, s. 255 - 256.

²⁴¹ Tuomola 2000.

²⁴² Tuomola 2000, s. 151.

netaan ja parannetaan. Yhtiö suosii raskaita alkutuotantorahteja, joiden kanssa autoliikenne ei voi kilpailla. Se suhteuttaa hintatasonsa suhteessa kuormien arvoon: raaka-ainekuormat kulkevat halvemmalla kuin paremman jalostusasteen omaavat tavarat. Tästä huolimatta rautatieyhtiön voitto alkaa kääntyä tappioksi. Liikennettä harjoitetaan enää pitkällä, halki valtion kulkevilla rataosilla samalla kun yksittäisten vaunujen siirtokuormauksesta luovutaan. Kevyet kuormat kuljetetaan kuorma-autoilla, joille rautatieyhtiö on hankkinut liikenneluvat ja jotka kilpailevat yksityisen maantierahtiliikenteen kanssa. Käyttämättömien rataosien annetaan rappeutua, jonka jälkeen ne helppo määrätä purettavaksi.²⁴³

Gundersenin tulkintaa voi eräiltä osin kritisoida. Hän soveltaa elinkaari-mallia suoraan tavaraliikenteeseen, joka kuitenkin on aina ollut vain osa koko raideliikenteestä. Rautatiet syntyivät tosin palvelemaan tavaraliikennettä, koska kanavakuljetukset eivät enää vastanneet teollisuuden tarpeita, mutta silti rautatielaitoksen olemassaolon alkuvuosikymmeninä se oli jonkin aikaa merkittävämpi henkilö- kuin tavaraliikenteen toimija. Laaja rahtikuljetus alkoi vasta 1840-luvulla ja sai nopeasti pysyvän jalansijan. Euroopan sisällä rautatieliikenteen alkuvaiheet eroavat toisistaan, mutta varsin tyypillistä niiden syntyvaiheessa silti oli se, että ratoja rakennettiin yksityisellä rahoituksella, ei valtion varoin. Jatkokehitys poikkesi valtioittain. Muutamissa maissa sitä hoitivat, ja hoitavat edelleen, pääosin yksityiset yhtiöt ja näissä tapauksissa on mielestäni liioittelua väittää, että valtiot olisivat aktiivisella toiminnallaan ajaneet tällaiset yhtiöt konkurssiin. Tilanne on samansuuntainen niissä maissa, joissa valtion ja yksityisten omistamat yhtiöt toimivat yhdessä, kuten Ruotsissa. Gundersenin väitteen yleistettävyyttä heikentää sekin, että esimerkiksi maamme valtiopäivillä harkittiin vuonna 1872 olisiko valtiontalouden kannalta viisasta myydä jo olemassaolevat valtion radat yksityisille yhtiöille.²⁴⁴ Yksityisiä ratoja saattoi joutua valtion haltuun muistakin kuin tariffipoliittisista syistä. Useat yksityiset liikennöitsijät eivät lyhyillä radoillaan pystyneet kilpailemaan koko rataverkkoa hallitsevan valtionyhtiön kanssa. Etenkin Norjassa ja Suomessa valtio joutui lopulta ostamaan konkurssiin ajautuneita yksityisiä yhtiöitä eikä näytä todennäköiseltä, että konkurssit olisivat aiheutuneet valtion toimista vaan lähinnä siitä, että raideliikenne oli kallista. Ratojen rakentaminen oli kallista ja kalusto vaati heti aluksi suuria investointeja, kun taas ratojen tuottama voitto jakaantui usealle vuodelle. Gundersenin tulkinnan puolesta puhuu tosin se, että eräissä tapauksissa valtio tuki kannattamatonta rahdinkuljetusta, mikäli sillä oli merkitystä maan yleiselle taloudelle. Esimerkiksi Norjan Bergenin alueen liikennepäällikkö Olav I. Slaata muistelee, että Bergenistä lähetettiin 1920-lopussa muutamana talvikuukauden aikana 1100 vaunulastia kalaa Keski- ja Etelä-Eurooppaan. Yhdessä vaunussa kulki viisi tonnia kalaa ja saman verran jäätä, joiden rahtimaksu oli 96 kruunua. Yksittäisen tavaravaunun ylläpito välillä Bergen - Milano - Bergen maksoi kuitenkin 140 kruunua, joten tappiot olivat kohtalaisen suuria, vaikka liikenne oli tilapäistä. Kalakuljetuksesta ei kuiten-

²⁴³ Gundersen 1977, s. 35 - 47. Mallin sovellus Englannin, USA:n ja Norjan rautateihin s. 68 - 112.

²⁴⁴ Castrén 1921, s. 5 - 6.

kaan haluttu luopua, koska ne merkitsivät paljon sekä kansantaloudelle että ulkomaankaupalle.²⁴⁵

Kirjoittaessaan liikenteen vähenemisestä Gundersen käyttää laskelmiensa pohjana maakohtaisen rataverkon kokonaispituutta, vaikka parempi keino olisi suhteuttaa liikennöinti kuljetettuihin tonnimääriin. Rataverkko supistuu käytämättömiltä osiltaan, mutta se ei tarkoita suoraan sitä, että kuljetetut vaunumäärät ja -tonnit vähenisivät tai että junien kokonaismäärä laskisi. Hänen teoriansa mukaan liikenteen väheneminen, tarkemmin rataverkon karsinta, alkoi 1950-luvun alussa, mutta vuosiluvusta voidaan kiistellä. Gundersenin aikamäärä tuntuu verrattain aikaiselta. Toisaalta vetokalusto kehittyi 1950-luvun mitaan, diesel- ja sähköveturit yleistyivät, joka johti junien kokonaispainon kasvuun; uudet veturit pystyivät kiskomaan painavampia junia. Koska Gundersen käyttää laskelmiensa pohjana rataverkon pituutta, kaluston parantumisen ei kuitenkaan pitäisi vaikuttaa hänen menetelmässään.

Rautatierahdin määrä heijastaa suoraan yhteiskunnan taloudellista tilaa. Määrän vähenemisestä ei kuitenkaan voi päätellä, että junayhtiöt karsastaisivat joitain tiettyjä kuljetuksia. Rautatiet on aina toiminut läheisessä yhteydessä teollisuusyhteiskuntaan, joten siirtymä jälkiteolliseen ja varsinkin sitä seuranneeseen tietoyhteiskuntaan on vähentänyt rautatien merkitystä. Vuosien 1987 ja 1993 välillä, suuren taantumien aikaan, Suomen teollisuudesta katosi lähes 160.000 työpaikkaa. Vaikka noususuhdanteen aikaan osa paikoista välillisesti palautui, määrä on kuitenkin niin huomattava, että sillä on merkitystä raskaan teollisuuden tuotannolle; verrattakoon sitä tietoon, että vastaavana aikana maaja metsätaloudesta hävisi "vain" noin 40.000 työpaikkaa, jolloin jo käynnistyivät puheen maatalouselinkeinon päättymisestä!²⁴⁶ Talouselämän muutoksen ohella on huomattava, että valtiojohtoiset ratayhtiöt ovat menneiden vuosikymmenien aikana aina olleet jossain määrin sidoksissa valtioon eivätkä ne ole olleet liikennöintiä koskevassa päätöksenteossa täysin itsenäisiä. Liikennöintiä harjoittava valtion rautatieyhtiö ei esimerkiksi päättä itse jonkin rataosan purkamisesta, jollaiseen käsitykseen Gundersenin kirjoituksesta voi päätyä.²⁴⁷

Gundersen on kuitenkin oikeassa useassa kohdin. Rautatieyhtiöitten koonaan tai osittain omistamat autorahdityhtiöt, kuten Transpoint Suomessa ja Linjegods Norjassa, ovat säännöllisin väliajoin yksityisten liikennöitsijöiden valitusten kohteena heidän väittäessään näitten valtion tytäryhtiöitten polkevan rahtihintoja emoyhtiöitten tukemana, kuten Gundersen huomauttaa.²⁴⁸ Samoin

²⁴⁵ Marthinsen 1976, s. 97.

²⁴⁶ Kuisma&Haavisto 1995, s.17.

²⁴⁷ Historiallisten rahtikustannuksien vertailua USA:ssa rautateitten ja kanavien kesken, kts. esim. Lightner 1983.

²⁴⁸ Junalla kuljetettavan rahdin hinta on ilman rautatieyhtiöitten omistamia autoliikenneyhtiöitäkin sanellut maantierahdin hinnan eli kuten laivauspäällikkö Vilho Pihkanen kirjoittaa rahtikuluja koskevassa artikkelissaan: "VR kontrolloi autokuljetusliikkeiden puolesta näille muodostuvan rahdin". (Pihkanen 1975, s. 241). Tilanne on kuitenkin alkanut muuttua, sillä nykyisin auto- ja rautatieliikenne toimivat entistä enemmän yhteistyössä. Tavara-autoja kuljetetaan esimerkiksi junilla määränpäähän, jossa ne hoitavat paikallisjakelun. (vrt. Karvonen 2003). Linjegin osalta tilanne on sikäli poikkeuksellinen, että se perustettiin lähinnä estämään harvaanasutussa Norjassa rauta- ja maantieliikenteen keskinäinen, epäterve kilpailu ja sen perusta-

hän ennustaa, että ajan myötä liikenteen järkipäätämisen, "rationalisointi", alkaa vaikuttaa tavarajunien kuljetuksiin. Selkeästi tämä kehitys on nähtävissä Ruotsissa, jossa SJ:stä, valtion rautatieyhtiöstä, irrotettiin tavaraliikenne omaksi yksikökseen. Se sai ajan hengen mukaan luontoystävällisen nimen "Green Cargo" ja vihreät veturit. Muutoksen myötä pienet järjestely- eli tavararatapihat lakkautettiin ja toiminta keskitettiin valtakunnallisesti neljälle paikkakunnalle. Työpaikat vähenivät ja "kustannussäästöjä" syntyi. Vastapainoksi tuli se, että tavaravaunuja joudutaan kuljettamaan pitkiä matkoja, jopa yli neljäsataa kilometriä lähimmälle järjestelyratapihalle, josta ne pahimmassa tapauksessa lähtään takaisin aivan lähtöpaikkakuntansa viereen. Pitkien siirtomatkojen vuoksi yksittäiset vaunulastit tulevat kannattamattomiksi eivätkä ne sen vuoksi enää kiinnosta tavarajunayhtiötä. Sen tavoitteena on siirtyä niin sanottuun kokojunarahtiin, jossa tavarajuna kulkee yksittäisen teollisuuslaitoksen tilaamana. Tämä johtanee siihen, että pienasiakkaat siirtyvät maantiekuljetusten käyttäjäksi.²⁴⁹

Gundersenin tulkinta osoittaa, että elinkaarimalli ei kuvaa kovin osuvasti maantieteellisesti laajaa ja hidasta kehitystä. Rataverkko tarvitsi Gundersenin mukaan seitsemänkymmentä vuotta saavuttaakseen kylläisyysvaiheen, jota puolestaan kesti lähes yhtä kauan. Alasajo olisi alkanut 1950-luvulla ja jatkunut aina tutkimuksen tekovaiheeseen asti, eli 1970-luvun lopulle.²⁵⁰ Gundersenin näkökulma on varsin eurooppalainen ja hänen mallinsa kuvaa jossain määrin oikein eurooppalaisen rautatielaitoksen kehitystä. Tällä hetkellä tosin näyttää siltä, että rautatiet ovat jälleen palaamassa merkittäväksi henkilö- ja tavaraliikenteen kuljettajaksi. Maantiet tukkeutuvat, polttomootorit saastuttavat ilmaa ja Euroopan ilmatila alkaa olla niin täynnä, että uusien lentovuorojen perustaminen on lähes mahdotonta. Uudet nuolijunat ja Kiinassa tällä hetkellä varsin pitkällä oleva magneettijunahanke tuovat kaupunkien väliseen liikenteen uuden ja nopean vaihtoehdon: Ruotsin X2-sarjan kallistuvakorisia erikoisjunia on jo markkinointi juna- ja lentoliikenteen välimuotona mainoslauseella: "snabbare än tåget, enklare än flyget", junaan nopeampi, lentoa helpompi. Monessa kehitysmaassa rautatiet on kuitenkin koko ajan ollut valtioiden talouselämälle välttämätön kuljetusmuoto. Maantiekuljetukset eivät toimi huonon tieverkon tai ilmasto-olojen vuoksi eikä esimerkiksi Afrikassa ole kaikin paikoin lainkaan mahdollisuuksia vesistökuljetuksiin. Näissä maissa rautatieverkon supistaminen tai lakkauttaminen ei ole ollut ajankohtaista.²⁵¹

Gundersenin sovellus elinkaarimallista sotkee lisäksi keskenään eri valtioiden rautatiejärjestelmät. Esimerkiksi Euroopassa 1800-luvulla oli käytössä kolme erilaista omistusjärjestelmää, niin sanottu Englannin malli, jossa toimijoina olivat yksityiset liikennöitsijät ilman valtion osallistumista; valtion monopoli, jossa se harjoitti ainoana raideliikennettä (esim. Belgia) ja alkuvuosina

misosakepääoma jaettiin tasasuuriin osiin valtiollisen rautatieyhtiön ja kuorma-autoliikennöitsijöitten yhteisjärjestön kesken. (kts. Wisting 1975, s. 264)

²⁴⁹ Tilanteesta kts. Enarsson 2001.

²⁵⁰ Kts. Gundersen 1977, kuvio s. 41.

²⁵¹ Kehitysmaitten rautateitten taloudellisesta ja etenkin poliittisesta merkityksestä kts. esim. Bailey 1976; Biermann 1995.

yleinen sekamalli, jossa rataverkolla liikkui sekä yksityisiä että valtion liikenneyrityksiä (esim. Ranska, Saksa ja Suomi).²⁵² Tilanne on säilynyt suhteellisen samanlaisena myös 1900-luvulla. Gundersen ei liioin tee eroa tuolloisten markkinatalousvaltioitten ja sosialististen valtioitten liikennepolitiikan välillä eikä hän juuri tarkastele valtioitten poikkeavia talousperusteita tai maantieteellisiä eroavuuksia. Valtiokohtaisesti sovitettuna elinkaarimalli voi jossain mielessä olla järkevä rataverkon kehittymisen tarkasteluun, mutta ilmeistä on, että se ei kestä kovin laajoja yleistyksiä ilman että koko joukko erilaisia muuttujia otetaan huomioon. Näyttää siltä, että jos elinkaaritutkimuksessa aikajänne venytetään riittävän pitkäksi ja tutkimuskohde suureksi, lopputulos lähenee nollatutkimusta ja se voidaan kiteyttää yleiseen luonnonlakiin, jonka mukaan kaikki joskus syntynyt jossain vaiheessa alkaa rappeutua ja tuhoutua.

Asemayhteisöt

Tutkiessaan kanadalaisia yhden yrityksen paikkakuntia Lucas katsoi asemayhteisöjen kuuluvan niin oleellisesti niiden joukkoon, että hän jopa arvostelee eräitä toisia yhden yrityksen paikkakuntia koskevia tutkimuksia siitä, että niissä on sivuutettu osa rautatiekaupunkeja, koska tekijät ovat määritelleet teollisuuspaikkakunnan liian ahtaasti.²⁵³ Näille *railtowneille* ei ole suomen kielessä yleistä vastinetta. Suora käänös "rautatiekaupunki" synnyttää helposti väärän mielikuvan, sillä paikkakunnat eivät olleet kaupunkeja. Ne saattoivat kehittyä sellaisiksi, mutta yleensä, niin Pohjoismaissa kuin Pohjois-Amerikassakin, paikkakunnat olivat aluksi yleensä vain muutaman talon kylä tai ne perustettiin täysin asumattomaan maastoon. Pohjoismaisessa rautatietutkimuksessa niistä käytetään tanskassa ja norjassa suoraan englannista käännettyä termiä *stationsby / stasjonsby*²⁵⁴, ruotsissa termiin on liitetty siellä niin muodikas "yhteisö", "stationssamhälle". Suomen yleiskielessä voidaan puhua asemayhteisöistä, mutta yhteiskunnallisissa ja humanistisissa tieteissä yhteisö-termille on annettu määriteltä sisältö ja asemayhteisön käyttäminen, vaikka määrittelisinkin sen tässä uudelleen, voi synnyttää väärinkäsityksiä niissä yhteyksissä, joissa asemayhteisöä käsitellään nimenomaan tieteellisenä yhteisönä. Asemapaikkakunta on neutraali, mutta hankalan pitkä. Sama ongelma on termillä asemayhdyskunta, jonka jälkiosa lisäksi samaistuu liikaa lokaatio-termin vastineeseen. Asemataajama kuulostaa liian tekniseltä ja asemanseutu on nykykielessä yleistynyt tarkoittamaan suuremman asutuskeskittymän sitä osaa, jossa rautatieasema tai liikennekeskus sijaitsee. Olen seuraavassa päättänyt käyttämään nimeä asemakylä, joka mielestäni kuvaa varsin osuvasti niitä usein hyvin vaatimattomia asutuskeskittymiä, joista muutamista ajan myötä saattoi kehittyä liikekeskuksia - ja rautatiekaupunkeja. Asemakylä voidaan määritellä paikkakunnaksi, joka on alun alkaen perustettu yksinomaan rautatieliikenteen tarpeisiin. Lucasin mukaan

²⁵² Jako perustuu kirjaan Mitchell 2000.

²⁵³ Lucas 1974, s. 15.

²⁵⁴ Muistutettakoon, että norjassa ja tanskassa "by" merkitsee kaupunkia, toisin kuin ruotsissa.

"rautatielaitos on asemakylän ainoa toimiala", ainoa joka tarjoaa työtä ja maksaa palkan.²⁵⁵

Etäällä sisämaassa sijaitsevien teollisuuslaitosten syntyyn rautateitten olemassaolo oli välttämätön edellytys. Tuotteita voitiin valmistaa siellä, missä niiden teko oli edullisinta ja kuljettaa ne rautateitse halvalla kuluttajien luokse liikekeskuksiin.²⁵⁶ Pitkien etäisyyksien maissa, kuten Pohjois-Amerikassa ja Australiassa, ratojen varsille piti rakentaa säännöllisin väliajoin etappeja, kohtaupaikkoja, joissa vastaantuleva liikenne odotti raiteen vapautumista, huolto- paikkoja, joissa veturit matkan aikana pystyttiin voitelemaan, hiilestämään ja vesittämään ja jossa matkustajilla oli mahdollisuus lyhyeen jaloitteluun. Näistä keskelle erämaata syntyneistä paikkakunnista käytetään englannissa nimeä "*railtown*", rautatiekaupunki. Näiden usein keskelle asumaton preeriaa synnytettyjen paikkakuntien esikuvana pidetään yhdysvaltalaisesta Cheyenneä, joka sai kunnian olla mantereen halki ulottuvan poikkiradan ensimmäinen rautatien tarpeeseen syntynyt pysähdyspaikka.²⁵⁷ Pieniä väliasemia rakennettiin rautatieliikenteen alkuvuosina myös Isoon Britanniaan, vaikka välimatkat siellä kaupunkien välillä olivat lyhyitä. Varhaiset veturit olivat epäluotettavia, ne tarvitsivat runsaasti huoltoa ja "niitä piti vaihtaa kuin hevosia", kuten Sophia Andrae toteaa.²⁵⁸ Liikenteen alkuvuosina asemakylä saattoi verrata hevoskärryiteitten varsilla sijainneisiin kestiekievareihin, ne jopa sijaitsivat keskimäärin saman etäisyyden päässä toisistaan kuin kestiekievaritkin. Myöhemmin, välihuoltopisteiden vähennyttyä, englanninenglannissa *railtown*-sana yleistyi käsittämään erityisiä rautatiekeskuksia. Tällaisia ovat varikkoalueitten yhteen syntyneet keskukset, kuten Bletchley Lontoon ja Birminghamin välisen radan varrella, tai asemien läheisyyteen kohonneet rautatieläiskorttelit, esimerkkeinä Manchesterin Longsight ja Edinburgin St. Margarets.²⁵⁹ Samaan tapaan kuin suomessa voidaan puhua "paperikaupungeista", paperitehtaan ympärille syntyneistä paikkakunnista kuten esimerkiksi Kuusankoski, englannin *railtown*-nimeä käytetään myös sellaisista paikkakunnista, jotka syntyivät veturitehtaan tarpeisiin ja sen rakennuttamana; rautatieliikenteen alkuaikoina Englanti säilyi pitkään johtavana veturien valmistusmaana. Tunnetuin tällaisista kaupungeista on Wolverton, jonka asemakaavan veturitehtaan tarpeet sanelivat ja jonka pääkadut saivat nimensä tehtaan johtajien mukaan.²⁶⁰

Suomen asemakylät

Asemakylä on voitu Suomessakin perustaa täysin asumattomalle seudulle, jolle asutus ja joissain tapauksissa paikannimikin on tullut vasta rautatien myötä (Suomessa esim. Seinäjoki, Kouvola) tai paikalle, joka ennen rautatien tuloa on ollut hyvin pieni ja vähämerkityksellinen (esim. Lahti). Asemakyläksi ei sen

²⁵⁵ Lucas 1974, s. 119. "The railway is the sole industry of Railtown".

²⁵⁶ Bluestone&Harrison 1982, s. 116.

²⁵⁷ Cheyennestä esim. Faith 1994, s. 301 - 303.

²⁵⁸ Andrae 1979, s. 176.

²⁵⁹ Turnock 1998, s. 215.

²⁶⁰ Turnock 1998, s. 225.

sijaan voida määritellä sellaisia paikkoja, joiden merkitys alueen elinkeinoelämälle jo ennen rautatien tuloa on ollut merkittävä ja joiden asemaa parantuneet liikenneyhteydet olisivat entisestään vahvistaneet (esim. Oulu). Pääsääntönä voidaan pitää sitä, että suunnitellun radan lopullinen päätepiiste ei koskaan ole ollut asemakyläksi nimettävä paikkakunta. Asemakylät ovat aina syntyneet radan varrelle, kun taas itse radan päätepiiste on miltei poikkeuksetta aina sijainnut sellaisella paikkakunnalla, jonka taloudellinen merkitys on jo ennen rautatien tuloa ollut merkittävä. Ainoat poikkeukset tästä säännöstä ovat kaksi pohjoiseen Suomeen päättyvää yhteyttä, Kolarin ja Taivalkosken radat. Kolarin radan toivottiin vilkastuttavan Tornionlaakson elinkeinoelämää ja sillä oli lisäksi sotilaallista merkitystä²⁶¹. Loppuosaltaan, Kaulinrannalta Kolariin ja edelleen Äkäsjöelle sekä myöhemmin Niesan vaihteesta Rautuvaaraan, se oli tarkoitettu ensisijaiseksi teollisuus- ja metsäradaksi.²⁶² Länsi-Lapin matkailun vilkastuminen ja uusien hiihtokeskuksien avaaminen teki Kolarin radasta etenkin talvisin merkittävän henkilöliikenne radan. Teollisuus- ja kaivosratana sen merkitys jäi vähäiseksi. Äkäsjoen betonitehtaan ja Rautuvaaran kaivoksen lopettamisen jälkeen rahti- tai malmijunia radalla ei ole kulkenut eikä Kolarin pohjoispuolista rataosaa pidetä edes nykyisin talvisin ajokuntoisena. Pääosin työllisyystöinä rakennetun Taivalkosken radan toivottiin puolestaan erityisesti edistävän Kainuun puukauppaa, jonka vuoksi Taivalkoski sen loppupisteenä ei ollut radan kannalta merkittävä.²⁶³ Luetteloon voisi lisätä vielä Sallan ja Kellošelän radan, mutta koska se rakennettiin talvisodan aselepoehtojen mukaan Neuvostoliiton vaatimuksesta, Suomen valtio ei pystynyt vaikuttamaan sen suuntaukseen. Rata oli tarkoitettu palvelemaan Neuvostoliiton yhteyttä Ruotsin malmikentille.²⁶⁴ Kellošelän - Sallan rata lienee samalla ainoa länsieurooppalainen rata, joka on tehty rauhan aikana itsenäiseen maahan vieraan valtion vaatimuksesta.

Asemakyläin pätee sama suuruussääntö kuin yhden teollisuusyrityksen paikkakuntiin. Jos niiden väkiluku alkaa kasvaa, ne muuttuvat asemakylästä palvelukeskuksiksi. Tampereen kaltaiset suuret teollisuuspaikkakunnat eivät todennäköisesti synnytä enää kenenkään mielessä yhteyttä rautatiekaupunkiin, vaikka Tampere on edelleen merkittävä risteysasema. Toisessa ääripäässä pieni, radan varrella sijaitseva paikkakunta ei automaattisesti sijaintinsa puolesta ole asemakylä, vaikka niitä joskus kuulee sellaiseksi kutsuttavan. Aikoinaan junat pysähtelivät Suomessa sadoilla paikkakunnilla, ja asemarakennuksia rataverkko varrella on ollut kymmenittäin, mutta siitä huolimatta asemakyläiksi luokiteltavia paikkakuntia on vähän. Radan varrella sijaitsevan, niin sanotun linja-aseman henkilökuntamäärä on aina ollut pieni: esimerkiksi keskikokoisella

²⁶¹ Tornionlaakson liikenteestä kts. Lagerblom 2002d.

²⁶² Rata avattiin liikenteelle Kolariin 1.12. 1966, Äkäsjöelle 1.9.1967 ja haararata Niesasta Rautuvaaraan 1.4.1973.

²⁶³ Kesti varsin pitkään ennen kuin rata rakennettiin Taivalkoskelle asti. Aina vuodesta 1959 vuoteen 1961 sen päätepiisteenä toimi Taivalniska, runsaan kilometrin etäisyydellä kirkonkylän keskustasta. Loppumetriä rakentamista hidasti Taivalkosken jokiuoma, jota I.K. Inha aiheellisesti kutsuu kammottavaksi ja julmaksi pedoksi sen vuolaan virtauksen vuoksi. (Inha 1957, s. 22). Nykyisin rata ylittää joen korkeaa siltaa myöten.

²⁶⁴ Susiluoto 2003, s. 82.

Lapinlahden linja-asemalla on työskennellyt samanaikaisesti yhdestä viiteen rautatieläistä²⁶⁵ ja tilanne on verrannollinen muilla vastaavankokoisilla asemilla. Vaikka rautatien tulo yleensä vilkastuttikin paikkakunnan talouselämää, sen suoranainen aluekohtainen tuotto jäi pieneksi. Henkilökuntaa oli vähän eikä heidän palkkatulonsa vaikuttanut nimeksikään paikkakunnan päivittäiseen talouselämään, toisin kuin laita olisi ollut suuren teollisuusyrityksen aloittaessa toimintansa saman suuruisella paikkakunnalla. VR:n jatkuvasti, jo useiden vuosikymmenien ajan "tehostaessa" ja rationalisoidessa toimintaansa, - käytännössä vähentämällä työntekijämäärää - asemakylät ja rautatiekaupungit ovat kadonneet kartalta. Näiden termien sijasta nykyisin on järkevämpää puhua rautatiepainotteisista paikkakunnista. Tällaisten edellytyksenä pidettäköön fyysisiä tunnusmerkkejä: ratojen risteysiä, suuria järjestelyratapihoja ja varikkoja. Tällaiselle listalla nousevat silloin ainakin sellaiset nimet kuin Riihimäki, Pieksämäki, Kouvola, Seinäjoki, Oulu sekä raja-asemista Vainikkala ja Tornio.

Suomen kantarataverkko saatiin rakennettua valmiiksi 1930-luvulle mennessä. Sen jälkeen siihen on tehty vain pieniä lisäyksiä, kuten rakennettu työllistämisyistä vähäliikenteisiksi jääneitä osuuksia, joita nyt uhkaa purkaminen. Tällaisia välejä ovat muun muassa Joensuu - Ilomantsi, Äänekoski - Haapajärvi ja Hyrynsalmi - Taivalkoski. Aikataulujen nopeuttamiseksi on lisäksi tehty eräitä ratojen oikaisuja, joista kirjoittamishetkellä tunnetuin Lahden oikoratahanke ja sitä vanhempia Parkanon oikorata, Joensuun radalla Parikkalan ja Säkänien väli, jolla korvattiin luovutettuun Karjalaan jäänyt Joensuun radan vanha osuus Elisenvaaran ja Matkaselän välillä, sekä maamme ensimmäinen oikoratahanke, heti sotien jälkeen aloitettu Orivesi - Jämsänkoski - Jyväskylä-väli²⁶⁶.

Asemakyläien kasvun mahdollisuudet ja esteet

Asemakyläien muotoutuminen seurasi rataverkon leviämistä etelästä kohti pohjoista. Niiden synty loppui viimeistään siinä vaiheessa, kun kantaradat oli saatu rakennettua. Paikkakuntakohtaisen kehityksen kannalta vedenjakaja-aika näyttää koittaneen kolmisenkymmentä vuotta ennen kantaratojen valmistumista, edellisen vuosisadan vaihteen tienoilla. Miltei kaikki 1800-luvun puolella asemakyläiksi syntyneet paikkakunnat alkoivat kasvaa nopeasti sen jälkeen kun junaliikenne niiden kautta oli alkanut ja niistä kehittyi muutamassa vuosikymmenessä alueensa kauppa- ja liikekeskuksia. Hyvänä esimerkkinä tästä on Lahti, joka sen kautta kulkevan Pietarin radan valmistuessa 1870, oli vain muutama talon vaatimaton maalaiskylä. Radan tuloa seuranneet kolme vuosikymmentä merkitsivät Lahdelle niin nopeaa kasvun aikaa, että se sai kaupunkioikeudet jo heti 1900-luvun alussa. Vesijärven satama ja vilkas Pietarin rata olivat vaikuttaneet kuin taikasauvan pyyhkäisy. Tämänlaatuinen, rautatiepaikkakunnille tyypillinen kehitys päättyi 1900-luvun alkuvuosina ja viimeinen kaupunki, joka pääsi osalliseksi tästä 1800-luvun kasvuilmioistä, oli todennäköisesti Kajani, johon raideyhteys valmistui 1904. Se kasvu 1900-luvun ensimmäisinä vuosi-

²⁶⁵ Lagerblom 2000b, s. 71 ed.

²⁶⁶ Kts. Pyrhönen 2003.

kymmeninä oli ilmiömäisen nopea²⁶⁷. Samaan vauhtiin ei enää päässyt Savonlinna, jonne rata valmistui 1908, vain muutamaa vuotta Kajaania myöhemmin eikä Nurmes, jonne Joensuun rata pidentyi vuonna 1911. Näyttää siltä, että 1800-luvun puolella perustetuista asemakylistä vain yksi, lähes tyhjästä synnytetty Haapamäen suuri risteys- ja varikkoasema, ei päässyt osalliseksi tästä muille rautatiepaikkakunnille tyypillisestä 1800-luvun loppupuolen taloudellisesta kasvusta. Rautatien mukana sinne ei tullut teollisuutta eikä muuta huomattavaa liiketoimintaa.

Haapamäen varhainen paitsioasema voidaan selittää sen sijainnilla. Maantieteessä käytetään ilmaisua liikennealue merkitsemään sellaista pinta-alaa, jonka sen keskipisteessä oleva kaupunki tai muu liikekeskus kattaa vetovoimallaan. Tampereen ja Jyväskylän liikennealueen raja kulkee suurin piirtein Haapamäen kohdilta, Mänttä sijaitsee aivan rajaviivalla.²⁶⁸ Haapamäki ei kyennyt kilpailemaan Tampereen ja Jyväskylän kaltaisten keskusten kanssa. Se sijaitsi niin lähellä niitä, etteivät liikkeenharjoittajat katsoneet hyötyvänsä uudesta keskuspaikasta. Haapamäki ei liioin sijainnut luonnollisten kauppareittien varrella, vaan todennäköistä on, että radan sai vedätettyä sitä kautta tehtaanomistaja G.A. Serlachius, jotta hänen omistamiensa Mäntänkosken tehtaitten kuljetusongelmat olisivat helpottuneet.²⁶⁹ Ilmari Vaissi mainitsee kirjoittamassaan Haapamäen historiikissa, että jos paikkakunnalla olisi ollut joku tukkukauppaan kyennyt "kauppamies", paikasta olisi voinut tulla vilkas kauppakeskus²⁷⁰. Väite on melko yleisluonteinen ja sopisi sellaisenaan kuvaamaan useaakin paikkakuntaa. Rautatie ei tuonut Haapamäelle sellaista lisäarvoa, joka olisi kiinnostanut liikelämää,²⁷¹ sillä uusi liikenneväylä ei automaattisesti merkitse muuttumista ja

²⁶⁷ Kts. Lagerblom 2004b.

²⁶⁸ Ajo 1946, s. 26 - 30.

²⁶⁹ Mäntän tehtaista kts. esim. Warén 1890, s. 120 - 121. Haapamäen radan suunnasta käytiin vilkasta väittelyä 1870-luvulla mm. Morgonbladet-lehden sivuilla. Vastakkain olivat vaasalainen nimimerkki J.K (oik. Kurten) ja Keuruun alueella vaikuttanut nimimerkki G.A.S (oik. Serlachius). Väittelystä kts. Teppo 1957, s. 33 - 36.

²⁷⁰ Vaissi 1987, s. 13. Haapamäellä toimi jonkin aikaa ainakin yksi pieni tukkuliike, joka ei kuitenkaan pystynyt laajentamaan toimintaansa. Haapamäen kehityksestä puhuttaessa muistutetaan silloin tällöin suunnitelmista, joissa Haapamäeltä olisi rakennettu uusi Keski-Suomen rata Saarijärvelle. Paikkakunnasta olisi näin tullut Suomen kolmas viiden radan risteys Seinäjoen ja Kontiomäen jälkeen. On spekuloitu sillä, miten uusi rata olisi vaikuttanut Haapamäen kehitykseen ja elinvoimaisuuteen. Näin ei todennäköisesti kuitenkaan olisi tapahtunut. Saarijärven rata kuului yhtenä osana niihin uusiin ratasuunnitelmiin, joita eduskunta ehdotti rakennettavaksi toisen maailmansodan jälkeisinä vuosina. Muita vastaavia oli muiden muassa Taivalkosken, Ilomatsin ja Haapajärven radat. Tuolloin tiedettiin, että uusien rataosien liikenne jäisi vähäiseksi ja niiden rakentamista perusteltiin etenkin työllisyysseikoilla. (ratahankkeista mm. Pihkala 1982, s. 446)

²⁷¹ Haapamäestä kts. Teppo 1957. Vuonna 2004, maaliskuun viimeisenä päivänä VR sulki Haapamäen aseman ja sieltä poistuivat paikalliset liikenteenohjaajat. Suunnitelmissa on lisäksi paikkakunnalla toimivan ratapölkkykyllästäjän lakkauttaminen, koska se sijaitsee pohjavesialueella. On mielenkiintoista nähdä, millaisia vaikutuksia vielä 2000-luvulla paikkakunnalle on sillä, että siellä toiminut VR vetäytyy kokonaan pois. Jo nyt puheena on ollut muun muassa Haapamäen lukion lakkauttaminen. Muutaman viimeisen vuoden aikana Haapamäki on menettänyt yhden elintarvikeliikkeen, pankin ja oman postin sekä eräitä muita vähittäisliikkeitä. Myös terveysaseman toiminnan supistamisesta on ollut puhetta. Haapamäen kehitystä puntaroidessa on pidettävä mielessä, että se alkuun toimi Keuruun rautatieasemana. Haa-

kehittymistä. Marko Nenonen²⁷² muistuttaa aiheellisesti, että "[L]iikennereitti luo kahden alueen yhteyden, mutta synnyttää samalla rakenteen, joka ensisijaisesti ylläpitää eristyneisyyttä, työnjakoa ja tapaa olla suhteessa toisiin keskuksiin eli tien toiseen päähän." Liikenneyhteys rakennetaan aina sen vuoksi, että jonkin syntyneen tarpeen vuoksi piste A ja piste B halutaan yhteyden toinen toisensa kanssa. Kyseessä voi olla alueellinen tarve (esim. yhteyden rakentaminen työttömyystöinä) tai paikallinen tarve (pisteessä A on jotain sellaista, joka täytyy saada yhteyden pisteen B kanssa). Kun kulku A:sta B:hen on alkanut, liikenne lisääntyy ajan myötä itsestään. Luonnostaan syntyneiden kulkusuuntien korvaaminen jollain toisella reitillä ei yleensä ole helppoa, vaan liikenne noudattaa pitkään vanhoja reittejä, jos mahdollista. Suomen kantatieverkko on pysynyt vuosisatoja pääpiirteissään samankaltaisena ja "tyhjästä" syntynyt rautatieverkko tuki omalta osaltaan jo aiemmin syntyneiden liikesuuntien jatkumista; vanhat ratasuunnat seurailevat usein muinoisia vesireittejä. Kulkuväylien pääperiaatteena on, että etelä-pohjoinen suunta on liikenteellisesti poikittaisyhteyksiä tärkeämpi. Tästä on maassamme yksi selkeä poikkeus: etelärannikko ei ennen rauta- ja maantieliikenteen tuloa vetänyt puoleensa liikennettä Salpausselän harjun takaa, vaan liikenne seurasi rantaviivaa. Salpausselkä muodosti hevos-aikaan nimensä mukaisesti salpaavan rahtiesteen.²⁷³

1900-luvulla syntyneistä asemakylistä vain Pieksämäki sai kokea kasvun ajan. Se sai alueelleen suuren varikon ja tavara-aseman ja lisäksi se sijaitsi erittäin vilkkaitten ratojen risteyksessä. Sen halki etelästä pohjoiseen kulki yksi maamme kantaradoista, Savon rata, ja lännestä itään "poikkitie", Pohjanmaalta Jyväskylän kautta Savonlinnaan ja Elisenvaaraan johtava poikittaisrata, joka oli vilkkaasti liikennöity. Tämän poikittaisradan merkitys käy ymmärrettäväksi, kun muistetaan että sen varrelle, Varkauteen ja Joensuuhun erkanevan radan risteykseen, vain muutaman kymmenen kilometrin päähän Pieksämäestä itään, perustettiin Pieksämäen ja Kontiomäen lisäksi ainoa huomattava 1900-luvun asemakylä, Huutokoski. Asemayhteisöjen merkityksen väheneminen 1900-luvun aikana ei koskettanut yksinomaan Suomea, vaan ilmiö on tavattavissa muuallakin Pohjolassa. Muun muassa Norjassa 1800-luvun aikana perustetuista asemakylistä seitsemänkymmentäviisi prosenttia kasvoi suuriksi teollisuuskaupungeiksi, mutta 1900-luvun puolella näin ei enää juurikaan tapahtunut.²⁷⁴

pämäki-nimensä se sai aseman lähellä sijaitsevan maalaistalon myötä vasta kun Vaasasta Jyväskylän kautta Elisenvaaraan kulkeva poikkirata valmistui ja uusi Keuruun asema rakennettiin Keuruun kirkon yhteyteen, viitisentoista kilometriä Haapamäestä itään. Tuohon asti Keuruun kirkon alue ja Haapämäki olivat asukasmäärältään ja elinkeinoiltaan kutakuinkin yhtenevät, mutta kunnallishallinnon keskittyminen kirkolle kasvatti Keuruun taajamaa. Ennen maantieliikenteen kehittymistä Keuruu sijaitsi vesiteitten kannalta otollisessa paikassa, kun taas Haapämäki rakennettiin sisämaahan.

²⁷² Nenonen 1999, s. 360.

²⁷³ Ajo 1946, s. 24 - 36.

²⁷⁴ Marthinsen 1976, s.33 - 38.

Skandinaavinen asemakylärakenne

Ruotsissa ja Tanskassa harjoitettu "stationsby/samhälle"-tutkimusperinne kuvaa painokkaammin rautatiekaupunkeja kuin yksittäisiä asemakyliä ja sen puitteissa tehdyt tutkimukset muistuttavat enemmän suomalaisia kylätutkimuksia kuin rautatieperinteen kartoittamista tai siihen liittyvän kulttuurin tutkimusta. Stationsby-käsitteen määrittelyssä näkyy selkeästi tämä ero. Tanskalaisen etnologi Bjarne Stoklundin mukaan sikäläiset asemakylät ovat²⁷⁵:

palvelukeskuksia, jonne kauppiaat ja käsityöläiset muuttavat palvellakseen talonpoikia, jotka yhä enenevässä määrin siirtävät osan aiemmin itse tekemästään kotitarvevalmistuksesta tilojensa ulkopuolella asuville ammattilaisille ja päätyvät sen vuoksi ostamaan uusia tehdasvalmisteisia kulutustarvikkeita. Uusista, pienistä kaupunkiyhteisöistä tulee näin kulttuurisen kaupungistumisprosessin etuvartioita, kun porvarillinen - tai urbaani - kulttuuri leviää yhä laajemmalle kansankerrokselle.

Erästä norjalaista sivurataa ja sen merkitystä alueen kehitykseen tutkinut Tor Ulsnæs puolestaan toteaa, että asemakylä-käsitettä on "käytetty hieman epäselvästi määritteenä radan varrella sijaitsevista kauppakeskusmaisista kylistä" ("nyttet som en litt uklar betegnelse om kjøpsenterte bebyggelser som ligger langs ei jernbaneline"). Hän määrittelee itse asemakylän käyttäen perustana Myklebostin esittämää taajaman määritelmää, jonka mukaan taajama on asukaskeskittymä, jossa on vähintään kaksisataa asukasta, joista ainakin 75 prosenttia saa toimeentulonsa muualta kuin maa- ja metsätaloudesta.²⁷⁶ Taajaman tulee myös täyttää kaupunkimaisen yhdyskunnan vaatimukset, joihin Myklebostin mukaan kuuluvat kaupunkimainen elinkeinotalous, keskittynyt asujamisto sekä rajoittunut asukasmäärä.²⁷⁷ Koska asemakylä voi olla tavanomaista taajamaa pienempi, Ulsnæs laskee asukasluvun minimin sataan henkeen, mutta tyytyy muutoin seurailemaan Myklebostin taajama-määritelmää.²⁷⁸

Asemayhteisöjen työntekijäkunta

Yhden yrityksen paikkakuntatutkimuksessaan Lucas tarkastelee myös asemakyläiden työntekijähierarkiaa ja jakaa rautateitten palveluksessa olevat useaan pääryhmään lähinnä sen mukaan, millainen kuhunkin ammattiin liittyvä statusasema on.²⁷⁹ Lucasin käyttämää jaottelua ei sellaisenaan voi soveltaa Suomen oloihin, vaikka sillä eräitä yhtymäkohtia maamme asemayhteisöihin ja rautatieläisvakansseihin onkin. Suomessa tehtävät jakautuvat kolmeen pääluokkaan. Puhutaan 1) koneosastosta, johon kuuluvat muun muassa veturinkuljettajat ja -

²⁷⁵ Stoklund 1976, s. 23. "(Stationsbyerne er) service-center, hvor handlende og håndværkere flytter ud for at betjene de bønder, som i stigende grad overlader dele af den gamle egenproduktion til specialister uden for hjemmet og bliver i stand til at købe de nye fabriksfremstillede forbrugsgoder. De nye, små bysamfund bliver dermed forposter i den kulturelle urbaniseringsproces, den borgerlige - eller urbane - kulturs udbredelse til stadig større dele af befolkningen."

²⁷⁶ Myklebost 1960, s. 47 - 48.

²⁷⁷ Myklebost 1960, s. 21.

²⁷⁸ Ulsnæs 2002, s. 10 ed.

²⁷⁹ Lucas 1971, s. 119 - 127.

lämmittäjät (koneapulaiset), 2) liikenneosastosta, johon kuuluvat taas muun muassa konduktöörit sekä 3) rataosastosta, jonka tehtävänä on ratojen kunnossapito ja siihen liittyvät muut tehtävät. Ammattiyhdistyspuolella työtehtävät jaotellaan siten, että kuljettajilla on oma liittonsa, Suomen Veturimiesten liitto, ja muut rautatieläisryhmät kuuluvat joko SAK:laiseen Rautatieläisten liittoon (esim. konduktöörit, kunnossapito, asemamiehet jne.) tai Rautatievirkamiesliittoon (hallinnollinen osa). Työtehtävien mukaan rautateillä työskentelevä kuului joko viran- tai toimenhaltijoihin; 1800-luvun puolella käytettiin nimityksiä "virkamies" ja "palvelija" tai "palvelusmies". Vastuullisissa, ammattitaitoa ja -koulutusta vaativissa tehtävissä toimivat olivat viranhaltijoita. Huomattakoon, että rajaviiva kulki veturinhytin halki: kuljettaja oli viranhaltija, mutta lämmittäjä toimenhaltija.²⁸⁰ VR:n työpaikat eivät olleet suosittuja. Vaikka veturinkuljettajan ammatti on vuosikymmenten ajan kuulunut poikien toiveammatteihin, ei muihin rautatien virkoihin ole aina ollut helppo saada työntekijöitä. Monet rautatievirat edellyttivät ylioppilastutkintoa ja vielä viime vuosisadan alkupuolella valkolakki takasi useimmiten muilta työnantajilta paremman palkan kuin mitä VR pystyi tarjoamaan. Esimerkiksi vuonna 1922 Oulun rataosalla avoimina olleisiin viiteen virkamiesharjoittelijan paikkaan ei tullut yhtään hakemusta ja työhöntulijoita jouduttiin hakemaan Viipurista asti. Muille rataosille hakemuksia tuli jonkinverran, mutta miesylioppilaita ei hakijoitten joukossa ollut lainkaan. Päteviä naishakijoita olisi ollut, mutta heitä ei voitu ottaa miehille tarkoitettuihin virkoihin.²⁸¹

Keskushallintoa hoitaneessa Rautatiehallituksessa toimi Valtionrautateitten tavoin vastaavia alajaoksia, joita olivat hallinto-, talous-, liikenne-, rata-, kone- ja hankintaosasto. Varsinainen rataverkko jaettiin ruotsalaisen esikuvan mukaan erilaisiin piireihin ja jaksoihin, keskus- ja alavarikoihin sekä monenlaisiin hallinnollisiin yksiköihin. Ajan myötä piirit muuttuivat ja liikennepaikat siirtyivät jaksolta toiselle. Nykyisin kaikkien eri alajaksojen ja -piirien toimialueitten ja niihin kuuluneitten liikennepaikkojen selvittäminen on likipitäen mahdotonta, koska tietoja ei ole koskaan koottu keskitetysti eikä kaikista siirroista ole mahdollisuutta jäljittää edes siirtopäiviä. Jotkut siirrot saattoivat olla lyhyitä, jotkut tilapäisiksi tarkoitettuja kestävätkin vuosikausia. Vuonna 1970 laadittu, rautatiehallinnosta kertova moniste esittelee Rautatiehallituksen alaista piirijakoa ja antaa samalla hyvän kuvan ratahallinnon byrokraattisesta monimutkaisuudesta²⁸²:

Piirihallinnossa ovat liikenneosaston alaiset liikennepiirit ja rataosaston alaiset ratapiirit. Rautatiekaluston ja laitteiden ylläpitämistä ja rakentamista varten on koneosaston alaisia konepajoja sekä hankita- ja varastotoimintaa varten hankintaosaston alaisia varastoja. Henkilökunnan terveyden- ja sairaudenhoitoa varten voidaan valtionrautatiet jakaa hallinto-osaston alaisiin terveydenhuoltoalueisiin, joissa voi olla erityisiä terveydenhuoltokeskuksia. // Sekä liikennepiirejä että ratapiirejä on 7. --- Liikennepiirien alaisina toimivat keskusasemat (42 liikennealuetta) ja asemat sekä varikot ja alavarikot. Ratapiirit jakautuvat 42 rakennusmestarien vastuualueeseen ja

²⁸⁰ Muita toimenhaltioita olivat varastonhoitajat, vaihde-, juna-, asema- ja asetinlaitemiehet, vaunun tarkastajat, ratavartijat ja konttoriapulaiset.

²⁸¹ Kaleva 28.11.1922.

²⁸² HMY; Hallintoaineisto, Rautatiehallinto, opetusmoniste 1970, s. 4.

nämä edelleen radantarkastusalueisiin. Lisäksi toimii rataosaston alaisina 7 opastinpiiriä ja 4 puutarhantoimialuetta. Hallinto-osaston alaisia terveydenhuoltoalueita on 104. --- Polttoaine- ja puutavarajaoston alaisina toimivat hoitoalueet.

Sitaatissa mainitut liikenne- ja ratapiirien keskuspaikat olivat tuolloin Helsinki, Kouvola, Tampere, Seinäjoki, Oulu, Pieksämäki ja Joensuu. Konepajoja sijaitsi Pasilassa, Hyvinkäällä, Turussa, Vaasassa, Oulussa, Kuopiossa ja Pieksämäellä ja niiden yhteydessä toimivia varastoja viidellä paikkakunnalla.

Asema-alueet

Suomessa asema-alueen suuruuteen ja kehitykseen vaikutti huomattavasti se, millaisesta liikennepaikasta kullakin paikkakunnalla oli kyse. Ammattikielessä "liikennepaikka"-termi on yleisnimitys kaikille sellaisille rataverkon pisteille, joissa junat voivat aikataulun mukaisesti pysähtyä, esimerkiksi väistääkseen vastaantulevaa junaa. Matkustajia ne voivat ottaa ja jättää vain sellaisilla henkilöliikennepaikoilla, jotka siihen tarkoitukseen on hyväksytty.²⁸³ Henkilöliikennepaikat jaetaan eri luokkiin sen mukaan, miten suuresta asemasta oli kyse. Varsinaisia kansainväliset mitat täyttäviä keskusasemia ei Suomeen koskaan ole rakennettu. Alun perin ensimmäisen luokan asemiin kuuluivat vain Helsinki ja Viipuri, myöhemmin myös Tampere ja Turku. Monet risteysasemat sijoitettiin toiseen ja kolmanteen luokkaan, mutta neljännen ja viidennen luokan asemat olivat maassamme tyyppillisimpiä.

Varsinaisten asemien lisäksi rakennettiin pysäkkejä, joilla oli myös oma luokituksensa. Pysäkkirakennukset olivat verrattain suuria eivätkä ne eronneet ulkonäöltään oleellisesti asemarakennuksista. Pysäkkejä rakennettiin suurehkojen radanvarsikylien kohdalla eikä pistoraiteita lukuunottamatta niiden kohdalla koskaan ollut ratojen risteystä. Pysäkkejä pienempiä liikennepaikkoja olivat vielä laiturit ja laiturivaihteet, joiden miehityksenä yleensä oli yksinomaan asemamies. Myös naiset saattoivat palvella laiturinhoitajana²⁸⁴. Virallisesti asemapäälliköt työskentelivät vain asema- ja pysäkkiluokituksen saaneilla liikennepaikoilla. Mitä parempi luokitus ja mitä vilkkaampi asema, sitä suurempi herra asemapäällikkö oli. Risteysasemilla hän vastasi pienen tehtaan patruunaa ja yhdessä kansakoulunopettajan ja pastorin kanssa muodosti kylän yläluokan. Asemapäällikön alaisuuteen kuuluivat periaatteessa kaikki paikkakunnalla työskentelevät rautatieläiset. Jos asemalla oli hoidettava postikonttori, asemapäällikkö oli lisäksi usein nimellisesti sen vastaava johtaja, joka sai siitä erillisen korvauksen, vaikkakaan useimmiten hän ei puuttunut postin jakeluun tai kulkuun. 1980-luvulla pienillä linja-asemilla toimivien asemapäälliköitten tehtävännimike yritettiin muuttaa asemamestariksi, mutta se jäi hyvin lyhytaikaiseksi kokeiluksi. Liikenteen automatisointi ja asemien miehityksen vähentäminen

²⁸³ Ratahallintokeskus määrittelee liikennepaikan paikaksi, joka on perustettu "junaliikenteen turvaamista tai asiakaspalvelua varten" (Verkkoselostus 2003, s. 9)

²⁸⁴ Kemi - Tornio radan avaamisen jälkeen 1900-luvun alussa Simon liikennepaikalla toimi jonkin aikaa naisasemapäällikkö, mutta hän joutui pian luopumaan toimestaan, kun viran vaatima miesasemapäällikkö saatiin nimitetyksi virkaan.

johtivat lopulta siihen, että asemille jäi vain minimimiehitys ja asemapäälliköitten vakansseja säilytettiin vain suurilla risteusasemilla.

Asemarakennuksien henkilökuntaa

Asemarakennuksessa työskentelivät lisäksi junanlähettäjä, nykyiset junasuoritajat ja liikenteenohjaajat, joiden tehtävänä oli valvoa lähtevien ja saapuvien junien kulkua, kirjurit, joiden tehtävänä oli lähinnä rahti- ja junapäiväkirjojen täyttäminen sekä sähköttäjät, jotka ennen puhelimien tuloa hoitivat asemien välisen radioliikenteen. Suurilla asemilla työskenteli lisäksi lipunkirjoittajia ja mahdollisesti myös toimistovirkailijoita. Jos aseman yhteydessä toimi niin sanottu ajovarikko eli sinne oli sijoitettu omia veturimiehiä ja kalustoa, heidän esimiehenään toimivat varikonpäälikkö sekä osittain myös veturimestari. Kuljettajien ja lämmittäjien lisäksi ajovarikolla työskenteli erityisesti höyryveturiaikaan huoltotehtävistä vastaavia työntekijöitä, kuten rasvareita ja mekaanikkoja. Naisia oli työssä veturinpuotsareina, joiden tehtävänä oli muun muassa veturikattiloitten pesu ja niihin muodostuneen kattilakiven poistaminen. Vaunuhuollon esimiehenä toimi vaunumestari, jonka alaisena oli vaunukorjaukseen erikoistuneita ammattilaisia. Ratapihalla ja tavaravarastoissa toimi asema- ja vaihdemiehiä, joiden tehtävät olivat moninaiset. Talvisaikaan he vastasivat ratapihan ja asema-alueen lumitöistä, he laskivat lähtevät tavarajunat sekä käänsivät tarvittavat vaihteet saapuville ja lähteville junille sekä ratapihalla toimiville järjestelyvetureille. Lähtevän ja saapuvan tavaran toimituksista vastasi pakkamestari, jonka nimike myöhemmin muutettiin kuormausmestariksi. Tavara-asemilla esimiehenä toimi ratapihakonduktööri, jonka johdolla lähtevät junarungot koottiin. Konduktöörit kulkivat yhdessä junamiesten kanssa myös tavarajunien mukana. 1950-luvun alkuvuosina alettiin tavarajunia vähitellen siirtää yksinomaan veturimiesten ajettaviksi (ns. "aavejunat") ja konduktöörit poistui-
vat niistä. Liikennehenkilökuntaan kuuluivat rahastajat, jotka toimivat lähiliikenteessä konduktöörin apuna sekä kiskobussijunissa jonkin aikaa myös yksinään. Tällöin junan päällikkönä toimi konduktöörin sijasta poikkeuksellisesti kuljettaja. Rautatieliikenteen alkuvuosikymmeninä kaikkien junien mukana kulki lisäksi jarrumiehiä, joiden tehtävänä oli veturinkuljettajan annettua vihel-
timellä jarrutus-opasteen kääntää junarungon mekaaniset jarrut kiinni. Paineil-
malla toimivien ja veturista säädettävien koko junaan vaikuttavien jarrujen tul-
tua käyttöön jarrumiehiä ei enää tarvittu.

Isompien asemien yhteydessä työskenteli oma ratamestari, joka vastasi kisko-
jen mekaanisesta kunnosta. Hänen alaisinaan toimivat ratapartijat, joita oli
asutettu säännöllisin, noin viiden - kymmenen kilometrin välimatkoin pitkin
rataa ja joiden tehtävänä oli päivittäin tarkastaa oman rataosansa kunto sekä
talvisaikaan hoitaa auraukset. Niissä kohdissa, joissa maantie ylitti radan, veräjän-
partijat vastasivat maantiepuomien sulkemisesta ja avaamisesta. Veräjänparti-
jana toimi usein rataavahdin vaimo. Höyryveturiaikaan tärkeä tehtävä oli pum-
punhoitajalla, joka vastasi siitä, että asema-alueen vesitorniin ja vesiviskureihin
vettä nostava pumppu toimi. Hoitaja asui yleensä pumppuhuoneen yhteyteen
rakennetussa pienessä asunnossa. Koska pumppuhuone oli rakennettu ve-

denottopaikan läheisyyteen, se saattoi sijaita kaukana varsinaisesta asema-alueesta; yli kilometrin etäisyydet olivat tavallisia. Tallien tai itse aseman läheisyydessä sijaitti sen sijaan polttoainekenttä, josta veturien tarvitsema polttoaine, halot ja hiilet, lastattiin pysähdyksen aikana tenderiin. Lastauksesta huolehtivat polttoaineenjakajat eli "halkoukot". He myös pätkivät puut valmiiksi veturin tulipesään sopiviksi haloiksi. Suurimmilla asemilla työskenteli lisäksi siivoojia ja oma yövartija.

Radanrakentajat

Rautateiden leviäminen tarjosi rakennusaikana tilapäistä työtä monelle maaseudun asukkaalle. Monien ratatyömaalta toiselle vakituisesti kiertävien niin sanottujen kantajääkäreiden lisäksi suuret työmaat tarjosivat työtä ammattitaidottomille kärry- ja lapiomiehille sekä hevost miehille, joita saatiin työmaalle yleensä lähialueilta. Kantajääkärit puolestaan olivat usein arvostettuja ammattimiehiä ja usein he olivat etäisillä maaseuduilla ensimmäisiä toispaikkakuntalaisia, jotka toivat tullessaan tuulahduksen oudosta kulttuuripiiristä.²⁸⁵ Ratatyömaan palkat maksettiin käteisenä ja monelle kyseessä oli ensimmäinen kosketus palkkatyöhön: hyvän aikalaiskuvauksen antaa K.A. Järven vuonna 1900 kirjoittama opettavainen kuvaus "Savon radalla", jossa ratatyömaalla vuoden ajan ahkerasti työskentelevä Tahvo-poika saa säästöön kolmattasataa markkaa, joiden turvin hän pystyi perustamaan oman kaupan.²⁸⁶ Palkat olivat todellisuudessaakin verrattain hyviä, ja usein rakennustöitä tehtiin sellaisina vuodenaikoina, jolloin muuta työtä ei edes ollut tarjolla. Korostettakoon lisäksi, että Suomessa ratatyömailla ei ensimmäisten Helsinki - Hämeenlinna ja Riihimäki - Pietari-osuuksien valmistuttua juurikaan käytetty vankityövoimaa²⁸⁷, vaan radat teetettiin tavanomaisena palkkatyönä. Lisäksi on huomattava, että ratatyöt tarjosivat hätätyötä kadon uhreiksi joutuneille, myös naisille ja lapsille. Lahden ja Kouvolan välillä rataa seuraava ja paikka paikoin edelleen näkyvä kiviaita syntyi juuri tällaisen naisten ja lasten tekemän hätäaputyön tuloksena.²⁸⁸ Myöhemminkin ratatyöt työllistivät naisia, joille maaseudulla ei muuta ansiotyötä ollut yleensä lainkaan tarjolla. He olivat kaiketi tyypillinen näky ratatyömailla, jos jotain voi päätellä Iisalmen Sanomissa 1899 julkaistusta uutisesta, joka koski Taivalkylän alueen ratatyömaan avaamista. Työmaalle saapui heti koko joukko miehiä kysymään urakkaa "ja pian sinne piiatkin pannuineen pyyhkäisewät, wanhat akat warsinkin", lehti toteaa.²⁸⁹ Toiminnassa olevat rautatiet työllistivät lisäksi välillisesti: koska veturit alkuvuosina käyttivät yksinomaan halkoja polt-

²⁸⁵ Hyvä kuvaus tanskalaisten radanrakentajien elämästä ja maailmankuvista sisältyy teokseen Haugbøll 1955.

²⁸⁶ Järvi 1900.

²⁸⁷ Vankityövoiman puuttuminen ei välttämättä kerro humanien asenteiden lisääntymisestä, vaan siitä, että ensimmäisten rataosien työmaat osoittivat vankien käyttämisen käyvän kalliiksi. Vaikka työvoima oli ilmaista, tilapäisten kuritushuonerakennusten rakentaminen ja vartijoiden palkkaaminen maksoi. (Katso Turpeinen 2003, s. 72)

²⁸⁸ Kts. Lagerblom 2003.

²⁸⁹ Iisalmen Sanomat 25.01.1899.

toaineenaan, VR pysyi vuosikaudet Suomen suurimpana polttopuun ostajana. Esimerkiksi vuonna 1918 VR:n halkokonttori osti yksinomaan Hämeen metsistä kaksi miljoonaa kuutiometriä polttopuuta, jonka laskettiin riittävän parin vuoden tarpeiksi.²⁹⁰ Halkolämmitystä käytettiin vetureissa vielä pitkään jatkosodan päättymisen jälkeen, jolloin lähes sata hiilikäyttöistä veturia muutettiin takaisin halkopolttoisiksi. Sodan jäljiltä maamme puuvarastot olivat suuret eikä olisi ollut järkevää maksaa kivihielestä ulkomaille, kun kotimaista polttoainetta oli saatavilla.²⁹¹

Asumisolot

Koska monet asemat rakennettiin keskelle asumatonta maastoa, niiden yhteyteen pystytettiin lähes poikkeuksetta henkilökunnan asunnot. Asemapäällikkö asui yleensä asemarakennuksen yhteydessä, mutta suurille asemille hänelle rakennettiin erillinen, usean huoneen talo; nykypäivään saakka sellainen on säilynyt esimerkiksi Lahden asemarakennuksen itäpuolella. Parin huoneen asuntoja rakennettiin yleensä muille ylemmille virkailijoille, kuten ratamestarille, mutta muut työntekijät saivat tyytyä yhden huoneen asuntoihin. Vaikuttaa siltä, että VR:n asuntoja pyrittiin järjestämään sellaisille työntekijöille, jotka osallistuivat välittömästi liikenteenhoitoon, sillä esimerkiksi polttoainekentän työntekijöille niitä ei yleensä osoitettu. Jakoperusteihin saattoi jossain määrin vaikuttaa viran statusasema, mutta myös se, että suurilla asemilla, joilla oli säännöllinen yöpalvelus, virkailijoiden työpäivät venyivät pitkiksi. Junat kulki-
vat läpi vuoden, myös suurina juhlapyhinä, jolloin työntekijöitten täytyi olla virassa. "Rautatievirkamiehillä ei ole mitään pyhää, mitään juhlaa, heillä on aina sama työ", kirjoitti J. Alopaeus osuvasti runsaat sata vuotta sitten²⁹².

Lähellä työpaikkaa sijaitseva asunto helpotti pitkien ja epäsäännöllisten työvuorojen tekemistä ja lisäksi työntekijät olivat tarpeen vaatiessa saatavissa nopeasti töihin myös silloin, kun heillä oli vapaavuoro. Kustannussyistä saman luokan asemarakennukset sekä asuintalot tehtiin VR:n arkkitehdin suunnitelmien tyyppipiirrosten mukaan. Näin esimerkiksi "yksinkertaisesta vahtituvas-
ta" eli yhden perheen talosta, joka oli tyyppillinen ratavahdin asunto, tuli maamme levinnein talotyyppi, jota näkee vieläkin pitkin ratojen varsia sekä asema-alueiden yhteydessä.²⁹³ (Kuva 1.5)

²⁹⁰ Kajaanin Lehti 16.10.1918. Polttopuulla oli tarkat säännöt. Vain noin vuotta ennen ostoa kaadetut koivu, kuusi, mänty ja leppäpuu kelpasivat. Puunhakintaa varten lähetettiin Helsingistä maakuntiin kiertämään erityinen puunostojuna, jossa halkokonttorin ostovaltuutettu matkasi. Juna kulki ns. "asemien johdolla", ts. ilman aikataulua ja se lähetettiin asemalta toiselle vakinaisten junien välissä. Puunostomatkat kestivät yleensä kuukauden. (MMA, 1.11.1 Valtionrautatiet, 14. ratajakso Kuopio, Saapuneet kirjeet 1911; Puutavarantarjoamisohjeet, 1958, s. 18.)

²⁹¹ VR:llä oli vuonna 1949 798 veturia, joista 60 turpeella lämmitettäviä, kivihiehellä 359 ja haloilla 369. Kivihiepolttoisista 97 muutettiin uudelleen halkoja käyttäviksi. (Täysiä vuosia, s.8)

²⁹² Alopaeus 1893, s. 20.

²⁹³ Rakennustyypeistä kts. Valanto 1984; Joutsalmi 2000.



KUVA 1.5 Lakkautetun Mäntylahden liikennepaikan lähellä Kuopio - Iisalmi-rataosalla on säilynyt kaunis asuinrakennuskokonaisuus, johon kuuluvat keskellä näkyvä vahtitupa, vasemmalla sijaitseva ulkorakennus sekä takana oikealla hämmöttävä sauna-pesutupa. (Kimmo Lagerblom, 22.04.1999)

Asuinrakennuksien yhteyteen varattiin VR:n henkilökunnalle pieni kasvimaa, ja lisäksi asemien ja kylän muun asutuksen väliin rakennettiin pienillekin paikkakunnille puisto. Syytä tähän ei ole yksiselitteisesti pystytty osoittamaan, mutta tapa lienee tullut Suomeen Englannista Norjan ja Ruotsin kautta. Voidaan olettaa, että puistoalueen toivottiin estävän höyryveturien piipuista sinkoilevien kipinöitten aiheuttamia asuinrakennusten paloja eli puisto toimi palomuurina. Lisäksi puistot toimivat toisellakin tapaa muurina: ne pehmensivät kovan teknisen maailman törmäämistä pehmeään agraarikulttuuriin.²⁹⁴ Puisto oli ikään kuin siirtymäkäytävä kahden erillisen maailman välillä. Ulkomailla asemat rakennettiin yleensä läpikuljettaviksi. Puisto saatteli matkalaisen kuin huomautta odotussaliin, jonka vastakkaisella puolella aukeni tekninen höyryvetureitten maailma. Suomessa kuitenkin tämä käytävä-ajatus toteutui vain osittain, sillä vain suurten kaupunkien asemat rakennettiin läpikuljettaviksi. Käytännössä kaikkien maaseudulla sijaitsevien asemien ulko-ovet rakennettiin vain laiturin puolelle, joten matkustaja joutui aina kiertämään asemalle rata-alueen kautta. Mannermaiseen tyyliin asemien yhteyteen rakennettiin kuitenkin puistoja. Niihin istutettavia kukkia varten VR perusti oman keskuspuutarhan pääradan vieressä sijaitsevaan Nuppulinnaan kymmenkunta vuotta rautatieliikenteen aloittamisen jälkeen, 1873.²⁹⁵

²⁹⁴ Vrt. Nikula 1993b, s. 87.

²⁹⁵ Ainakin Suomessa asemapuistoilla oli palomuurina olon lisäksi myös maisemallisia tehtäviä. Jo vuonna 1874 VR palkkasi ylipuutarhurikseen Rudolf Grönholmin, joka oli opiskellut puutarhanhoitoa Helsingin lisäksi Saksassa, Englannissa ja Ranskassa. Siellä Grönholm pääsi paroni Rotschildin kuuluisaan Ferriér's'n linnaan puutarhanhoitajaoppilaaksi, joten hän oli Suomeen palattuaan tehtävänsä ainakin kokemuksensa perusteella erittäin pätevä. (Hagman 1922, s. 220 - 221.) Asemapuistoja ehdotettiin myös luonnonsuojelullisiin tehtäviin. Suomen elänsuojeluyhdistyksen pu-

Rautateitten aiheuttamat muutokset

Rautatie historiassa

Ylisanoihin sortumatta voi todeta, että 1800-luvun teollinen vallankumous ja rautatiet edellyttivät toinen toistaan. Erillisenä teollisen vallankumouksen leviäminen olisi ollut lähes mahdotonta ja rautateitten tarve olisi tällöin jäänyt vähäiseksi. Molemmat syntyivät saman keksinnön, höyrykoneen, käyttösoveluksina, ja laajentuakseen ja toimiakseen tehokkaasti ne tarvitsivat toistensa apua. Rautateitten vaikutusta talouselämän kehittymiseen on vaikea mitata, samoin on vaikea arvioida, miten paljon ne vaikuttivat kansallisaatteiden syntyy. Kun ihmisten liikkumismahdollisuudet olivat rajatut, he samaistuivat tiukemmin omaan yhteisöönsä, lähipiiriinsä ja asuinpaikkaansa kuin sellaiseen vaikeasti hahmotettavaan käsitteeseen kuin isänmaa.²⁹⁶ Rautateitten myötä matkustus maan sisällä helpottui ja samoin eri maankolkista saapuvat uutiset tavoittivat syrjäalueet entistä nopeammin. Lähipiirin sijasta valtion ja maanosan asiat työntyivät ihmisten tajuntaan. On täysin mahdotonta sanoa, miten paljon rautatieliikenne vaikutti suoraan valtiollisen ajattelun kehittymiseen, mutta suuntaviittaa antaa kuuluisan valtiopäivämiehen ja taloustieteilijä Friedrich Listin vuonna 1897 rautateistä lausumat sanat²⁹⁷ – lähes samoin sanoin puhuttiin sata vuotta myöhemmin Internetin mahdollisuuksista:

Kaikki kansalliset ennakkoluulot, kansallinen viha ja kansallinen itserakkaus tulevat häviämään. Rautatieverkko tulee tekemään seisovat sotajoukot [standing army = vakinainen armeija] tarpeettomiksi tahi ainakin supistamaan ne mitättömiin. Kenellä käsissään rautatiet, hänellä kaikki.

Tarvetta uuteen kuljetusmuotoon ei katsottu olevan, sillä jo 1700-luvun puolestavälin Englannin tärkeimmät teollisuuskeskukset oli yhdistetty rannikkokaupunkien satamien ja hiilialueitten kanssa keinotekoisilla kanavilla. Massiivisia, roomalaisten akveduktien tavoin laaksojen yli rakennettuja valtaisia rakennelmia ja tasamaahan raivattuja uomia kutsuttiin aiheellisesti "Englannin pyramideiksi"²⁹⁸. Teollisen vallankumouksen lisätessä tehtaitten tuotantoa ja raaka-

heenjohtaja T.K. Forsten korosti vuonna 1916 kaikille asemapäälliköille lähettämässään kiertokirjeessä asemapuistojen merkitystä: "Yleistä huomiota ja ihastusta niin hyvin maamme asukkaissa kuin myöskin siinä muukalaistulvassa mikä varsinkin viime aikoina vyörii niemellemme ei ole voinut olla herättämättä se järjestys ja puhtaus, mikä vallitsee rautatieasemillamme. Vähemmin huomiota eivät ole ollut herättämättä ne kauniit ja aistikkaat puistot, istutukset ja kukkaslaitteet, jotka niitä asemia ympäröivät. Kuinka suurena tekijä asemain virkakuntiin kuuluvien henkilöiden viihtymiseen heidän verrattain yksitoikkoisessa elämässään, kuinka hauskana ajanviettona matkustavaisille --- ovatkaan nämä istutukset". Forstenin mukaan tätä viihtyisyyttä voitaisiin edelleen lisätä laittamalla näihin puistoihin "hyönteissyöjälintujen pesimäpönttöjä" sekä vielä huolehtimalla puistoalueilla lintujen talvuruokinnasta (MMA, 1.11.1. Valtionrautatiet, 19. ratajakso, Ea 16, saapuneet kirjeet, Eläinsuojeluyhdistyksen kirje 02.12.1916) . Asemapuistoista myös Joutsalmi 2000, s. 112 - 113.

²⁹⁶

²⁹⁷

²⁹⁸

Esim. Knuutila 1996, s. 78 - 79.

Sit UK 1902, s. 169.

Dahl 1983, s. 168.

aineitten tarpeita, kanavat eivät enää kyenneet vastaamaan tarpeeseen. Manchesterin, eli "*Cottonopolikseksi*" kutsutun puuvillakaupungin kutomateollisuus valitti, että puuvillalapaalin kuljettaminen Liverpoolista kanavitse tehtaalle maksoi yhtä paljon kuin sen tuonti Yhdysvalloista Liverpooliin ja matkaankin kului yhtä paljon aikaa. Monopoliasemassa olevilla kanavilla ei ollut mitään tarvetta tehostaa toimintaansa tai laskea hintoja. Tehtaat halusivat sen vuoksi oman kuljetusväylän, hevosvetoisen rautatien. Sen sai suunniteltavakseen George Stephenson. Hän oli aiemmin valmistanut pieniä, kaivoksissa käytettyjä lokomotiiveja sekä vuonna 1820 maailman ensimmäisen varsinaisen veturin, joka veti kahtakymmentäyhtä, matkustajia täynnä olevaa hiilivaunua.

Tuotteiden ja ihmisten kuljettaminen paikkakunnalta toiselle oli rautatien tärkein kyky: suurissa teollisuuslaitoksissa syntyneet tuotteet oli saatava markkinoille, tehtaat tarvitsivat raaka-ainetta ja energiaa. Asutuksen levittäytyessä yhä uusille paikkakunnille myös tavarankuljetusmatkat pidentyivät. Tavaroiden lisäksi junissa kulkivat ihmiset. Vasta rautateitten myötä asutettiin Pohjois-Amerikka, toteaa Albro Martin USA:n rautatiehistoriaa käsittelevässä kirjassaan.²⁹⁹ "Höyryhepo tuo sivistyksen" kirjoitettiin puolestaan 1870-luvulla Suomen Kuvalehden artikkelissa, jonka mukaan Yhdysvaltain sivistysvyöhyke siirtyi kohti länttä sitä mukaan, kun preeriaa halkova rata valmistui.³⁰⁰ Vuonna 1896 rata ulottui Yhdysvaltojen itärannikolta Tyynen valtameren rannalle. Ensimmäistä kertaa ihmisillä oli mahdollisuus helposti ja mukavasti päästä tutustumaan mantereen sisäosien tarjoamiin mahdollisuuksiin. Näin alkanut USA:n keskiosien teollisuus- ja maanviljelysalueiden synty sekä asutuksen leviäminen yhä uusille alueille synnyttivät maan sisäistä siirtolaisuutta. Se taas lisäsi entisestään matkustajien määrää, koska uusille asuinalueille työn perään lähteneet joutuivat kauas kotiseudultaan, jonne heitä yritettiin saada palaamaan etenkin loma-ajoin. Koti-ikävä otettiin rautatieyhtiöitten uudeksi mainosaseeksi, ja julisteet kehottivat ihmisiä pistäytymään vapaapäivinä kotipuolella, mieluiten tietysti junalla. "Käy kotona jouluna, poikaseni!", "Go Home for Christmas, My Boy - Go Home!", junayhtiöitten mainokset julistivat³⁰¹ kääntäen puolelleen vielä tuolloin hyvin muistetun Lännen asutuskehoituksen: "Lähde länteen, nuorukainen!", "Go West, Young Man – Go West!"

Rautateiden merkitystä Euroopan "postnapoleonilaiselle" ajalle, johon kuului voimakas taloudellinen kasvu, on mahdotonta arvioida, koska eri muutujia on liian paljon³⁰². Rautatiet joka tapauksessa nopeuttivat merkittävästi valtioiden talouskasvua, joka puolestaan kaupankäyntiä lisäämällä nopeutti rataverkon ja liikenteen laajenemista. Toisaalta on pidettävä mielessä, että samaan aikaan kiihkeästi laajeneva rataverkko kalustoineen satoi uskomattomat määrät pääomaa. Se taas vähensi sijoituksia muille pääomavaltaisille aloille ja mahdollisti hidasti niiden kasvua.³⁰³ Valtiot ja yksityiset sijoittajat näyttivät kuitenkin

²⁹⁹ Martin 1992, s. 82.

³⁰⁰ Indianeja... 1873, s. 152.

³⁰¹ Martin 1992, s. 83. Vrt. 1990-luvun lopussa Finnairin "Illaksi kotiin"-mainoskampanjaa.

³⁰² Mitchell 2000, s. 75 - 76.

³⁰³ Allen 2000, s. 77.

pitävän junaliikenteen avaamia näköaloja erittäin merkittävänä, koska uusia ratoja rakennettiin ympäri mannerta. 1800-luvulla vallinnutta rautatieinnostusta on omana aikanamme vaikea ymmärtää ja hahmottaa. Yhtä suuria eurooppalaisia rakennushankkeita saa hakea kaukaa historiasta: Rooman valtakunnan rakentaminen tieverkkoineen ja vesikanavineen on kutakuinkin ollut yhtä valtava voimanponnistus. Rautatieliikenteen kotimaana Englanti käy hyvästä esimerkistä: vuonna 1830 siellä oli vain runsaat puolentoistasataa kilometriä rataa, mutta vuonna 1875 määrä oli kasvanut vajaan kymmeneen tuhanteen kilometriin. Työntekijämäärä nousi vielä ripeämmin ja se kaksinkertaistui parissa vuosikymmenessä. 1840-luvulla töissä oli 47.000 henkeä, vuonna 1860 jo 112.000.³⁰⁴ Suomessa rautatieammatit yleistyivät 1900-luvun mittaan niin että vuosisadan puolessavälin VR:n palveluksessa toimi runsaat 38.000 työntekijää. Määrä oli lisääntynyt viidessäkymmenessä vuodessa noin kolmellakymmenellä tuhannella hengellä ja oli huipussaan vuonna 1948³⁰⁵. Työntekijämäärä kasvoi valtakunnallisesti niin merkittävän suureksi, että kun vuonna 1958 Yleisradion järjestämässä kilpailussa haettiin Suomen keskivertoperhettä, joka vastasi Tilastollisen päätoimiston, nykyisen Tilastokeskuksen, määrittelemiä tyypillisen suomalaisperheen kriteereitä, sellaiseksi valikoitui rautateiltä toimeentulonsa saava, tamperelaisen junamies Reino Tirrosen perhe.

Keski-Eurooppaan nousseet keskusasearakennukset edustivat ennennäkemätöntä arkkitehtuuria. Ne olivat valtavan kokoisia, Rooman valtakunnan teatteri- ja sirkusrakennusten ja keskiaikaisten kirkkojen jälkeen maanosan suurimpia yleisölle avoimia rakennuksia, jotka edellyttivät täysin uusia rakennusteknisiä ratkaisuja, kuten esimerkiksi laajaa raiteitten ylle ulottuvaa tuetonta holvikattoa.³⁰⁶ Suunnittelijat kohtasivat muitakin ongelmia. Asemarakennuksilla ei käytännössä ollut edeltäjiä, joten ne jouduttiin kehittämään tyhjästä. Jonkinlaista esikuvaa sentään antoivat postivaunujen ja kanavalaivasatamien odotussalit, joskaan mitoitukseltaan ne eivät vastanneet suuria keskusaseimia.³⁰⁷ Insinööritaito joutui puolestaan lujille, kun radat vaativat jyrkkiä siltoja ja pitkiä tunneleita: esimerkiksi Norjan kantarataverkolle louhittiin lyhyessä ajassa 800 tunnelia ja rakennettiin 2700 siltaa. Suomessa 1800-luvun radanrakennus heijastui aina polyteknilliseen opetukseen saakka: maa- ja vesirakennusinsinöörien koulutus keskittyi pitkäksi aikaa vain kattamaan rautatieinsinöörien tarpeen (kuva 1.6).³⁰⁸

³⁰⁴ McKenna 1980, s. 23.

³⁰⁵ Rautatietilasto 2003, taulu 7; Pihkala 1982, s. 448.

³⁰⁶ Atwell 1979, s. 24

³⁰⁷ Asemarakennuksien tehtävistä kts. esim. Anderson 1996, s. 161 - 185.

³⁰⁸ Heikkinen&Hoffman 1982, s. 86.



KUVA 1.6 Rautatiet muuttivat maisemaa. Leppälahden suuri leikkaus Jyväskylä — Piek-sämäki-rataosalla kuuluu yhdessä Kallaveden silta- ja pengertyömaan kanssa maamme suurimpiin käsivoimin tehtyihin maanrakennuksiin. (Kimmo Lagerblom 05.09.2002)

Uusien ratojen suunnittelijoilla oli kynänkärjessään mahtava voima: yksi uutta ratalinjaa kuvannut kynänveto merkitsi monelle vanhalle mutta sivuun radasta jääneelle keskuspaikalle vähittäistä näivettymistä ja kuolemaa, kun taas seudut, joiden läpi uusi rata kulkisi, tulisivat kehittymään ja kasvamaan.³⁰⁹ Ratalinja muutti maisemaa. Monissa paikoissa siitä tuli raja, joka jakoi kaupungin eri osiin ja sen ylittäminen merkitsi luokka- tai ainakin asuinpaikkarajan ylitystä³¹⁰.

Rakennettiinpa radat sitten mistä syystä tahansa, niiden varrelle nousi erilaista asutusta. Englannissa ratalinjauksien myötä syntyi kolme uutta teollisuustyyppiä. 1) Asemien yhteyteen tai sellaisille paikkakunnille, joista oli rautatieyhteys, sijoittui paikallisia raaka-aineita ja paikallista työvoimaa käyttävä pienteollisuus, kuten meijerit, panimot ja myllyt. 2) Tyypilliset, alueelta löytynyttä raaka-ainetta käyttävät, yhden yrityksen paikkakunnat, kuten kiviokset ja kiviteollisuus, kykenivät asettumaan uusille, etäisille alueille vedätettyään rautatien teollisuuslaitoksensa yhteyteen. 3) Julkisten töitten varoin alettiin rakentaa sopiviin kohteisiin voimalaitoksia tai säännöstelyaltaita, joihin ve-

³⁰⁹ Faith 1994, s. 299 -300.

³¹⁰ Esim. Sirmelä 1997, s. 246 - 251.

dettiin rakennustöitten ajaksi tilapäinen rata. Monet näistä radoista jäivät kuitenkin pysyviksi ja houkuttelivat alueelle muuta teollisuutta.³¹¹

Rautatien kannalta Pohjoismaat olivat hankalia maita. Kaupunkien väliset etäisyydet olivat pitkiä, talvi ankara ja väestöä vähän. Suomessa lisävaikeuden synnyttivät runsaat vesistöt. Yksityistä pääomaakaan ei ollut kovin runsaasti, joten valtiot joutuivat osallistumaan pitkien kantaratojen rakentamiseen. Vaikka vielä joskus kuulee sanottavan, että nämä suuret kantaradat oli helppo rakentaa 1800-luvulla, kun työvoima oli halpaa, väite ei pidä paikkaansa. Radanrakennus on aina ollut erittäin kallista: esimerkiksi vuonna 1857, jolloin Norjassa oli työn alla kolme suurta ratatyömaata, valtion koko vuoden budjetin loppusumma nousi 18,5 miljoonaan kruunuun ja ratatyöt nielivät 12 miljoonaa kruunua.³¹² Suomessa Riihimäki - Pietari rata tuli maksamaan kaksi kertaa niin paljon kuin Saimaan kanavan rakennustyöt.³¹³ Ratojen tuottama liiketaloudellinen hyöty oli kaikesta huolimatta niin suuri, että sijoitukset nähtiin tarpeellisiksi ja ainakin Suomessa rautatiet tuottivat voittoa toimintansa alkuvuosista lähtien.³¹⁴ Hyvänä esimerkin ratayhteyden liiketaloudellisesta merkityksestä saa Norjan rautatieliikenteen alkuvuosista. Pohjoismaista Norja oli tuohon aikaan johtava sahataran viejä: esimerkiksi 1830-luvulla maasta vietiin lähes miljoona kuutiometriä sahaamatonta puutavaraa, kun samaan aikaan Ruotsin vienti oli runsaat 200.000 kuutiometriä ja Suomella vain puolet Ruotsin määrästä.³¹⁵ Kristianian, nykyisen Oslon, pohjoispuolella sijaitti laaja metsäalue, joka oli maan eteläosan tärkein puunmyyntikeskus. Käsitelty puu ja raakapuu rahdattiin sieltä ensin maitse Kristianiaan, josta se lähetettiin laivoilla edelleen. Puunkuljetuksen pulonkaula oli tuo maaosuus. Väli oli mäkinen ja hevoskuormia liikkui sillä niin runsaasti, että tie ei kestänyt rasitusta. Osan vuotta se oli kokonaan kulkukelvoton. Pääosin kuljetukset tehtiin talvella, jolloin välillä saattoi liikkua 10.000 puukuormaa. Oslon ja Eidsvollin välinen rata avattiin liikenteelle 1854 ja se osoittautui erittäin hyödylliseksi. Ennen rautatietä hevosten kuljettaman puurahdin hinta Eidsvollista Kristianian satamaan oli maksanut yhtä paljon kuin se laivaus Norjasta Portugaliin. Junan myötä maarahdin osuus laski murto-osaan aiemmasta, putous oli jopa 50 - 60 prosentin luokkaa, suuria puukuormia pystyttiin toimittamaan läpi vuoden ja puutavaraelinkeinoon kannattavuus parani.³¹⁶

Francis Sejersted korostaa ruotsalaisen elinkeinoelämän tutkimuksessaan, että Norjassa liike-elämän ja rautateitten välille syntynyt tarve oli paljon suurempi kuin Ruotsissa, jossa valtion rautatierakennukset alkoivat sen vuoksi jonkin verran myöhemmin.³¹⁷ Tulkintaa on sellaisenaan vaikea hyväksyä. Totta on se, että Ruotsin talouselämä ei ollut niin riippuvainen ulkomaankaupasta

³¹¹ Turnock 1998, s. 268 - 277.

³¹² Gundersen 1983, s. 62.

³¹³ Rasila 1982a, s. 122.

³¹⁴ Rasila 1982b, s. 110 - 110.

³¹⁵ Alho 1968, s. 15 - 16.

³¹⁶ Ryssevik 1979, s. 7 - 8. Gundersen 1983, s.61. Vrt. Suomen puukuormien kuljettamisesta ennen rautatietä: Mauranen 1999, s. 383 - 389.

³¹⁷ Sejersted 1973, s. 94.

kuin Norja, mutta huomattavaa aikaeroa ratojen rakentamisessa ei maitten välillä kuitenkaan ole. Rautateita yritettiin saada maahan jo 1820-luvulla, mutta talonpoikaissäätö vastusti valtion sekaantumista hankkeeseen, jonka se katsoi olevan yksityisen yritteliäisyyden varassa. Valtio yritti kaikesta huolimatta saada rahoituksen järjestymään. Liikkeelle laskettiin maan sisäinen obligaatiolainan, joka oli tarkoitus käyttää radanrakennukseen. Lainaa ei kuitenkaan merkitty juuri lainkaan, joten valtio joutui turvautumaan ulkomaiseen lainoitukseen. Koska Ruotsi, toisin kuin Norja, ei 1800-luvun ensimmäisellä puoliskolla ollut kovin riippuvainen ulkomaankaupasta, jonka etuihin kohtuuhintainen rahdinkuljetus sisämaasta satamiin kuului, ratojen rakentamisella ei ollut välitöntä tarvetta. Ruotsi oli ollut yksi maailman johtavia raudan tuottajia, mutta 1800-luvun alussa Englannissa tehdyt raudan valmistusta yksinkertaistaneet keksinnöt suistivat Ruotsin rautatuotannon muutaman vuosikymmenen kestävään taantumaa.³¹⁸ Tilanne muuttui vasta 1850-luvun alussa. Rautatieverkon kasvua taloushistorian näkökulmasta väitöskirjassaan käsitellyt Eric Nicander katsoo, että tuona vuosikymmenenä Ruotsin talous aloitti parikymmentä vuotta kestäneen vakaan talouskasvun, joka johti lopulta 1870-luvulla suoranaiseen talousräjähdykseen. Kehityksen aloitti maatalous, jossa viljan vienti ulkomaille nousi nopeasti erittäin tärkeäksi elinkeinohaaraksi. Samalla maan perinteinen teollisuus koneellistui.³¹⁹ Vienti ei kuitenkaan lisääntynyt nopeasti. Monet ruukit alkoivat kuljettaa tuotteitaan rautateitse, kun se tuli mahdolliseksi, mutta rahtimäärät säilyivät pitkään niin vähäisinä, etteivät ne riittäneet syyksi uusien rautatieyhteyksien rakentamiseen. Samoin puuta alettiin kuljettaa Kaakkois-Ruotsin satamiin, mutta yhtäkään uutta puutavarayritystä ei rautatien tuloalueelle tuonut.³²⁰

1850-luvun alussa saatiin lopulta ratkaistua hanke, jossa valtio rakentaisi valtakunnallisen kantarataverkon ja yksityiset toimijat täydentäisivät sitä teollisuus- ja kauppakeskuksiin johtaville pistoraiteilla. Ensimmäiset rataosat tästä valtakunnallisesta hankkeesta avattiin liikenteellä 1856 ja tärkeä Etelä-Ruotsia halkova ja kaksi suurkaupunkia yhdistävä rata Tukholmasta Göteborgiin saatiin valmiiksi vuonna 1862. Sitä mukaan kun Tukholman eteläpuolisilla alueilla rataverkko laajeni, maa alkoi jakaantua kahteen eri osaan. Vanhat, maan- ja vesiteiden varsilla olevat markkina- ja kauppapaikat sinnittelivät vielä jonkin aikaa, kun taas ratojen varsille alkoi nousta kokonaan uusia keskuksia. Tämä vaikutti suuresti eteläisen Ruotsin väestökehitykseen. Ruotsin kaupungeista laajan perustutkimuksen julkaissut Gregor Paulsson väittää, että rautatien tulolla oli vaikutuksensa siirtolaisuuteen: Amerikan sijasta muutettiin vain lähimmän rautatieaseman tuntumaan!³²¹ Rautatiekunnissa keskimääräinen väestönlisäys oli 1800-luvun viimeisillä vuosikymmenillä niin huikea kuin satakahdeksantoista prosenttia. Ilmiö oli samankaltainen Norjassa.

³¹⁸ Alho 1968, s. 17.

³¹⁹ Nicander 1980, s. 10 - 12.

³²⁰ Svallhammar 1991, s. 299 - 300.

³²¹ Paulsson 1950, II;414.

Väestön keskittyminen kaupunkeihin ja siirtyminen pois omatarvetuotannosta aiheutti lisääntyvän elintarvikerahdin kuljetuksen suuriin asutuskeskuksiin. Hyvänä esimerkkinä tästä on Lontoo, josta 1800-luvun mittaan oli kehitymässä, liiketalouskielellä ilmaistuna, "yleiskustannuksista elävä hallinnollinen pääkaupunki"³²². Se ei kyennyt itse tuottamaan elintarvikkeita, vaan tarvitsi siihen ympäröivää maaseutua. Itse asiassa aina Skotlannin perukoilta elätettiin pääkaupunkia: sieltä lähetettiin 1860-luvulla päivittäin kaksi lihajunaa Lontooseen. Makrillien pyyntiaikana niitä toimitettiin junalla pääkaupunkiin 90 tonnia päivässä, ja läpi vuoden rannikolta ajettiin sinne kaksi päivittäistä kalajunaa. Tähän päälle tulevat vielä meijeri- ja viljatuotteet.³²³ Teollistuminen ja rautatiet synnyttivät yhdessä ketjureaktion. Teollistuminen edellytti kaupungistumista ja ne molemmat puolestaan yhdessä edellyttivät rautatieverkon kehittymistä. Raaka-aine piti kuljettaa edullisesti tehtaisiin ja valmiit tuotteet kuluttajille. Suuret kaupungit tarvitsivat elääkseen paljon ruoka-aineita eikä semmoisia määriä olisi pystytty kuljettamaan säännöllisesti ja nopeasti millään muulla sen aikaisella kulkuvälineellä: jo puolensadan kilometrin kuljetusmatkalla "hevonen söi kuormansa", kuten Eero Silvasti toteaa osuvasti.³²⁴ Härkävankkurit pystyivät hieman parempaan suoritukseen, mutta niilläkin yli kahdeksankymmenen kilometrin matkalla vetoeläin söi enemmän kuin mitä kärryillä olevien maataloustuotteiden arvo oli.³²⁵

Rautatiet vaikuttivat elintarvikehuollon helpottumiseen toisellakin tavalla. Kun rahti- ja matkustajaliikenne siirtyi yhä enemmän kiskoille, hevosten ja härkien määrä laski dramaattisesti. Tämä taas vapautti rehuviljan viljelyyn käytettyä peltoalaa muuhun käyttöön. Esimerkiksi Espanjassa tämä vapautti kolmasosan viljelymaasta.³²⁶ Kun USA:ssa rautateitten ansiosta asutus levisi laajoille Keski-Lännän preerioille, sieltä löytyi suuria viljelykelpoisia alueita. Jälleen rautatiet toimivat apuna, kun viljaa piti kuljettaa edulliseen hintaan rannikolle, josta höyrykonetta käyttävät laivat toimittivat sen Eurooppaan. Halpa tuontivilja toi tullessaan suuria muutoksia eurooppalaisissa talouksissa. Esimerkiksi Norjassa kalastajaperheitten oli siihen asti ollut turvautuminen viljan kotitarveviljelyyn. Se oli säädellyt asutuksen leviämistä. Kalastuksen kannalta edullisia asuinpaikkoja ei ollut voitu ottaa käyttöön, koska niillä maasto tai ilmasto ei ollut sallinut viljelymaan pitoa. Kun tästä esteestä nyt halvan merentakaisen viljan ansiosta voitiin vapautua, asutus levisi kallioisille vuonojen reunoille ja yhä karummille pohjoisen saarille, kala-apajien tuntumaan. Halvan viljan vaikutus tuntui vielä kauempana, aina Itä-Suomessa asti, jossa hallanarasta viljanviljelystä siirryttiin tuottoisaan ja vähemmän sään armoilla olevaan vointuotantoon. Samainen rautatie, joka kuljetti preerialta viljajunan Yhdysvaltain itäranikon satamiin, kuljetti myös iisalmelaisen maitotilallisen voin Etelä-Suomen satamien kautta vietäväksi Lontooseen.³²⁷ Elinkeinojen harjoittaminen ja kauppa

³²² Ilmaisu Kuisma & Haavisto 1995, s. 23, jossa sillä kuvataan Helsinkiä.

³²³ Faith 1994, s.138.

³²⁴ Silvasti 2001, s. 54.

³²⁵ Gundersen 1977, s. 118.

³²⁶ Faith 1994, s. 137.

³²⁷ Sonninen 1982, s. 27 - 28.

helpottui ja osansa kehityksestä saivat kaikki ne ihmiset, joiden asuinpaikan kautta rautatie kulki. Näin kävi Suomessakin. "Mieluummin radan lähellä vaikka mökkiläisenä kun korvessa talollisena", todettiin osuvasti itäisessä Suomessa³²⁸. Rautateiden voi katsoa myös lisänneet demokraattista kehitystä ja elinkeinovapautta, koska niiden avulla maan eri osat pääsivät osalliseksi valtion taloudellisesta kasvusta ja kapitalistisesta elämäntavasta.³²⁹ Muuttoliike helpottui ja huvimatkailu tuli mahdolliseksi: tehtiinhän esimerkiksi maailman ensimmäinen "turistimatka" vuonna 1841 juuri junalla.³³⁰

Arvo Laajarinne³³¹ tiivistää rautatien merkityksen esimerkiksi Lahden kaupungin kehittymiseen toteamalla, että "kiskot yhdistivät asukkaat myös vieraisiin maihin. Päijänteen rantojen ja latvavesistöjen teollisuuslaitosten puu kulki Mytjäisten läpi maailman ääriin asti. Salpausselän kisojen aikana junat toivat Lahteen diplomaattikunnan, monien kaukaisten maiden värikkäät ja arvokkaat edustajat."

Suomessa uusiin tiehankkeisiin suhtauduttiin aikoinaan varauksella. "Tietä myöten kulkee sotajoukko ja hukka juoksee", ilmaisivat tiehanketta vastustavat kyläläiset mielipiteensä 1700-luvulla³³² eikä ole syytä olettaa, että mielipiteet 1860-luvulle, rautateitten tulovuosikymmeneen ehdittäessä, olisivat maassamme täydellisesti muuttuneet.³³³ Vaikka rautatien uskottiin tuovan etuja, sen lieveilmiöitä arvosteltiin. Toisin kuin hevosten, veturien ja junien katsottiin meluavan ja haisevan, rikkovan maaseudun idyllin ja tuovan kustannuksia kansalle, joka rautateitä ei tarvitsisi.³³⁴ Ratatöihin liittyvää rahanmenoa maassamme tunnuttiin pelkäävän. Esko Aaltosen mukaan pitkät, rahan puutteessa eletyt vuosisadat olivat jättäneet asukkaisiin syvän kunnioituksen rahaa kohtaan ja sen vuoksi 1860-luvulla, kun ensimmäisiä ratoja alettiin suunnitella, "[m]aalaaiskansa kovasti pelkäsi lisääntyviä veroja, ja valtiopäivillä talonpoikaisedustajat varjelivat kruunun kukkaroa kuin omaansa". Tämä aiheutti sen, että tuolloisilla valtiopäivillä talonpojat vastustivat kaikkea valtion rahanme-

³²⁸ Sit. Laamanen 1953, s. 21.

³²⁹ Ylikangas 1986, s. 116.

³³⁰ Syrjämaa 1994, s. 70. Suomen turismin synnyn osalta on huomattava, että erityisesti itäisen Suomen järviolueet olivat vilkkaan laivaliikenteensä vuoksi huomattavan suosittuja matkailukohteita jo ennen rautatien tuloa (Högnäs 2002, s. 138).

³³¹ Laajarinne 1984, s. 280; rautatien merkityksestä s. 267 - 280.

³³² Sit. Viertola 1974, s. 115

³³³ Kyseessä ei ollut yksinomaan suomalainen ilmiö. Englannissa perinteitä kunnioittavat yliopistokaupungit Oxford ja Cambridge torjuivat 1830-luvulla esitetyn ajatuksen rautatieyhteyden rakentamisesta Lontooseen. Cambridgen Magdalene-collegen rehtori vetosi lopulta korkeimpiin voimiin todetessaan, että "rautatien tulo Cambridgen on erityisen epämieluisaa sekä Jumalalle että minulle". ("The comin of the rail way to Cambridge would be highly displeasing both to God and myself"). Kokonaan hän ei kuitenkaan rautatietä pystynyt torjumaan, mutta edelleenkin Cambridgen asema sijaitsee varsin etäällä Magdalene-collegesta. (Burman 1979, s.68)

³³⁴ Tähän ajattelutapaan liittyy monessa yhteydessä toistettu anekdootti, jossa rautateiden rakentamista Englantiin kannattaneelta George Stephesonilta eräässä kuulemistilaisuudessa kysyttiin, eivätkö jo ratojen varsilla laiduntavat lehmätkin pelästyisi pahanpäiväisesti ohi kiitävän veturin kuumuudesta tulipunaisena hehkuvaa savupiippua. "Mutta, Sire", Stephesonin kerrotaan vastanneen, "mistä lehmä voi tietää, ettei savupiippua ole maalattu punaiseksi?" (Anekdootti sisältyy mm. Stephesonin elämäkertaan kirjassa Holst 1920, s. 156 - 191).

noa, muiden muassa rautateitten rakentamista.³³⁵ Valtionhallinnon piirissä pelättiin lisäksi rautateitten levittävän vallankumouksellisia oppeja maakansan keskuuteen. Samoin kannettiin huolta suomen kielen, "perkeleen kielen", saavuttavan rautatien vaikutuksesta valta-aseman.³³⁶ Erityistä huolta asiasta tunsivat lisänimellä "hänen hirmuisuutensa" tunnettu senaatin varapuheenjohtaja Lars Gabriel von Haartman, joka pelkäsi Helsingin - Hämeenlinnan välille suunnitellun Suomen ensimmäisen rataosan lisäävään Suomen-mielisten toiveita nousta Ruotsin avulla vastarintaan Venäjää vastaan ja ryhtyä irrottamaan valtiota emämaasta. Pitkällä Englantiin suuntautuneella opintomatallaan Haartman oli päässyt tutustumaan maan kattavaan kanavajärjestelmään ja toimiessaan matkan Saimaan kanavan rakennusjohdossa hän vakuuttui lopullisesti siitä, että kanavat palvelisivat rautateitä paremmin Suomen tarpeita. Jos ratoja kuitenkin rakennetaan, ainoa järkevä suunta von Haartmanin mielestä olisi itä. Radan pitäisi kulkea Viipurin kautta Pietariin. Hän kirjoitti nimimerkillä *- eräässä sanomalehdessä:³³⁷

Harrastettaessa Helsingin – Hämeenlinnan rataa ei huomata, että tavoitettu suunta käy pohjoiseen ja halkaisten sisämaan hivelee kansallisia ja suomikiihkoisia toiveita, minun alusta saakka tarkoittamani [Viipuri - Pietari] suunnan lähentäessä ja yhdistäessä meitä keisarikuntaan. --- Ollaan sitten enemmän ilman rautateitä kuin rakennetaan rautatie kansanvaltaisten haaveiden hyväksi.

Valtion kannalta rautatiet olivat kuitenkin kuin "keskushallinnon pitkä raaja, jonka avulla on ohjailtu ja kehitetty periferiaa keskushallinnon tahtomaan suuntaan", toteaa Reijo Heikkinen. Hänen mukaansa rata toi syrjäseudulle uuden tuotantotekniikan ja tehtaitten koneet sekä yhtenäiskulttuurin, mutta samalla se imi keskuksiin maakuntien rikkaudet ja työvoiman.³³⁸ Peloista toteutui ainakin se, että rautatien myötä asemien seudut alkoivat muuttua. Asemakortteleista lähikatuineen tuli nopeasti slummeja, joita tavalliset ihmiset karttoivat.³³⁹

Rautatiealue ja varsinkin asemat itsessään alkoivat merkitä irrallisuutta, teollisuuteen ja matkustamiseen liittyvää pysähtymättömyyttä, joka veti puoleensa runsaasti irtoväestöä. Helsingissä asemapoliisien päätehtäväksi sotien jälkeen tuli irtolaisten ja etsintäkuulutettujen kiinniottaminen. "Tunnetuhan nimittäin on, että tuollaiset 'tyypit' ovat aikaisemmin mielellään pesiytyneet rautatieasemalle pitäen sitä joko kohtaamispaikkanaan tai toivoen voivansa 'kalastaa' sieltä jonkun rikkaan maalaisisännän omaan verkkoonsa", kirjoitti tuolloin Rautatieläinen-lehti asemapoliisien tehtävistä.³⁴⁰

³³⁵ Aaltonen 1964, s. 101.

³³⁶ Vrt. kansankielen vaikutus Ruotsin pohjoisosien ratasuunnitelmissa: Lagerblom 2002d.

³³⁷ Sit. Rautatiehistoria, s. 13.

³³⁸ Heikkinen 1983, s. 63 - 64.

³³⁹ Schivelbusch 1996, s. 148 - 149; Nyström 1991, s. 33 - 34.

³⁴⁰ Rautatieläinen 17/1952, s. 1; Viitaniemi 1993, s. 181 - 183.

Aika ja nopeus

Täsmällisyys ja ajan merkitys liittyvät rautateihin. Ne olivat ensimmäinen liikennemuoto, jossa lähtö- ja tuloajat merkittiin aikatauluihin minuutin tarkkuudella. Lento- ja maantieliikenne selviävät viiden minuutin tarkkuudella ja vielä 1900-luvun alussa valtameriliikenteessä laivan tuloajaksi voitiin mainita lakonisesti: "saapuu tiistaina". Käytäntö johtuu suurelta osin liikennemuotojen erilaisuudesta. Kiskoihin sidotut junat liikkuvat vain yhdellä tasolla. Ne eivät voi sivuuttaa tai kohdata toisiaan kuin tietyillä kohdilla. Rautatieliikenne on kuin yksi suuri kudelman, jonka yhden kohdan häiriöt leviävät nopeasti yli koko verkon ja joka toimii mutkattomasti vain silloin, kun jokainen sillä liikkuva juna noudattaa tarkalleen sille määrättyä aikataulua.

Vaikka ajanlasku liittyy tiukasti rautateihin, ne eivät kuitenkaan yksin synnyttäneet kelloon sidottua yhteiskuntaa. 1800-luvun elämänmuutos ja muut aikakauteen liittyneet keksinnöt pakottivat yhtäläillä jäsentämään aikaa. Sitä tarvitsivat posti, lennätinlaitos ja rautatiet. Edelleen käytössä oleva aikavyöhykejärjestelmä syntyi sitä vastoin yksinomaan rautateitten tarpeitten pohjalta. Aikaisemmin elettiin paikkakuntakohtaisen aurinkoajan mukaan eikä tarkoista ajanmäärityksistä ollut väliä. Keskipäivän hetkeä koettiin silloin, kun aurinko saavutti lakikorkeutensa. Valoisa aika määräsi työrupeaman. Maatalousyhteiskunnassa työpäivä alkoi silloin kun tuli valoisa ja työt päättyivät illansuussa, hämärän laskeutuessa. "Porvarillinen hämärä" määritellään kansanalmanakassa edelleen ajaksi, jolloin ulkotöitä vielä näkee tehdä. Ensimmäisissä säännöllistä työaikaa noudattavissa teollisuuslaitoksissa työntekijöitten ei tarvinnut itse huolehtia työajan alkamisesta ja päättymisestä; ne ilmoitti tehtaan pilli. Työläisillä kelloja ei ollut, joten heidän työpäivänsä saattoi venyä aina sen mukaan, koska työnantajan edustaja katsoi sopivaksi vetää pillin narusta.

Siihen aikaan kun vielä harvat ihmiset käyttivät kelloa tai tunsivat kelloaikoja ja kun matkoja taitettiin jalan, paikkakuntakohtaisesta kellonajasta ei ollut haittaa. Suomen kokoisessa maassa itä- ja länsiosien välillä oli noin neljäkymmenen minuutin heitto, mutta koska matka esimerkiksi Joensuusta Vaasaan kesti päiväkausia, paikkakuntien käyttämä, toinen toisestaan eroava paikallisaika ei aiheuttanut vaikeuksia. Ensimmäisen kerran tällainen paikkakuntakohtainen aika osoittautui kelpaamattomuutensa, kun Englannin nopeakulkuinen hevospostivaunuliikenne alkoi 1700-luvulla.³⁴¹

Aikaero korostui suurten etäisyyksien maissa, kuten Yhdysvalloissa ja Venäjällä, joissa itä-länsisuuntainen liikenne oli vaikeuksissa. Junan ylittäessä aikavyöhykkeen toisensa jälkeen matkustajat eivät enää pysyneet selvillä siitä, mitä aikaa elettiin. Jouni Lompolo kuvaa tätä kokemusta matkatessaan Siperian pikajunassa. Itään päin matkustavan kello ei enää pitänyt paikkaansa, vaan päivä alkoi pimentyä aina yhä varhaisemmin³⁴²:

³⁴¹ Euroopassa Sveitsi siirtyi ensimmäisenä maana ns. keskiaurinko aikaan vuonna 1710, mutta matemaattisesti lasketun keinoaurinkon määräämä aika ei kuitenkaan sivuuttanut paikallisaikoja (Partonen 2002, s. 73).

³⁴² Lompolo 1962, s. 36.

Loppumatkalla tämä tuli yhä tuntuvammaksi. Kukaan ei enää tiennyt todellista jonkin tietyn paikkakunnan aikaa, eläminen sujui vuorokaudenaikojen mukaan. Ravintola-vaunun aukeamisesta ei kukaan ollut selvillä, käytiin sopivin väliajoin koettelemassa. / Idemmäksi tultaessa eri paikkakunnat noudattivat paikallista, ikiomaa aikaansa. Asemankelloissa oli kolme osoitinta; kolmas, punainen, osoitti Moskovan aikaa.

1800-luvun lopussa Yhdysvalloissa oli käytössä toistasataa paikallisaikaa, mutta suurten rautatieyhtiöitten aloitteesta Yhdysvallat jaettiin vuonna 1883 neljään aikavyöhykkeeseen. Ne saivat edelleen käytössä olevat nimet Eastern, Pacific, Central ja Mountain, rautatieyhtiöitten mukaan, sillä aluksi ainoastaan ne käyttivät tätä uutta aikajärjestelmää, kunnes se lain säätämänä tuli voimaan koko maassa kolmekymmentäviisi vuotta myöhemmin. Vuotta myöhemmin Washingtonissa pidetty kansainvälinen kokous jakoi koko maapallon kahteenkymmeneen neljään aikavyöhykkeeseen. Nollapisteeksi valittiin Greenwich, josta itään päin siirryttäessä virallinen aika lisääntyy tunnilla kutakin 15 asteen levyistä pituuspiiriä kohden.³⁴³

Suomessa maan sisäisten kellonaikojen täsmävyys tuli tarpeelliseksi ensi kerran 1850-luvun puolivälissä, jolloin Helsingin ja Pietarin välille avattiin ensimmäinen lennätinlinja. Sähkösanomainvälityksessä ei kuitenkaan ollut välttämätöntä se, täsmäivätkö viestin lähettäjän ja vastaanottajan kellot, kunhan vaan osapuolet tietävät muutoin, mitä aikaa kumpikin noudattaa. Rautatieliikenteen aikataulut laadittiin aluksi Helsingin paikallisajan mukaan. Sen vuoksi rautatiepaikkakunnilla saattoi olla käytössä kolme erillistä aikaa. Aseman kellot näyttivät Helsingin aikaa, lennätin toimi Pietarin ajassa ja paikkakunnan muut kellot kävivät paikallisajan mukaan. Lisäsekaannuksen aiheutti Pietariin suuntautunut junaliikenne. Vielä 1900-luvun alkuvuosina siellä noudatettiin Pietarin paikallisajan lisäksi Venäjällä tuolloin käytössä ollutta juliaanista kalenteria. Junan ylittäessä rajan sen matkustajat siirtyivät ajallisesti 20 minuuttia myöhäisempään ja 13 vuorokautta aikaisempaan aikaan. Yhtenäiseen aikajärjestelmään Suomessa siirryttiin vasta vuonna 1921, jolloin maassamme alettiin noudattaa Itä-Euroopan aikaa.³⁴⁴ Junaliikenteen myötä myös yöaika jaettiin tunteihin, päivän ja yön vaihtelu menetti merkityksensä. Sähkövalo valaisi pimeyden, ja junat liikkuvat yölläkin, ensi kertaa maakulkuneuvojen historiassa. Mika Waltari osuu varsin oikeaan käyttäessään rautatieaseman valaistusta kellotaulusta verstausta "modernin maiseman kuu".³⁴⁵

Rautateillä työskenteleviä kohtaan tunnettua arvostusta kohotti se, että veturinkuljettajat, junanlähettäjät ja konduktöörit olivat maailman ensimmäiset työntekijäryhmät, jotka alkoivat – ja saivat – käyttää omia kelloja. Kun muut palkolliset, erityisesti tehtaissa, säilyivät vielä pitkään ulkopuolelta johdetun ajan varassa, rautatiellä työskentelevät saivat itse määrätä omasta ajankäytöstään katsomalla kellostaan koska junan piti lähteä asemalta ja tietenkin myös sen, koska heidän oma työaikansa päättyi.³⁴⁶ Kelloon sidottu liikennemuoto edellytti tarkkojen ja yksityiskohtaisten aikataulujen laadintaa.

³⁴³ Aiheesta esim. Pohjanen 2002, erit. s.85 - 86; Immeli 1988, s.53.

³⁴⁴ Immeli 1988, s. 28, 52 - 54.

³⁴⁵ Waltari 1968, s. 25 - 26.

³⁴⁶ McKenna 1980, s. 248 - 249.

Rautatiet toivat tullessaan matkanteon nopeuden ja juuri nopeuden ansiosta rautatiet valloittivat maailman. Alkuvuosina ne kilpailivat kanavien kanssa, mutta joustavuutensa ja nopeutensa ansiosta ne voittivat vesiliikenteen.³⁴⁷ Laajassa Yhdysvaltain taloushistoriaa käsittelevässä tutkimuksessaan Robert Fogel päätyy mielenkiintoiseen tulokseen, jonka mukaan rautatiet eivät olleet välttämätön Yhdysvaltain talouden kehitykselle. Kanavat olisivat palvelleet maan teollisuutta kutakuinkin yhtä hyvin, mutta niiltä puuttui se joustavuus, jonka rautatieliikenne pystyi tarjoamaan. Vastaavasti puolitoista vuosisataa myöhemmin rautatiet joutuivat luovuttamaan rahdin- ja matkustajakuljetuksen kärkipaikkansa joustavammalle autoliikenteelle. Joustavin ja mukautuvin kuljetusmuoto voittaa aina kilpailun, vaikka se ei olisikaan edullisin. Niin kauan kun vastapuolena olivat laiva- ja hevoskyyti, rautatiet kykeni säilyttämään tärkeimmän matkustuskeinon asemansa runsaan sadan vuoden ajan, aina toiseen maailmansotaan asti. Sen jälkeen ovelta ovelle kulkevat autot ottivat johtopaikan.³⁴⁸

Mutta miksi vasta rautatiet vapauttivat matkustamisen? Ihmiset olivat toki 1800-luvun alkuvuosikymmeninä jo tottuneet vuosisatoja jatkuneeseen laivaliikenteeseen, joka oli ajan myötä levittänyt eurooppalaista maailmankatsomusta ja aatemaailmaa yli koko maapallon. Rautateiden ylivallan syynä oli junien nopeus, johon laivat eivät koskaan yltäneet. Rautatiet merkitsivät ihmisen elämässä "ensimmäistä kvanttihyppyä", kuten Nicholas Faith sitä kutsuu. Pitkin aallonkuvetta sopivassa myötäisessä laskettava purjealus tosin saavutti nopeamman vauhdin kuin ensimmäiset veturit, mutta se kykeni säilyttämään vauhtinsa ainoastaan aavalla merellä luonnonvoimien niin salliessa. Junien vauhti pysyi vakiona säästä tai matkan pituudesta riippumatta. Rautateitä myöhemmin esitellyt autot ja lentokoneet olivat yksinomaan sen jälkeläisiä.³⁴⁹

Nopeus pysyi pitkään rautateitten valttina. Sitä kuvaa hyvin Uudessa Kuvalahdessa vuonna 1898 julkaistu, ilmeisesti Juhani Ahon kirjoittama artikkeli "Rautateiden aikakaudella", jossa todetaan, miten junan avulla voi matkustaa Kuopiosta Lontooseen lyhyemmässä ajassa kuin ennen Ouluun ja "voi Kuopiossa käsin pistäytyä päiväkymmenissä tullen menen paavinkin pakeilla pyhässä kaupungissa".³⁵⁰ Vielä joskus tulevaisuudessa, lehden eräessä toisessa artikkelissa todetaan, voi Helsingistä matkata Kouvolaan tunnissa, Pietarin matka vie kaksi tuntia ja Ouluun kestää neljä tuntia: "Se on jo vauhtia se!"³⁵¹ Ihmistä, jonka työ, asunto ja perhe on aina sitonut yhdelle paikkakunnalle, kiehtoo ajatus rautatiestä, joka jo mielikuvana vapauttaa paikan kahleista. Toisin kuin läpi aineettomuuden kiitävä lentokone, rautatie on kirjaimellisesti kiinteässä yhteydessä

³⁴⁷ Mielenkiintoinen tutkimus Saksan Yli-Baijerin kanavakuljetusten ja rautatieliikenteen historiasta kts. Bräunlein 2003. Ylä-Baijerin alueen ja Pohjois-Englannin välillä on samankaltaisuutena juuri raaka-aineen kuljetustarve. Englannissa tehtaat tarvitsivat poltto- ja raaka-aineita toimiakseen, Baijerin suolakaivoksista taas kaivannais-tuote piti kuljettaa myytäväksi. (kts. emt. s. 63)

³⁴⁸ Mäkinen 1989, s. 230 - 231.

³⁴⁹ Faith 1994, s. 2.

³⁵⁰ Rautateiden... 1898, s. 17 - 20.

³⁵¹ Polkupyörä 1895, s. 102 - 103. Ennustus on muuten toteutumassa runsaat sata vuotta myöhemmin, eli Lahden oikoradan valmistuessa vuonna 2006 ja Oulun radan peruskorjauksen jälkeen vuoteen 2010 mennessä.

etäisten paikkojen kanssa: Helsingin asemalta lähtevää kiskoparia seuraamalla pääsee aina Tyynenmeren rantaan asti. Matkaanlähtijän ei tarvitse kuin ostaa lippu ja nousta kyytiin. Runossaan "23.30 - Pikajuna Viipuriin" Mika Waltari kiteyttää tämän ajatuksen seistessään Helsingin rautatieasemalla ja pitäen kädessään asemasiltilippua, "joka avaa pääsyn Kaikkien Unelmien Maahan." Laiturilla hän katselee lähtövalmista Venäjän-junaa³⁵²:

Pietariin, I ja II lk.
tuulen, huurteen ja pakkasviimojen purema vaunu,
jonka rautaiset pyörät ovat kiitäneet
rataa Aasiaan!
se on näkevä huomispäivänä
Pietarin pakkasumussa,
ja kirjavin hotellileimoin kiedotut nahkalaukut
päätyvät pakaasivaunusta
Moskovan kultaisten kupoolien alle

Samanlaisen mielikuvan synnyttää Tanskan rautatiemuseossa Odensessa näkemäni Tanskan valtionrautateitten DSB:n mainos 1920-luvulta. Suuressa piirroskuvassa sysimustasta taustasta syöksyy dieselmoottorijuna katsojaa kohti. Julisteen taustassa näkyy nopeusmittarin nuoli, joka tavoittelee 120 kilometrin tuntinopeutta. Mitään tekstiä julisteessa ei ole: kuva kertoo kaiken. Horisontista, läpi paksun julisteen takaisen betoniseinän kiitojuna syöksyy esteettä kohti tulevaisuutta. (kuva 1.6)



KUVA 1.7 Tanskan rautatieyhtiön mainos kahdeksan vuosikymmenen takaa. Kopioitu DSB:n museojulkaisusta.

³⁵² Waltari 1929, s. 97. "Pikajuna Viipuriin"-runoa pidetään kuvauksena Waltarin tulenkantaja-uskosta tekniikan kehittymiseen ja parempaan maailmaan. Usein kuitenkin unohdetaan, että runon lopun voi tulkita varsin ironiseksi huudahdukseksi uutta maailmaa kohtaan: "Olen onnellinen:/elämä on rikas/ täynnä vapisuttavia elämyksiä/ niinkuin pikajunan lähtö,/punainen autobussi/ ja Lagerborgin luento/behaviorismista" (mt, s. 97).

Kuvaa katsellessani mieleeni nousi väistämättä katkelma Olavi Laurin tuohon aikaan kirjoittamasta runosta Punainen Fiat, joka, yhdessä DSB:n julisteen kanssa, kertoo paljon 20-luvun Tulenkantaja-henkisestä ajatusmaailmasta ja lujasta uskosta tulevaisuuden kaikkivoimaiseen tekniikkaan: ³⁵³

Ah, miksi pysähtyä! –
kaikki jarrut auki,
rikki lasit mittareista –

Rautatiet tuntuvat vielä meidän aikanammekin toimivan symbolisena yhdyssiteenä valtakunnan etäisten paikkakuntien ja liikekeskusten välillä. Vaikka esimerkiksi Sallaan ja Taivalkoskelle ei henkilöliikennettä ole harjoitettu enää moneen vuoteen, 2000-luvun alun suunnitelmat näiden alueiden rataosien purkamisesta ovat synnyttäneet asukkaissa kiivaita vastalauseita. Ratakiskojen olemassaolo kuvastaa paikkakunnan suurta merkitystä, joka erottaa sen selkeästi niistä kylistä, joihin rautateitse ei pääse: "Junallako tulitte?" kysyvät pilkallisesti vielä 1970-luvulla Savon radan varrella sijaitsevan Lapinlahden kunnan lukiolaiset kouluun tulevilta rautatiettömän Varpaisjärven naapurikunnan oppilailta. ³⁵⁴

Rautatien olemassaolo erotti maalaiskunnan teollisuuskunnasta ja se on säilynyt edelleen modernin maailman kiinteänä yhdyssiteenä. Kun monen vuosikymmenen tauon jälkeen 2000-luvun alussa Suomeen rakennetaan uutta rataosaa, Keravan - Lahden oikorataa, ratalinjauksen varrella sijaitsevat kunnat näyttävät toivovan, kuten tapana oli jo toistasataa vuotta aiemmin, että uusi liikenneyhteys toisi kuntiin teollisuutta ja uusia pienyhtiöitä, ³⁵⁵ vaikka alue jo ennen radan tuloa on sijainnut hyvien liikenneyhteyksien läheisyydessä ja pääkaupunkiseudun taloudellisen vaikutuksen piirissä.

Vielä 1900-luvun alkuvuosikymmeninä rautatiet, yhdessä muitten kehittyvien liikennevälineitten kanssa, madalsivat "elämän muutoksien kynnyksiä", kuten Hannu Kujanen toteaa. ³⁵⁶ Kun ensimmäisen maailmansodan myllerrykset rauhan tultua asettuivat, Euroopan mantereen halkova rautatieverkosto tarjosi mahdollisuuden lähes kenelle tahansa lähteä aivan huvikseen katsomaan, miltä maailma horisontin takana näytti. Veturi oli, Mika Waltaria ³⁵⁷ siteeraten, "tulva ja höyryä puuskuttava jättiläispeto", jonka kyydissä matkaava pääsi vaivatta kohti "tuntematonta seikkailua". Waltarille rautatiet merkitsivät kirjaimellisesti ikkunaa Eurooppaan, sen uusiin kulttuuripiireihin ja värikkäisiin kaupunkeihin. Waltarin rautateitse tekemät suuret Euroopan-kiertomatkat, kuin 1600-luvun aatelispoikien tekemät *grand tourit*, merkitsivät hänen koko myöhemmän

³⁵³ Lauri 1982, runo 29. Vauhdin sijaan eräät runot tavoittavat toisenlaisen tunteen. Laajassa, tekniikan esiintymistä suomalaisessa kaunokirjallisuudessa kartoittavassa tutkimuksessaan Raul Palmgren huomauttaa, että useasti siteerattu Aaro Hellaakosken runo "Keväinen junamatka" (Juna juoksee jyskyttäin / halki kenttäin vihreäin) kuvaa "paremminkin savolaisen sekajunan matelua kuin eurooppalaista vauhdin hurmaa". (Palmgren 1989, s.99)

³⁵⁴ Opiskelija Minna Riikonen, Lapinlahti, suullinen tiedonanto 23.4.1999.

³⁵⁵ Pirhonen 2004, s.6; Vainio 2004, s. A7.

³⁵⁶ Kujanen 1989, s. 174.

³⁵⁷ Waltari 1954, s. 59.

kirjallisen tuotantonsa alkusykäystä³⁵⁸. Ei siis ihme, että hänen kirjoistaan tapaa yhden kaikkien aikojen hienoimman kaunokirjallisuudessa tavattavan juna-
matkan ylistyksen: ³⁵⁹

Miten voikaan rakastaa pikajunia, jättiläisvetureita, kiskojen jyskettä, keinuvia vau-
nuja, kilometrimerkkien lentoa, ratavallien kiitäviksi viivoiksi supistuvaa hiekkaa.
Juna on ainoa paikka, jossa voi olla aivan rauhallinen, ilman surua, ilman kaipausta,
ilman kiduttavia ajatuksia. Kun kerran kuolen, tahtoisin kuolla junassa, joka kulkee
sadan kilometrin vauhtia tuntematonta kaupunkia kohti, vuorien siintäessä taivaan-
rannalle, vaihdelyhtyjen syttyessä iltohämärään.

³⁵⁸ Vrt. Saarenheimo 1982, s. 66 - 67.

³⁵⁹ Waltari 1954, s.35.

2 KONTIOMÄKI LIIKENNE- JA TYÖPAIKKANA

Kontiomäki paikkana ja rautateitten kohteena

Sijainti ja olemus

Kontiomäki sijaitsee noin 25 kilometrin päässä Kajaanista, hieman sivussa Kuusamoon johtavalta Viitostieltä.¹ Sitä mukaan kun Kainuun tieolot ovat kohentuneet ja parantuneet, myös Viitostien linjaus Kontiomäen kohdalla on muuttunut. Vielä viime vuosikymmenille asti tie kulki koulun ja kylän välistä. Vasta viimeisin tielinjaus on siirtänyt vilkkaan Viitostien koulun pohjoispuolelle. Samalla tie siirtyi hieman kauemmas itse kylästä eikä koulua lukuunottamatta tielle näy muita Kontiomäen rakennuksia. Kylän olemassaolosta kertoo vain Viitostien varteen pystytetty opastaulu, jossa on lueteltu Kontiomäellä toimivat yritykset ja palvelut (kuva 2.1).

Hallinnollisesti Kontiomäki on osa Paltamon kuntaa ja se muodostaa oman paikalliskeskuksen. Yhteydet sieltä Paltamon kirkonkylään ovat kuitenkin autottomalle heikot, vaikka välimatkaa ei olekaan kuin parikymmentä kilometriä. Julkisen liikenteen käyttäjä pääsee helpommin Kajaaniin, jonne matka on yhtä pitkä kuin Paltamoonkin, mutta joka kuitenkin on palvelukeskuksena paremmin varusteltu. Pohjoisesta, Suomussalmen suunnalta tulevia ja Kontiomäen kautta Kajaaniin ajavia linja-autovuoroja on päivittäin useita. Paltamon kirkonkylään pääsee käytännössä vain Ouluun ajavilla junilla, mutta Paltamon asema sijaitsee kylän keskustasta parin kilometrin päässä eikä välillä ole paikallisliikennettä. Kokeiluluontoisesti yritettiin Paltamon kirkonkylän ja Kontiomäen välille yritettiin saada taksibussilla ajettava joukkoliikennehintainen palvelulinja, mutta hanketta vastustettiin eikä se toteutunut².

Vaikka Kontiomäki edelleen muodostaa tilastollisesti Paltamon kunnan sisäisen paikalliskeskuksen, sen taloudellinen ja kunnallishallinnollinen merkitys ei nykyisin enää ole kovin huomattava. Merkittäväksi sen tekee vain risteys-

¹ Kts. kartat liitteissä 1 ja 2.

² H21710.

aseman työllistävä vaikutus, joka sekkin on viime vuosina vähentynyt. Vastaavia kunnan sisäisiä erityisiä paikalliskeskuksia on Kainuun alueella muutama. Näistä lähes kaikille on ominaista se, että ne ovat usein varsinaista kuntakeskusta tunnetuimpia. Esimerkiksi Kajaanin lounaispuolella sijaitseva Otanmäki tuli 1950-luvulla tunnetuksi kaivostoiminnastaan ja myöhemmin junavaunutehtaastaan, kun taas kunnan varsinaista keskusta Vuolijokea ei yleensä mainita. Samantapainen tilanne on parin Vuokatti – Sotkamo kohdalla, jossa ensinmainittu on viime vuosien aikana kehittynyt itäisen Suomen johtavaksi lomakeskukseksi ja lienee jo Sotkamo tunnetumpi.



KUVA 2.1 Kontiomäen opastaulu Viitostien varrella. (Kimmo Lagerblom, 20.02.2000)

Vaikka 1900-luvun loppuvuosikymmeninä ihmiset ovat yhä enemmän muuttaneet pois haja-asutusalueilta kuntakeskuksiin, entiset kunnan sisäiset paikalliskeskukset ovat myös samaan kärsineet muuttotappiosta. Kunnan sisäinen muutto on siis enemmänkin tapahtunut suoraan kunnan hallinnolliseen keskuksen kuin taajamatyyppeihin paikalliskeskuksiin. Muutto on ollut niin vauhdikasta, että esimerkiksi Ämmänsaari on pyrkinyt rajoittamaan sitä, koska alueen väestöstä jo puolet asuu kuntakeskuksessa³. Yhtenä selvänä syynä muuttoliikkeeseen ovat kuntakeskusten syrjäkyliä paremmat palvelut (terveyskeskukset, vanhainkodit), jotka nousevat väestön ikääntyessä yhä tärkeämmiksi. Linja-autovuorojen lakkauttaminen aiheuttaa lisäksi sen, että autoton väestö ei enää pysty asumaan kovin etäällä kunnan palvelupisteistä. Samaa aikaan kuntien paikalliskeskusten palvelut ovat vähentyneet työpaikkojen katoamisen myötä ja palvelut ovat lähes kokonaan keskittyneet kuntakeskuksiin. Työpaikkakato on ollut erityisen suurta juuri Otanmäessä ja Kontiomäellä, kun taas ai-

³ Korpimo 1996, s.19.

noan poikkeuksen Kainuun alueella muodostaa Vuokatin paikalliskeskus, joka on onnistunut lisäämään asukasmääräänsä noin tuhannella vuosien 1960 ja 1995 välisenä aikana⁴.

Kontiomäki on tyypillinen Kainuun vaarakylä⁵. Sen vanhimmat maatilat sijaitsevat lakikylätyyppisesti pitkin kaakosta luoteeseen ulottuvaa harjannetta. Profiilikarttojen mukaan Kontiomäki sijaitsee maanviljelyllisesti lähes ihanteellisella korkeudella eli vajaat viisikymmentä metriä ympäröivää alankoa korkeammalla, jolla nousumatkalla lämpötilaero on suurin mahdollinen⁶. Maanviljelytiloja Kontiomäellä ei kuitenkaan mainittavasti ole, koska se ei sijaitse minäkään vesireitin varrella. Kontiomäkeläisten lähin ja perinteisesti käyttämä vene-ranta sijaitsee runsaan kahden kilometrin päässä kylästä, Oulujärven rannalla, Savirannan kylän liepeillä. Edes kulkukelpoista jokea ei kulje lähellä kylää. Tyypillistä juuri sellaisille kaupungeille ja kylille, jotka ovat syntyneet tai kehittyneet rautatien tulon myötä (esim. Kouvola, Pieksämäki, Haapamäki) on asutuksen keskittyminen etäälle luonnollisten vesiväylien muodostamista liikkumisyhteyksistä. Rautatie merkitsi asutuksen kannalta välttämättömien kulkuyhteyksien syntymistä eikä vesiteitä enää tähän tarvittu. Yksittäisiä vaara-asutuksia lukuunottamatta myös Kainuussa kaikki kaupungit ja taajamat sijaitsevat muutoin vesistöjen varrella⁷.

Kainuuta on vanhastaan pidetty Suomen nälkämaana eikä tilanne tunnu vieläkään täysin muuttuneen. Hanna Karppisen ja Arja Porasen⁸ tutkimuksessa tosin todetaan, että Kainuu samaistetaan nykyisin sellaisiin käsitteisiin kuin luonto ja eksotiikka nälkämaaimagon vähitellen unohtuessa. Tätä mieltä olivat tutkimusta varten haastatellut maakunnan kulttuuri- ja sivistystoimen avainhenkilöt, joten näkemystä ei voi pitää täysin puolueettomana. Kolmetoista vuotta aiemmin julkaistussa Kainuun kokoomateoksessa Erkki Mikkonen⁹ puolestaan katsoo, että "Suomen kuva ulkomailla on suunnilleen sama kuin Kainuun kuva Suomessa. Ulkomaalainen turisti odottaa näkevänsä jääkarhuja Helsingissä ja kotimainen matkailija mittaamatonta kurjuutta Kainuussa." Mikkosen toteamusta voisi pitää vanhentuneena ellei mielikuvaa edelleen pidettäisi tiedostamatta yllä. Esimerkiksi *Apu*-lehdessä vuonna 2002¹⁰ julkaistu Kainuuta koskeva artikkeli oli kuvitettu yksinomaan mustavalkoisilla, talvikaamosta esittäville kuvilla. Lehden muissa artikkeleissa käytettiin värikuvia.

Ilkka Malmbergin ja Tapio Vanhatalon¹¹ poleemis-humoristisessa maakuntakirjassa kainuulaisuus samaistetaan hiljaisiin maanteihin, jotka päättyvät umpiperiin, talojen pihaan tai soille. Tien päässä, korven keskellä asuu kärsijä-äitityyppi, jonka mielestä asiat vasta ovat niin kuin pitää silloin kun "elämä on kovaa, lehmä kuolemaisillaan ja toinen ummessa." Surua ja tuskaa ei kuiten-

⁴ KT, taulukko 2.2.

⁵ Termistä esim. Rikkinen 1977, s.54 - 59.

⁶ Mielonen 1965

⁷ Alestalo ym. 1993, s. 99.

⁸ Karppinen&Poranen 2001, s. 73.

⁹ Mikkonen 1988, s. 49.

¹⁰ Numminen 2002. Artikkelin ingressissä tosin annetaan ymmärtää, ettei kyseessä ole ankea tarina.

¹¹ Malmberg&Vanhatalo 1985, s. 114 - 115.

kaan saa näyttää ulos, ainoastaan "lypsyllä sallitaan itku lehmän kylkeä vasten". Niin tai näin, Kainuu säilyi pohjoisen Koillis-Suomen tavoin pitkään vain osittain omavaraisena. Vielä edellisen vuosisadan alussa alueen väestö ei hyvinäkään vuosina saanut kuin kolmanneksen viljatarpeesta omista pelloistaan.¹²

Asukasmäärämuutokset

Omana aikanamme Kainuun alueelle muuttotappiollisuus on jo pitkään ollut tunnusomaista.¹³ Esimerkiksi vuonna 1998 Kehys-Kainuun alueen väestö väheni 2,6 prosenttia. Se on Koillis-Lapin jälkeen maan toiseksi korkein luku.¹⁴ Tilanne ei ole uusi, sillä jo ainakin 1970-luvulla muutto oli yhtä vilkasta. Vuonna 1976 tehdyn haastattelututkimuksen mukaan poislähtijöistä suurin osa oli parhaassa työiässä: 70 prosenttia kuului ikäluokkaan 16 - 25 vuotiaat. Muutto oli tuolloin vilkasta aina 30 ikävuoteen asti mutta sen jälkeen muuttohalukkuus väheni nopeasti.¹⁵ Väestön väheneminen on prosentuaalisesti jonkin verran hidastunut 2000-luvun aikana, koska poismuuttoon kyvykäs ikäryhmä on pienentynyt. Uusia työpaikkoja tai muita elämisenmahdollisuuksia maakuntaan ei ole tullut.¹⁶ Väestön väheneminen ravistelee edelleen myös Paltamon kuntaa. Syntyvyys on vähentynyt ja syntyneiden enemmyys on kääntynyt negatiiviseksi. Luku kasvaa vuosi vuodelta hedelmällisen ikäluokan pienentyessä. Vuonna 2002 se oli jo -23. Miinusmerkkinen on myös Paltamon kokonaismuutto. Väestö väheni vuonna 2002 kolmen prosenttiyksikön vauhtia. Määrä on suurin koko Kainuun alueella ja myös koko maan tilastoissa se on aivan kärkeä. Asukaskato on jatkunut 1990-luvun lopusta kiihtyvää vauhtia. Syntyvyys vähenee ja kuolleisuus nousee. Kokonaisvähennys kunnassa on jo toistasataa henkeä vuodessa. Määrä on kaksinkertaistunut vuodesta 1998. Luku on suurehko vain 4200 asukkaan kunnassa.¹⁷ Vielä huonommaksi tilanne tulee, jos tarkasteluperspektiiviä laajennetaan koko 1900-luvun jälkimmäiselle puoliskolle. Vuodesta 1950 vuoteen 1999 paltamolaisten määrä on vähentynyt yli puolella 8600:sta asukkaasta nykyiseen 4200:aan.¹⁸

Maaseudun kehittämissuunnitelman kolmijaon perusteella Paltamon kunta luetaan niin sanotuksi syrjäiseksi maaseudeksi, jolle ovat tyypillisiä erilaiset kasautuvat ongelmat, kuten pitkät etäisyydet keskuksiin, tuotteiden ja palveluitten vähäinen menekki paikallismarkkinoilla ja yksipuolinen elinkeinorakenne.¹⁹ Aluejaottelun mukaan Paltamon lähin kaupunki on Oulu, Kajaani kuuluu luokkaan "kaupunkien läheinen maaseutu".

¹² Castrén 1921, s. 22.

¹³ Vrt. Karjalainen 1991.

¹⁴ SVT 1999, taulukko 26, hakusana Kainuu

¹⁵ Kainuu-tutkimus 1976, s.28. Vrt. myös Ripatti & Kähkölä 1970, s. 91 ed.

¹⁶ Vrt. Korhonen & Keränen & Keränen 2002.

¹⁷ SVT 1999, taulukko 32, hakusana Paltamo; SVT 2003, taulukko 43, hakusana Kainuu/Paltamo

¹⁸ Heikkinen & Komulainen 1999, s. 47. Paltamon asukasmäärä 2002 SVT 2003 taul. 43 (Heikkisellä ja Komulaisella määrä 4800).

¹⁹ Keränen ym. 1993, s. 7 - 8; liite 1.

Myös Kontiomäen kylän asukasmäärä on vähentynyt yhtä matkaa hiljentyneen VR:n toiminnan kanssa. Aivan tarkkaa tietoa Kontiomäen tämän hetkestä väkiluvusta ei ole. Taajamakohtaisia väestölaskentoja tehdään maassamme viiden vuoden välein, mutta niiden tulokset ovat maksullisia. Viimeisen käytettävissä oleva Tilastokeskuksen tieto vuodelta 1996 osoitti väkimäärän olevan 553 ja vietyä vuoden 1998 väki vuoden 1995 rajattuihin taajamiin, se antaa laskennalliseksi väkiluvuksi vuoden 2000 aikana Kontiomäellä 542 henkeä²⁰. Kirjoittamishetkellä määrä on kutakuinkin sama, sillä Paltamon kunnan taloussuunnitelma vuoksi 2003 - 2005 antaa Kontiomäen väkiluvuksi noin 550 henkeä.²¹ Paltamon kunta ryhtyi myymään kaavoitettua tonttimaata Kontiomäeltä hintaan marka/tontti, ja tarjouksen houkuttelemina muutamat kajaanilaiset ovat alkaneet rakentaa omakotitaloja alueelle. Väkiluvun muutos ei osoita, että muutto olisi ollut kovin vilkasta, mutta se näyttää kuitenkin riittävän pitämään asukasluvun samansuuruisena.²²

Kontiomäen historia

Kontiomäen alue asutettiin verrattain myöhään. Varmat tiedot asutuksesta alkavat vasta 1700-luvulta, jolloin rippikirjoissa mainitaan Kaipalan, Kondiomäen, Junkkarilan ja Aution tilat. Isojaon jälkeen Kontiomäkeen kuului kuusi verotaloa eli Kaipala, Mäkelä, Purola, Karhu, Taanunvaara-Rinne ja Tolola.²³ Näistä nykyisen Kontiomäen kyläkeskustan vaiheilla sijaitsivat vain Karhu ja Purola. Mahdollista tietenkin on, että Kontiomäellä on ollut asutusta jo aikaisemminkin, sillä Kainuun alueen veroluettelot ovat sotien ja vainojen vuoksi puutteellisia ennen 1700-lukua.²⁴ Kuitenkin ehkä painavampi argumentti asutuksen myöhäiseen tuloon on se, että Kontiomäki ei ole ollut historiallisesti tyypillinen asuinpaikka. Kaskiviljelyyn sen sijainti korkealla mäellä olisi ollut hyvä, joskaan ei ratkaisevan tärkeä, mutta koska kaski alkoi tuottaa vasta useamman vuoden työn jälkeen, kalastus oli uudisasutustiloilla sekä piilopirteissä pääasiallinen ravinnonlähde. Asutuksen tuli sen vuoksi sijaita vesistöitten lähellä, joita myöten pääsi myös helposti kauempana sijaitseville kaskimaille. Vasta hallanaran peltoviljelyn yleistyttyä vaara-asutuksen merkitys alkoi kasvaa.²⁵ Kontiomäeltä matkaa lähimpään kalaisaan vesistöön on kuitenkin runsaasti. Viljeltävät pelto-

²⁰ Seppä 1999.

²¹ Paltamo 2002, s. 7.

²² Kontiomäkeä koskevia tilastotietoja ei ole mahdollista saada kohtuuhintaan, koska Tilastokeskus veloittaa erikoistiedusteluista. Koska Kontiomäellä toimii vielä ajovarikko ja siellä työskentelee puolensataa veturimiestä ja muutamia kymmeniä muita rautatieläisiä, alueen ikäjakauman voi olettaa olevan nuoremman verrattuna Paltamon kuntakeskuksen suhteutettiin väestöön. Näin ollen kuolleisuus olisi pienempää. Syntyvyys on todennäköisesti pientä, koska rautatieläisten, erityisesti veturimiesten iät alkavat olla jo viidenkymmenen paikkeilla (VR ei ollut kouluttanut uusia kuljettajia pariinkymmeneen vuoteen ennen 2000-luvun alkuvuosien uutta koulutusta, joten nuorimmatkin veturimiehet ovat kirjoittamishetkellä jo yli neljäkymmentävuotiaita). Kontiomäkeen on tosin muuttanut jonkin verran nuorena aikuisiässä olevia perheitä.

²³ Karjalainen 1995, s. 15 - 16.

²⁴ Keränen 1986.

²⁵ Keränen 1984, s. 154 - 156.

alatkaan eivät alkuvuosina olleet Kontiomäellä kovin suuret. Pellot olivat varsin kivisiä ja sarat jäivät niin kapeiksi, että metrin levyinen karhi mahtui juuri ja juuri kulkemaan. Maatilat olivat kuitenkin jo alusta alkaen täysin omavaraisia eikä katovuosinakaan jouduttu ostamaan viljaa. Suurilta luonnonniityiltä saatiin karjan rehu.²⁶

Rautatien tulo Kainuuseen

Kainuun liikenneolot olivat huonot, miltei jopa olemattomat pitkälle 1900-luvulle asti. Jo vuonna 1791 Åbo Tidningar-lehti mainitsi, että useat Paltamon alueen teistä ovat kehnoja eivätkä kirjoittajan mielestä edes uudet tiehakkeet milloinkaan tule edistämään seudun taloutta²⁷. Teitten kehnoon tiedetään estäneen ainakin yhden taloudellisen yhteenliittymän. Kuopion kaupungin perustamisen yhteydessä vuonna 1775 esitettiin, että Kajaanin alue yhdistettäisiin uuden kaupungin maaherrakuntaan, mutta ajatus kariutui siihen, ettei Kuopion ja Kajaanin välillä ollut kulkukelpoista tietä.²⁸ Kaiken kaikkiaan kesti aina vuoteen 1828 ennen kuin Kajaanista Iisalmeen johtava kantatie valmistui. Se oli samalla ensimmäinen Kainuuseen valtion rahoituksella valmistunut tie, mutta se oli rakennettu huolimattomasti eikä siitä koskaan tullut täysin kelpoista.²⁹

Iisalmen-yhteyden saantiin vaikutti keisari Aleksanteri I:n vierailu Kajaanissa. Jouduttuaan rämpimään yli soitten ja hetteiköitten tiettömässä maastossa keisari määräsi heti Kajaaniin päästyään etelään johtavan tien rakennettavaksi.³⁰ Jatko-yhteyden Kiehimänjokisuun kautta pitkin Oulujärven pohjoisrantaan Ouluun kulkevan tien suunnitelmat pantiin vireille vuonna 1852, mutta itse tie valmistui vasta kahdeksan vuotta myöhemmin, jolloin nykyisen Paltamon kirkonkylän kohdalle saatiin Kiehimänjoen ylittävä kapulalossi. 1870-luvun alussa saatiin lisäksi tieyhteys Mieslahdesta Hyrynsalmelle. Päätieverkosto oli nyt periaatteessa valmis, mutta kaikki paikallistiet puuttuivat.³¹ Oulun tien valmistuminen merkitsi samalla, että kontiomäkeläiset saivat ensi kertaa kärrytieyhteyden Kajaaniin, sillä tie kiersi Oulujärven kaakkoiskulman liki Kontiomäkeä. Myös ensimmäinen kestikievari perustettiin muutaman kilometrin päähän Kontiomäen nykyisestä keskustasta, Autiomäen Tololaan³². Kestikievarin hollikyytivelvollisuus lankesi puolen vuoden holleina Mieslahteen ja Kiehimänsuuhun.³³ Matkalaisia ei tosin ollut useita, sillä "Kainuun staattisissa oloissa", kuten Reijo Heikkinen toteaa tarkastellessaan maakunnan 1800-luvun liikennettä, lii-

²⁶ H64260.

²⁷ Sit. Tervo 1939.

²⁸ Wallin 1893, s. 97.

²⁹ Viertola 1974, s. 134 - 135.

³⁰ Leimu 1976, s. 52. Keisarin matkaan tuntuu liittyvän paljon legendoja ja uskomuksia. Eräitten tietojen mukaan hän olisi määrännyt tien rakennettavaksi vasta paluumatkan jälkeen.

³¹ Leimu 1976, s. 109; Väisänen 1998, s. 204, 207. Väisäsellä Kajaani - Iisalmi-tien valmistumisvuosi 1820 (s.182). Tie valmistui ilmeisesti jo vuonna 1821, mutta koska sitä ei ollut kunnolla tehty, sen parannustyöt veivät aikaa aina vuoteen 1829

³² Karjalainen 1995, s. 90; Leimu 1976, kartta 14.

³³ Leimu 1976, kartta 17.

kenteellä ei ollut tarvetta ja se pysyi vähäisenä. Kestiekievareiden kyytejä käyttivät pääasiassa virkamatkoillaan liikkuvat valtion edustajat.³⁴

Jo ennen Oulun-tien valmistumista Kontiomäeltä oli kuitenkin ollut polkutie Kajaaniin ja Ristijärvelle. Tätä yhteyttä kutsuttiin "Postitieksi" ja se kulki nykyisten Jormuan ja Kuluntalahden kautta Savirannalle ja sieltä edelleen pohjoiseen.³⁵ "Postitien" merkitys oli vielä 1800- ja 1900-lukujen vaihteessa huomattava, sillä Ristijärvi oli tuolloin kainuulaiseksi kyläksi varsin kehittynyt. Siellä oli kirkko, pankki, meijeri ja useita kauppoja. Erään tiedon mukaan Kiehimää eli nykyistä Paltamoaa ei sen sijaan erottanut muista alueen pikkukylistä,³⁶ joten asiointimatkat suuntautuivat Ristijärvelle. Paltamo pääsi säännöllisen postinkuljetuksen piiriin vasta sen jälkeen kun Senaatti hyväksyi maalaiskirjeenkantajien käytön huhtikuussa 1890. Tällöin Kajaanin ja Paltamon välillä alettiin kuljettaa postia kolmesti viikossa.³⁷ Kontiomäeltä johti polkutie myös Savirannan suuntaan.

Kainuuta vaivasivat 1800-luvulla useat huonot satovuodet. Pahiten kato kotteli aluetta "kuolontalvena" 1832 - 33, jolloin erilaiset taudit tappoivat ruoan puutteen näännyttämiä ihmisiä³⁸ sekä "nälkävuonna" 1857, jonka seurannaisvaikutukset ulottuivat pitkälle 1860-luvulle. Katovuosien aikana kävi selväksi, etteivät valtion tarjoamat avustuskeinot olleet valtakunnallisesti alkuunkaan riittävät.³⁹ Itäisessä Suomessa Kuopion pohjoispuoliset alueet kärsivät erityisesti huonoista kulkuyhteyksistä, jotka vaikeuttivat hätäapuviljan tuontia alueelle. Vastaa-vasti hyvinä vuosina alueitten oli vaikea lähettää omia tuotteitaan myyntiin.

Tarvittiin siis kuljetusyhteyksien parantamista, jollaiseksi rautatiet oli jo ulkomailla nähty. Kun rautateiden suunnittelu Suomessa vihdoinkin aloitettiin, niiden tarpeellisuuden yhdeksi pääargumentiksi nousi, ei suinkaan niiden hyödyllisyys koko Suomea ajatellen, vaan päinvastoin hankkeessa painoi eniten niiden kyky turvata Helsingin huolto. Kaupunkihan sijaitti katastrofitilanteita ajatellen hankalassa pullonkaulassa.⁴⁰ Alun alkaen suunniteltiin yhdistettyä kanava-rautatieliikennettä, jota voitaisiin harjoittaa jäättömänä aikana. Tavoitteena oli Tampereen alueen vesistön saattaminen yhteen Ryttylän ja Helsingin välille rakennettavan hevosraitiotien avulla, jollaisesta jo oli kokemusta. Ensimmäinen, Nils Ludvig Arppen rakennuttama Puhoksen kannaksen yli johtanut hevosraitiotie valmistui jo vuonna 1843⁴¹. Maastontutkimus Ryttylän ja Helsin-

³⁴ Heikkinen 1983, s. 57.

³⁵ Leimu 1976, s. 47.

³⁶ KKKA, Kainuun nuorisoseurojen keskusseura Uc; Rusanen, A.: "Kertomus Maalaisliitto-Keskustapuolueen Mieslahden paikallisosaston toiminnasta vuosilta 1919 - 1979".

³⁷ Pietiäinen 1988, s. 502.

³⁸ Heikkinen 1997, s. 16 - 18.

³⁹ Kauranen 1999, s. 10 - 11.

⁴⁰ Seppinen 1992, s. 15 - 17. Käydystä rautatiekeskustelusta myös Rautatiehistoria, s. 10 ed. Osmo Jussila kytkee Suomen rautatieverkon laajenemisen maamme 1800-luvun puolessavälin tapahtuneeseen talouselämän vapautumiseen ja katsoo, että ensimmäiset radat rakennettiin liikenteellisistä ja taloudellisista syistä. Ainoastaan Pietarin rataan liittyi strategisia tarpeita. (Jussila 2000, s. 48)

⁴¹ Peltonen 1983, s. 18. Höyryhinaajasta ulottuu yhdysside rautatieliikenteeseen asti: N.L. Arppe on jäänyt historiaan myös siksi, että hän valjasti ensimmäisenä Suomessa höyryn liikenteen palvelukseen. Arppe lähetti syyskuussa 1832 keisarille anomuksen höyrylaivan rakentamiseksi Saimaan vesistöön. Anomus hyväksyttiin ja elokuun 10.

gin välillä aloitettiin vuonna 1849.⁴² Hevosraitiotie vaihtui kuitenkin pian ajatuksen höyryrautatiestä (olihan sellainen avattu jo Suomen lähialueelle Pietarin ja Tsarskoje Selon välille 1838), joka samalla sisälsi otaksunan rautatielaitoksen merkityksestä koko valtakunnan tarpeita ajatellen. Samalla jo lausuttiin ensimmäinen näkemys siitä, että myös itäinen Suomi tulisi ajan myötä saattaa rautatieyhteyden piiriin. J. V. Snellman, joka innokkaasti puolsi rautateiden rakentamisen aloittamista, ehdotti, että rataverkolla yhdistettäisiin Helsinki ja Hämeenlinna, josta tulisi risteysasema ja edelleen sieltä rakennettaisiin yhteydet Turkuun, Nikolainkaupunkiin (nykyiseen Vaasaan) ja Pietariin. Hän totesi edelleen, että näiden lisäksi suunnilleen nykyisen Kouvolan tienoilta ”Suomen suuri pohjoisrata voisi lähteä Saimaan ja Päijänteen välitse, lähempänä viimemainitun järven itäistä rantaa, Kuopioon ja Ouluun”⁴³. Snellman tuli näin vuonna 1856 esittäneeksi ensimmäisen ajatuksen yli puoli vuosisataa myöhemmin toteutetavasta Savo - Kainuun radasta.

Kun rautatiet sitten päätettiin alun vastustuksesta huolimatta rakentaa Suomeen, rataverkko alkoi levitä nopeasti kohti pohjoista. Se yhdysside, jota vielä viitisenkymmentä vuotta aikaisemmin oli pidetty vain Helsingin etuoi-keutena, ulottui pian moneen suomalaiseen maakuntaan. Rautatiepolitiikkaa koskevassa pamfletissaan valtiopäiväedustaja ja rautatiekomitean jäsen E. G. Palmén⁴⁴ kertoo niistä ajatuksista, joita rautateitten rakentamishdotukset ihmissä 1800-luvun puolessavälin herättivät:

Etä jotkut Suomen suurimmista kaupungeista saisivat osakseen tuon kulkuneuvon, se muka oli ajateltavissa, mutta tuskin monikaan uskalsi sen enempää toivoa. Jos joku silloin olisi ennustanut saavansa nähdä höyryhevon saapuvan Ouluun ja Kajaniin, jopa Tornioon ja Rovaniemeen, niin hänet kyllä olisi ihan varmaan pidetty valmiina Lapviikiin⁴⁵ lähetettäväksi.

Pääpiirteissään Snellmanin vuonna 1856 esittämään näkökantaan yhtyi vapaa-herra George von Alffthanin johtama vuoden 1879 rautatiekomitea. Sen mukaan Itä-Suomen alueella sisämaan rannikkoon liittävä rata erkaantuisi Viipuriin menevästä radasta Taavetissa ja kulkisi sieltä Mikkelin ja Suonenjoen kautta Kuopioon. Valtiopäiväkäsittelyssä Taavetin risteysaseman kilpailijaksi nousi yllättäen Kouvola, josta jo oli rakennettu yhteys Kotkan satamaan. Mikäli tuleva Savon rata kulkisi suoraan Kouvolan kautta Kotkaan, se tarjoaisi Savo-Kainuun alueelle nopean ja kätevän meriyhteyden. Esitys hyväksyttiin ja Kuopion rata määrättiin rakennettavaksi 17.03.1887 annetulla keisarillisella käskykirjeellä.

1833 Puhoksessa laskettiin vesille Suomen ensimmäinen höyryllä kulkeva siipiras-laiva s/s Ilmarinen. Sen ensimmäiseksi höyrykoneenhoitajaksi palkattiin Gustaf Nousiainen, jonka poika Johan Nousiainen lähti myöhemmin Saksaan, kuuluisaan Borsigin veturitehtaisiin opettelemaan höyrykattilatekniikkaa ja kotimaahan palattu-aan hänestä tuli VR:n Viipurin konepajan päällikkö. Ensimmäinen Suomessa liikennöinyt höyryveturi, Ilmarinen, sai nimensä Arppen höyrylaivan mukaan. Arppesta kts. esim. Tuomi-Nikula 1990; Karttunen 1945.

⁴² Hagman 1922, s. 76 - 77.

⁴³ Sit. Gripenberg 1912, s. 14 - 15. Snellmanin rautatietoiminnasta esim. Castrén 1906, s. 310 - 324.

⁴⁴ Palmén 1898, s. 378; myös Palmén 1899a, s. 6.

⁴⁵ Lappviik = Lapinlahden mielisairaala Helsingissä.

Kouvolan ja Kuopion välinen yhteys saatiin nopeasti valmiiksi, sillä rata luovutettiin yleisen liikenteen käyttöön jo lokakuun ensimmäisenä vuonna 1889. Samana päivänä otettiin käyttöön rataan liittyvät lyhyet satamaraiteet Iisveden ja Kuopion satamiin. Ensimmäistä kertaa Itä-Suomi pääsi suoraan yhteyteen valtakunnan etelärannikon kanssa.⁴⁶

Vuoden 1879 komitea katsoi, että Savon rataa tulisi jatkaa Kuopiosta edelleen Ouluun ja saada näin ainakin Kainuun eteläosa yhteyteen rataverkon kanssa. Maakunnan ongelmana olivat aina olleet vaikeat kulkuyhteydet, jotka olivat hieman helpottaneet, kun vuonna 1866 annettiin määräys perata Kuopion ja Iisalmen välinen laivaväylä. Edellisenä vuonna oli koettu paha kato ja hätäapuviljan kuljetukset Pohjois-Savoon ja Kainuuseen osoittautuivat äärettömän vaikeiksi, koska kunnollisia kulkuteitä ei ollut. Kuopion ja Iisalmen välinen laivareitti uusien kanavien kautta avattiin syyskuussa 1869, ja sen myötä Iisalmesta tuli koko Pohjois-Savon ja Etelä-Kainuun rahtikeskus.⁴⁷ Kun peltoalaa Pohjois-Savossa alkoi vapautua tuontiviljan vuoksi, alueesta kehittyi johtava vointu-
tantokeskus. Voita vietiin sekä Kuopiosta että Iisalmesta ja määrät olivat erittäin suuria.⁴⁸ Kesäaikaan liikenne sujui laivoilla, mutta rahdinkuljetuksen vaikeutena oli Kallaveden ylitys talviaikaan.⁴⁹ Kun jää muuttui kantavaksi, salmen yli päästiin hevosilla, mutta kelirikon aikaan kaikkalainen rahdinkuljetus oli poikki pitkiäkin aikoja. Vuodenajat vaikuttivat suoraan rahtikuluihin: kun kesäaikaan voidrittelin kuljetus Kuopioon maksoi vain muutamia kymmeniä pennejä, talvi- ja kelirikko-aikaan hinta nousi kahteen markkaan. Pohjois-Savon karja poistettiin sen vuoksi vain keväällä, jolloin voin tuotanto ja vienti olivat suurinta; parin kevätpäivän aikana Kuopion kautta rahdattiin jopa 20.000 voittonia. Määrä oli puolet kaikesta Kuopion kautta kulkevasta rahdista.⁵⁰ Vaikeutena oli lisäksi se, että yleensä juuri niihin aikoihin, jolloin Pohjois-Savo ja Kainuu olisivat tarvinneet hätäviljaa, liikenne Kallaveden yli oli poikki.

von Alfthanin johtama komitea oli päättänyt tulokseen, jonka mukaan Kuopiosta pohjoiseen johtava rata olisi viisainta vetää pitkin Kallaveden itärantaa, jolloin se Iisalmeen asti kulkisi jo olemassaolevien asutuskeskusten, kuten Siilinpään (nykyinen Siilinjärvi), Alapitkän ja Lapinlahden kautta. Tämän vuoksi ratainsinööri Oskar Lindberg tutkiessaan Kouvolan ja Kuopion välisen radan suuntausta vuonna 1881 oli jo käynyt Kallaveden etelärannalla katsomassa niitä paikkoja, joista tuleva pengerrystyö mahdollisesti voitaisiin aloittaa. Kuitenkin vasta kevättalvella 1898 radan rakennustyöt saatiin käyntiin. Samaan aikaan salmen ylitti kirjailija Juhani Aho, istuen soutuveneessä, jota kaksi lossitalonpoikaa jääkengät jalassa veti kiinteän jään yli ja sauvoi sekä souti niissä kohdin, joissa jää ei heitä kantanut. Ylitys kesti tuohon vuodenaikaan nelisen tuntia. Vaivalloinen matkanteko saa Ahon⁵¹ kirjoittamaan: "Tulipa silloin katsahaneeksi linjoitettua

⁴⁶ Lagerblom 2000b; Lagerblom 2002a.

⁴⁷ Karttunen 1945, s. 48 ed.; Puranen 1952, s.250 ed.

⁴⁸ Valta 1995, s. 25, 30; Kts. myös Valta 1990.

⁴⁹ Yhteydestä kts. esim. Valta 1995.

⁵⁰ Aho 1896, s. 309 - 314

⁵¹ Aho 1896 s. 312. Triviaalina historian yksityiskohtana kerrottakoon, että vaikea kelirikkoajan aikainen salmen ylitys aiheutti sen, että Kallavesi on saanut kunnian olla

rautatien paikkaa tämän salmen yli ja ajatelleeksi, miltä tuntuisi, kun tämän vai- valoisen matkan junalla hurauttaisi muutamassa minuutissa". Paria vuotta myö- hemmin Ahon toive toteutui. Ensimmäinen, kutsuvieraita kuljettanut juhlanjuna ylitti Kallaveden pengerryksen 25.08.1901, ja kyydissä ollut Uusi Savo-lehden toimittaja sai omakohtaisesti ihmetellä, miten entinen vaikea ja vaarallinen sal- men ylitys nyt hoitui muutamassa minuutissa. Toimittajan mukaan rata oli hyvä ja kestävä eikä tarvitse ennen salmea siirtyä jalkapatikkaan, kuten eräs Lapinlah- den ukko oli Kallaveden ylitystä pohtiessaan katsonut viisaammaksi. Uutta rata- osaa juhlistettiin vielä sillä, että Kuopion asemalla sytytettiin illan hämärtyessä ensimmäiset "sähköauringot": sähkövalo oli tullut Savoön.⁵²

Rata ulottui nyt Iisalmeen, mutta sen jatkorakentamisesta ei ollut varmuutta. Valtiopäiväedustaja Palmén puolsi vahvasti Iisalmi - Kajaani – radan rakentamis- ta. Jo ennen Kallaveden penkereen rakennustöiden aloittamista kirjoittamassaan pamfletissa hän toteaa, että jatkoradalla voisi vaikuttaa Kainuuseen, "tosin karu- luontoiseen, mutta noin 20,000 neliökilometrinen laajaan alueeseen, jolta nykyänsä puuttuu edistymisen mahdollisuus". Hän ehdottaa, että lyhyt jatko-osa (rakenta- misaikaan vajaan yhdeksänkymmentä kilometriä) Iisalmesta Kajaaniin rakennet- taisiin saman tien käynnissä olevan Kuopio - Iisalmi -radanrakennuksen yhtey- dessä, sillä yksittäisiä, vaille jatkoyhteyksiä jääviä "erämaaratoja" hän kuvaa rata- verkon "syöpäläisiksi".⁵³ Palménin kanssa yhteneviä näkökantoja esitti myös rauta- tierakennustoimikunta Savon-radana jatkoa koskevassa mietinnössään. Ratayhteyt- tä Kajaaniin puollettiin poliittisesti sen elinkeinoelämää vilkastavan vaikutuksen vuoksi⁵⁴. Kuopion Sanomissa julkaistiin syksyn 1881 aikana lukuisia artikkeleja, joissa korostettiin Kuopiosta Ouluun johtavan radan tärkeyttä. Se tosin ehdotettiin vedettäväksi Vuoljoen kautta, koska sillä osuudella olisi useita "malmirikkaita järviä" joita teollisuus voisi hyödyntää⁵⁵, mutta Vuoljoen mutkasta huolimatta rata palvelisi samalla Kajaania. Lehden mukaan sisämaan kauppa suuntautuu yleisesti "eteläisen rantamaan satamoihin", mutta Kajaani käy sen sijaan kauppaa pääosin Oulun sekä myös Iisalmen ja Kuopion kanssa. Savo-Kainuun rata palvelisi tätä tarvetta molempiin suuntiin, Pohjois-Pohjanmaalle ja Pohjois-Savoön.⁵⁶ Elinkei- noelämän lisäksi yhteys toimisi "lujana yhdyssiteenä kansallisille oloillemme"⁵⁷ Kajaanilaiset itse korostivat etelään johtavan radan tarpeellisuutta, joka heistä oli Oulun yhteyttä tärkeämpi.⁵⁸

Toiveet hyvästä liikenneyhteydestä Kainuun ja muun Suomen välillä oli- vat eläneet kauan. Varhaisin kirjaantunut toive rautateiden saamisesta Kainuu-

ainoa suomalainen järvi, jossa jääkarhu on kirjoitetun historian aikana todistetusti uinut. Bono-panoptikon-sirkuksen ollessa paluumatkalla Iisalmesta Kuopioon joulu- kuussa 1897 jääkarhun kuljetuslavetti upposi jäihin ja karhu ui pakoon. Se saatiin kiinni vasta usean tunnin työn jälkeen. (Salmetar 22.12.1897)

⁵² Uusi Savo 27.08.1901.

⁵³ Palmén 1899b, s. 8, 17-18.

⁵⁴ SRJ 1896, s. 2.

⁵⁵ Kuopion Sanomat 21.03.1881.

⁵⁶ Kuopion Sanomat 17.03.1881 ja 07.04.1881.

⁵⁷ Kuopion Sanomat 24.03.1881.

⁵⁸ Keskustelut 1895, s. 25; myös Kuopion Sanomat 07.04.1881.

seen on vuodelta 1883, jolloin Kainuun alueen elinoloja koskevassa kirjassaan Oskar Mustonen⁵⁹ kirjoittaa:

Rautateistäkin on täällä jo unta nähty, mutta hywähän se on, että ne tulee tänne päinkään. Tähän asti on Kajaanin seutu ollut kokonaan Oululaisten kauppiaitten kynsissä. Kun Kuopioon päin kulkukeinot owat parantuneet Iisalmen ja Kuopion wesien kanavoittamisen kautta, ja Nurmekseen on läwistetty yhtäläinen wäylä, on kauppa yhä enemmän kääntynyt ja kääntyy sinne päin. Oululaiset huomaawat läh-teensä kuiwuwan ja owatkin kokeneet puuhata rautatietä Oulusta Waalaan, jossa olisikin mainio satama, ja kauppalan alkua. Wuottolahteen Kemmin rantaan on apri-koitu etelästä tulewan rautatien satamaa, sillä siinä on nelisen syltä wettä kohta ran-nasta ulkouttaessa. --- Kun wielä saataisiin terwan kuljetukselle tie auki Iisalmeen ja Nurmekseen esim. hevosradan rakentamalla, niin olisi seudulle siitä iso hyöty

Mustosen mainitsema Oulusta Vaalaan johtava ratahanke oli vanhaa perua. Hanke oli esillä jo useammassakin valtakunnallisessa ratasuunnitelmassa, ja myötätuudessa se eli varsinkin 1890-luvun puolivälissä. Syksyllä 1897 asetettiin erityinen valiokunta pohtimaan hankkeen toteuttamista. Helsingistä Kainuuseen lähetettiin valiokunnan jäsen Karl Lindberg, jonka tehtävänä oli tarkastaa Oulujoen kosket määrittääkseen ne paikat, joihin myöhemmin saattaisi syntyä teollisuutta.⁶⁰ Muutamaa vuotta myöhemmin joen partaalle saapui Helsingistä joukko liikemiehiä, jotka ennen mahdollisia teollisuusinvestointeja halusivat itse nähdä alueen ja sen tarjoamat mahdollisuudet.⁶¹ Vaala katsottiin hyväksi Oulun radan päätepisteeksi, koska sieltä liikenne Kajaaniin hoidettiin vanhan ja kevolliseksi todetun käytännön mukaan höyrylaivoilla. Säännöllisessä liikenteessä höyrylaivoja kulki Oulujärven yli toistakymmentä. Ne oli varsin merkittävä liikennemuoto, sillä vuodessa ne kuljettivat yli 90.000 matkustajaa ja neljättä miljoonaa kiloa rahtia. Kaikki liikenne pysähtyi tosin talvella kolmen kuu-kauden ajaksi, mutta katkoa kaikki eivät pitäneet liian pitkänä.⁶² Oulusta Vaalaan tehtävän radan jatkamista edelleen Kajaaniin ei pidetty tarpeellisena, koska Vaalan ja Kajaanin väli oli harvaan asuttua eikä korpimaisuutensa vuoksi houkuttelisi puoleensa teollisuutta. Vähäinen liikennetarve Kiehimään ja Mieslahteen olisi voitu hoitaa laivoin. Radalle ei nähty näiden syiden vuoksi tarpeeksi käyttöä.⁶³

Kajaanin ja koko Kainuun asukkaille junaliikenteen merkitys näkyi silmiinpistävästi viimeistään vuonna 1899, jolloin Iisalmen seutua koetteli pahin katovuosi kolmeenkymmeneen vuoteen. Rautatien, laivurien ja kauppiaitten yhteistoiminnan ansiosta nälkäviljan tuonti ensin junalla Kuopioon ja sieltä Iisalmen ja Kiuruveden alueelle onnistui oleellisesti helpommin kun sitä vertaisi vaikkapa edellisen, vuoden 1867 katovuoden ponnistuksiin.⁶⁴ Iisalmessa ilmes-

⁵⁹ Mustonen 1883, s. 145

⁶⁰ Iisalmen Sanomat 03.11.1897. Valiokunnan muut jäsenet olivat konsuli L. Sandelin, Otto Rawander ja kauppias R. Hedman.

⁶¹ Kajaanin Lehti 17.08.1901.

⁶² Uusi Savo 12.05.1896. Tosin vielä 1920-luvulla sanomalehti Kalevassa valitettiin sitä, ettei läpi vuoden ole suoraa yhteyttä Vaalan ja Kajaanin välillä. Huonojen kelien aikana kirje kulki väliä jopa kaksi viikkoa. (Kaleva 03.04.1921).

⁶³ Ainakin yksi Kiehimän alueella asuva tosin moitti Kajaanin Lehden yleisönosastossa 08.01.1901 Kajaanin ja Melalahden välisiä yhteyksiä ja toivoi niiden parantumista.

⁶⁴ Räisänen 1959, s.545 - 546.

tyvä Salmetar-sanomalehti vetosi voimakkaasti kajaanilaisten puolesta ja kirjoitti 03.07.1897: "[O]n helppo arvata, ettei Iisalmi ole rautatien pää, jatkoa se waatii ja luonnollinen jatko on sille Kajaaniin. Ja se harwinaisen panos paikkakunan [!] toiweiden esiintuominen, kajaanilaisten puolesta sekä se horjumaton yksimielisyys, jota kajaaninkilhakunnan [!] kunnat owat osoittaneet, tässä asiassa, antaa syytä parhaimpiin toiweisiin asian onnellisesta ja suotuisasta päätöksestä ensi waltiopäiwillä."

Näin kävikin. Rautatien jatkamisajatus sai nyt taakseen niin paljon kannatusta, että rakennustyö saatiin käyntiin. Yhtenä painavana perusteena valtiopäivien antamalle rakentamispäätökselle oli juuri ollut katovuoden Iisalmen alueelle aiheuttama taloudellinen raskaus. Rata-työiden toivottiin tuovan alueelle lisäansiomahdollisuuksia. Vuoden 1900 valtiopäivät yhtyi tähän kantaan ja korosti vielä rautatien mahdollisuuksia "parantaa Oulunjärven labeassa ympäristössä asuvan kansan elinehtoja"⁶⁵, ja tähän lausumaan sisältyi toive siitä, että radan myötä Kainuun alueen hätäapuviljan kuljetukset helpottuisivat, kuten myöhemmin kävikin. Rahoitusepäselvyyksien vuoksi Kajaanin radan rakennustyöt jouduttiin kuitenkin hyvän alun jälkeen keskeyttämään pitkäksi aikaa ja toinen katovuosi pääsi turmelemaan Kainuun elinmahdollisuudet. Heinäkuussa 1902 lämpömittarit näyttivät Kajaanissa parin asteen pakkasta ja järvet saivat ohuen jääriitteen. Kainuun alueella olisi tarvittu laskelmien mukaan 80.000 jauhosäkkiä, mutta jo lokakuussa umpeen jäätyneet järvet estivät laivaliikenteen. Uusi nälänhätä oli tosiasia. Syyskuussa 1902 Kajaanin Lehti⁶⁶ kirjoitti tilanteesta epätoivoiseen sävyyn: "Jos rautatie olisi saatu tähän kihlakuntaan jo puhkaisuksi, ei sanottawaa hätää tänäkään katowuotena olisi ---.Suurimpana hallana yhä painaa meitä kulkuneuvojen puute. Kun poikanen saisi siipensä walmiiksi, ei sitä enään emän tarwitsisi pesään elättää, itse se eineensä hankkisi eikä wä-hässä halloja säpsähtelisi." Kahta kuukautta myöhemmin Paltamossa tiedettiin ainakin yhden naisen jo kuolleen nälkään, ja paikalliset asukkaat joutuivat teurastamaan karjansa rehujen loputtua. Rata otettiin valtion hätäaputyömaaksi,⁶⁷ mutta silti kesti vielä syksyyn 1904 ennen kuin säännöllinen liikenne Kajaaniin pystyttiin aloittamaan.⁶⁸

I.K. Inha⁶⁹ toteaa osuvasti: "Moni muu osa maasta saa rautatiestään kiittää yksiä ja toisia luonnonetujaan, mutta Kajaanin on siitä kiittäminen nälkäänsä. Kelpasihän sekin johonkin! Ellei se olekaan juuri saanut aikaan itse rautatietä - tiedämmehän, että Kajaanin takamaillakin on rikkautensa, vesivoimansa, metsänsä ja tervansa - niin on kuitenkin tosiasia, että viime nälänhätä melkoisesti kiiruhti radan valmistumista." Toipa rautatien paikkakunnalle sitten nälkä tai luonnonrikkauudet, Kajaani oli joka tapauksessa pienin niistä sisämaakaupun-

⁶⁵ Gripenberg 1912, s. 162 - 163.

⁶⁶ Kajaanin Lehti 29.09.1902.

⁶⁷ Kajaanin Lehti 26.11.1902. Oli laskettu, että hätäapuviljan toimitus maksaisi hevoskyydillä 2 markkaa säkkiä kohden, hyvällä rekikelillä hinta laski kuusikymmentä penniä, mutta rautateillä säkin kuljetus maksaisi vain 36 penniä läpi vuoden. (Kajaanin Lehti 01.10.1902).

⁶⁸ Radanrakennuksesta ja rahoituksen viivästyemisestä kts. Lagerblom 2004b.

⁶⁹ I-a 1904, s. 158.

geista, joihin se rakennettiin. Junalla sinne saapuvan matkustajan erämaahenkisyyden kokemusta lisäsi vielä se, että asema rakennettiin etäälle varsinaisesta keskustasta. Kajaaniin päästäkseen piti ensin alkuun kulkea peltojen ja niittyjen läpi parin kilometrin matka. Tuon välin taittaminen ei ollut matkalaiselle täysin riskitöntä: ainakin yhden suden tiedetään vierailleen aseman ja keskustan välisellä alueella vielä rautatieliikenteen aloittamisen aikoihin syömässä kirkkohera Väyrysen Hupi-koiran⁷⁰.

Yleisen uskomuksen mukaan asemat rakennettiin niille kohdin, joiden maa-alan VR sai ilmaiseksi. Näin väitetään tapahtuneen myös Kajaanissa, jossa aseman seutu, nykyisen Asemakadun yläpää, oli tuolloin upottavaa Raatosuon nimellä tunnettua lettoa, josta maanomistajilla ei ollut hyötyä.⁷¹ Eräs rautatieläinen muisteli radanrakentajana toimineen isänsä kertoneen, että kun tämä kävi katsastamassa Kajaanin aseman paikan ennen radanvetoa, paikalla ollut suo upotti niin paljon että vesi meni saappaanvarresta sisään. Isä oli tuumannut, että tuolle työmaalle hän ei ainakaan lähde.⁷² Asema kuitenkin perustettiin nykyiselle paikalleen sen vuoksi, että se oli ratainsinöörien mielestä teknisesti ainoa mahdollinen paikka. Suosta ja syrjäisestä sijainnistaan huolimatta Kajaanin asemasta tuli komea rakennus. Mytologisaiheisine lohikäärmeineen ja ketunpää-kaiverruksineen se lienee edelleenkin yksi Suomen kauneimmista asemista. Sitä ei liioin rakennettu yleisten asemien tyyppipiirustusten mukaan, kuten tuolloin oli yleensä tapana, vaan arkkitehti Gustaf Nyström laati siihen omat yksilölliset piirustukset (kuvat 2.2 – 2.4).⁷³

Kajaanissa oli tuohon aikaan vain matalia puutaloja, sen kadut olivat pohjaamattomia ja erikoisuutena silloisella Aleksanterinkadulla, nykyisellä Kauppakadulla, oli jalankulkijoille tehty Villin Lännen tyylliset lankkukäytävät, jotta vettä tulvivassa keskustassa pääsi liikkumaan kuivin jaloin⁷⁴. Kaupungin ilmettä kuvaa hyvin tuon aikainen värssy, jossa ilkutaan: "Kuulkaahan sitä satua kun Kajaanissa on vain kaksi katua. Toista käy siat sateella, toista porvarit poudalla"⁷⁵ Suuri kaksikerroksinen asema asuintaloineen, veturitalleineen ja asemapuistoineen on varmasti ollut vaikuttava näky tuon ajan Kajaanissa ja samalla siitä tuli paikkakunnan ensimmäinen miljöökokonaisuus⁷⁶. Rautatieyhteys merkitsi uuden ajan alkua. Kajaanin Lehden mukaan koko Suomi ja maailma, koko maa ja meri oli nyt kajaani-laisten saavutettavissa⁷⁷. Ilmari Kianto⁷⁸ oli katselemassa mahtipontista vastaanottojoukkoa, joka odotti asemalla ensimmäistä junaa. Hänen mukaansa koko Kajaanin kerma – pormestari, viskaalit ja kamreerit sekä tervaporvarit – oli kokoon tunut asemasillalla. Paikalla oli tavallista rahvastakin, lähikylien emäntiä, tirskuvia püikoja ja "kivenheittotaitoisia pikkupoikia":

⁷⁰ Kinnunen 1978, s. 105.

⁷¹ Perinnealbumi 1981 s. 144

⁷² H31110.

⁷³ Rautatiearkkitehtuurista tarkemmin esim. Valanto 1982.

⁷⁴ Pulma & Turpeinen 1994, s. 15.

⁷⁵ Lounela 1958, s. 293. Porvareilla tarkoitettiin maanviljelijöitä, joilla oli yhteisviljelyksiä kaupungin ulkopuolella.

⁷⁶ Termistä kts. Nikula 1993b, s. 87.

⁷⁷ Kajaanin Lehti 4.6.1904.

⁷⁸ Kianto, sit. Heikkinen 1998, s. 180.

Koko tämä kristillinen kaupunkiseurakunta näytti ensimmäisen junan tuloiltana melkein unhoittaneen vanhat kyyrie-eleisonvirtensä ja iloisesti irvistäen kuorossa hymisevän uusaikaista suomalaista rekilaulua: Voi sitä Ruunun rakennusta / voi sitä Ruunun voimaa / että kun se on laittanut rautatiet / ja sähkökellot soimaan!

Rautatie osoitti pian kykynsä nostaa alueensa taloutta ja elinmahdollisuuksia. Kun ensimmäinen juna lähti Kajaanista kohti etelää elokuun seitsemäntenä päivänä vuonna 1904, sen lastina oli kaksikymmentäkolme tervatynnyriä ja tervavettä pari tynnyriä vähemmän. Rahtivaunuun kurkistanut Kajaanin Lehden⁷⁹ toimittaja sai aiheen ihmetellä: "Siinä alku - seuraako jatkoa". Samaisina elokuun alkupäivinä Ämmänkosken partaalla seissyt I.K.Inha⁸⁰ näki mielessään jo kaupungin kannalta sen valoisan tulevaisuuden: "Ei kauaa viipyne, ennenkuin Ämmän ja Koivukosken partaalle nousee suuret tehtaot ja uudenaikainen teollisuustyö alkaa sähistä tuolla hiljaisessa pohjolassa, jossa ihmisääni harvoin on kyennyt voittamaan tuulen vonkunaa ja koskien pauhua".

Kajaanin Lehden toimittajan ei olisi kannattanut olla huolissaan rahtimääristä, sillä Inhan ennustus osui kohdalleen. Joen rannalle nousi uusia puunjalostustehtaita, huomattavimpana niistä Kajaanin Puutavara Osakeyhtiö, josta kehittyi nopeasti kaupungin suurin työnantaja. Työväkeä pestattiin Etelä-Suomesta saakka⁸¹, ja kaupunkiin alkoi nousta Kainuun ensimmäisiä työläiskortteleita. Vakituinen, maataloustöitä paremmin palkattu tehdastyö loi kaupungin talouselämään jatkuvuutta. Se näkyi kauppojen valikoimien laajentumisena, uusien liikeyritysten perustamisena ja väkiluvun kasvuna. Useita vuosia kituliekillä elänyt matkailijaliikenne Iisalimesta Ouluun vilkastui ja hotellit alkoivat täytyä. Henkistä pääomaakin alkoi seudulle virrata: rautatiesuunnitelmat ehtivät vaikuttaa jo ennen toteutumistaan siihen, että Kajaani sai opettajaseminaarin ja Kainuun Opisto, kaiketi Suomen ensimmäinen "korpiopisto", aloitti toimintansa vuonna 1909 parinkymmenen kilometrin päässä Kajaanista, Kontiomäen Karhun talossa.⁸²

Muutamassa vuodessa Kajaani oli noussut maamme kahdeksanneksi vilkkaimmaksi tavara-asemaksi sivuuttaen muun muassa Hangon ja Kotkan kaltaiset vilkkaat satamapaikkakunnat. Vuosina 1921 ja 1923 se ylti neljänneksi vilkkaimmaksi rahtiasemaksi; henkilöliikenteessä se tosin oli paljon alhaisemmalla sijalla. Vuonna 1922 Kajaanista lähetettiin Etelä-Suomeen yli 20.000 vaunulastia rahtia, joista 14.000 sisälsi puutavaraa. Määrässä mitaten Kajaanista toimitettiin tuon vuoden aikana 225.000 tonnia paperipuuta⁸³ ja 16.000 tonnia selluloosaa.⁸⁴ Kajaani teollistui niin nopeasti, että vuonna 1919 se sai kyseenalaisesti ylpeillä olevansa Suomen ahtaimmin asuttu kaupunki.⁸⁵ Vilkastunut elinkeinoelämä näkyi pian ulospäin. Nimimerkki Ossi kertoo Kainuun Sanomissa vuonna 1938 kokemuksistaan käydessään Kajaanissa pitkän tauon jälkeen: "[P]essyt on pei-

⁷⁹ Kajaanin Lehti 10.08.1904

⁸⁰ I-a 1904, s. 160.

⁸¹ Lounela 1958, s. 294.

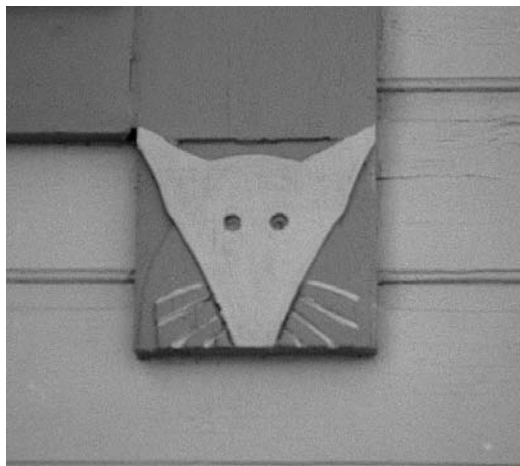
⁸² Rautatien merkityksestä Kajaanille kts. Ahonen 1961, s. 424 - 427.

⁸³ Mukana myös uitettu puutavara.

⁸⁴ Kaleva 20.05.1923.

⁸⁵ Pulma&Turpeinen 1994, s.58, 91; Lagerblom 2004b.

jooni naamansa, poissa on puuplankongit katujen varsilta ja talot on puhtaiksi maalailtu... Toista on nyt kuin 30 vuotta sitten. Oli aika ennen rautateitä, etelään matkustettiin 'telesanssilla'”⁸⁶ Jo melkein heti Kajaanin-radnan valmistuttua alettiin vakavasti puuhata radnan jatkamisesta edelleen kohti pohjoista ja itää.⁸⁷



KUVA 2.2 Kajaanin aseman ketunpääkoriste. (Kimmo Lagerblom 29.04.1999)



KUVA 2.3 Kajaanin asema kevätauringossa (Kimmo Lagerblom,29.04.1999)

⁸⁶ KKKA, Artturi Karjalaisen arkisto Ub-Uc1/Uc Sekalaiset paperit, Nimim. Ossi, Kainuun Sanomat 12.2.1938. Telesanssit = diligenssivaunut. Todettakoon vielä, että Kajaanin uudistuneeseen kaupunki-ilmeeseen vaikuttivat siihenkin rautatieläiset. Ratarakennuksilla toimineet insinöörit Väinö Rankka ja J.W. Andersin nimittäin voittivat Kajaanin asemakaavakilpailussa ensimmäisen palkinnon. (Rankka 1949, s. 84) Tiedossa ei tosin ole, miten paljon heidän kaavaansa myöhemmin tultiin noudattamaan.

⁸⁷ Kuopio-Iisalmi radnan historiasta kts. Lagerblom 2000b, Lagerblom2002a, Lagerblom 2002b; Kajaanin radasta Lagerblom 2004b.



KUVA 2.4 Kajaanin aseman kattokoristeita (Kimmo Lagerblom, 29.04.1999)

Kontiomäen rautatiehankkeen taustaa

Kun Kainuussa havaittiin, miten paljon Kajaanin rautatieyhteys kasvatti kaupungin elinkeinoelämää ja tuloja, radan jatkosuunnitelmat saivat uutta vauhtia. Hanke oli tosin ollut tätäkin aiemmin esillä, nimittäin vuoden 1891 valtiopäivillä yhdessä neljänkymmenen muun rautatiehankkeen kanssa. Suomen rataverkko oli tuolloin jo perusteiltaan valmis ja rautatiettomät kunnat toivoivat uusien ratojen myötä pääsevänsä talouskasvun piiriin. Valtionrautateitten poliittisessa historiikissa vuodelta 1912 sivuutetaan kokonaan tämä vuoden 1891 valtiopäivillä esillä ollut ja rautatievaliokunnan puollon saanut ratahanke Nurmeksen radan jatkamisesta Sotkamon kautta Vaalaan, josta taas oli suunniteltu rakennettavan yhdysrata Ouluun⁸⁸. Historiikki mainitsee Oulusta kaakkoon suunnitellun radan vasta vuoden 1894 valtiopäivien yhteydessä, vaikka tällöinkin kirjoituksen pääpaino on Iisalmi - Kajaani-radalla.⁸⁹ Vaikuttaa siltä, että Kajaanista kaakkoon johtava suunnitelma ei tuolloin vaikuttanut kovin toteuttamiskelpoiselta. Ratahistoriikin kirjoittaneen Lennart Gripenbergin mukaan rautatievaliokunnan työtä haittasi kokonaisuudessaan se, että valtaosa sen jäsenistöstä oli kotoisin Kuopio - Kajaani rataosan tai sen vaikutuspiirin alueelta, joten valiokunnan työ ei ollut niin puolueetonta kuin se olisi pitänyt olla. 1800-luvun kokouksissa muiden ehdokkaiden mielestä edes Kajaanin radan rakentaminen ei ollut aiheellista⁹⁰:

⁸⁸ Gripenberg 1912, s. 134; vrt. kuitenkin Castrén 1937a, s. 121/alaviite 1; Ratasuunnasta: VP: Anomusmietintö nro 7; Toiset valtiopäivät 1909 asiakirjat viides osa I,II

⁸⁹ Gripenberg 1912, s. 148 - 149.

⁹⁰ Gripenberg 1912, s. 150.

Niinpä olikin ehdotettu, että Kajaanin kihlakunta yhdistettäisiin eteläiseen rautatieverkkoon rakentamalla rata Joensuusta Nurmeksen kautta Kajaaniin. Syytä oli myöskin epäillä, olisiko Savonrataa ensinkään jatkettava korkeammalle pohjoiseen kuin Iisalmelle, josta olisi mukavampi kääntää se luodetta kohti Pohjanmaan tasangoille ja siellä yhdistää Oulunrataan. Kaiken lisäksi olisi vielä Oulusta kaakkoa kohti rakennettavalle yhdysradalle koetettava löytää sellainen suunta, että se olisi mahdollisimman edullinen --- vastaiselle skandinaavilaiselle kauttakulkuliikkeelle ---.

Vuonna 1897 istunut rautatiekomitea listasi alkuvaiheessa Nurmēs–Oulu-väliltä rakennettavan osuuden Vaalasta Ouluun ns. kolmannen ryhmän ratasuunnitelmiin, joiden toteuttamista komitea piti todennäköisenä vasta kiireellisimpien rataosuuksien valmistuttua ja jotka luultavasti olisivat tulleet työn alle vasta noin viidentoista vuoden kuluttua mietinnön jättämisestä.⁹¹ Siinä vaiheessa, kun radan jatkamista Iisalmesta Kajaaniin harkittiin, alueen kunnissa pohdittiin samalla komiteamietinnön ehdottamaa Oulun yhdysrataa, joka olisi pohjoisempaa Kainuussa sijaitseville kunnille ollut tärkeä. Todennäköisesti kunnissa herätti pelkoa ajatus siitä, että Kajaani saisi radan jatko-osassa tahtonsa läpi ja yhteys rakennettaisiin Kajaanista Oulujärven eteläpuolitse, jolloin Koillis-Kainuu jäisi radan tuottamasta hyödystä paitsi.⁹² Oulun ja Nurmeksen välinen ratahanke osoittautui varsin monimutkaiseksi ja vaikein tuntui olevan päättää radan kulkusuunta Oulujärven kohdalla. Kajaani kannatti radan rakentamista suoraan Oulujärven yli ja todennäköisesti myös oululaiset kauppiaat, jotka pelkäsivät

⁹¹ Gripenberg 1912, s. 160.

⁹² Kirjoittaessaan Iisalmesta Kajaaniin johtavan radan suunnitteluvaiheesta "Kainuun historia II"-kirjassa Oiva Turpeinen mainitsee Paltamon kunnan vastustaneen hanketta (Turpeinen 1985, s. 295). Muissa yhteyksissä on myös mainittu siitä, että Paltamo ei edes lähettänyt edustajaansa Kajaanin rautatiekokoukseen. Väitteitä on syytä tarkentaa sikäli, että Paltamo ei nähäkseni niinkään vastustanut rautatien tuloa sinänsä kuin sitä, että rata tehtäisiin Kajaaniin. Paltamo olisi halunnut heti alkuun rakennettavaksi Karjalan radan jatkon Oulujärven pohjoisrantaan pitkin. Kokouksen pöytäkirjaan on liitetty ote, jonka mukaan "kun Paltamon kuntakokous on ottanut puolustaakseen uutta rataa Karjalasta Oulujärven pohjoispuolitse, rataa jolla ei ole mitään vakaunutta kannatusta yleisessä mielipiteessä ja joka sitä paitsi on enemmän kuin 2 kertaa pitempi kuin Kuopiosta Iisalmen kautta Kajaaniin, niin sopinee hyvinkin kysyä, eikö Paltamon kuntakokouksen suuntaan lausuttu mielipide ole juuri omiaan käsitysten hajoittamiseen nakkaamaan rautatietoivejtemme toteuttamiset sangen kaukaiseen tulevaisuuteen. Lähtemällä lausumaan arvailujaan siitä Karjalanko vai Savon jatkettu radat saattaisivat Kajaanin kihlakuntaa enemmän hyödyttää, olemme järkähtämättä sitä mieltä, että ensi sijassa Kuopion - Iisalmen - Kajaanin rata olisi rakennettava ja sen saamiseksi tehtävä kaikki mitä voidaan. Paltamossa 16 päivänä huhtikuuta 1895 [14 allekirjoittajaa]" Saman vuoden elokuun 24 päivänä pidetyssä kokouksessa todettiin, että kysyttäessä kuntalaisten mielipidettä ratahankkeesta saatiin äänestyksessä 34 puolta Joensuu – Oulu -radalle ja vain 7 puolta Iisalmi - Kajaani välille. Miltei päivälleen kaksi vuotta myöhemmin, elokuun 21 vuonna ja syyskuun 11 vuonna 1897 Paltamo toimitti rata-asiasta uuden käsittelyn ja päättyi edelleen tukemaan Oulun yhdysradan rakentamista. (sit. Kainuun Sanomat 18.8.1950). Paltamon kunta ei siis kokonaisuudessaan 1800-luvun viime vuosina ollut niin paljon rautatiehanketta vastaan kuin alueella nykyisin yleisesti tunnutaan otaksuttavan ja ilmeisesti se jopa viimein päättyi kannattamaan myös Kajaaniin tulevaa rataa. Kun rata viimein saatiin valmiiksi Paltamoon asti, kunta järjesti radantekijöille juhlat, joissa oli musiikkia, ruokaa ja tanssia (TYKL, P.T., s. 6). Ei siis vaikuta siltä, että Paltamon suhde rautatierakennukseen olisi ollut yksinomaan kielteinen.

hankkimansa kaupan monopoliaseman menettämistä, kannattivat mahdollisimman suoraan yhteyttä.⁹³

Radan aiheuttamat elinkeinomuutokset

Oulun kannalta jo Kajaanin eteläiseen Suomeen yhdistänyt ratahanke ei ollut eduksi. Oulussa sijaitti tuohon aikaan vientitervan lajittelu- ja varastointialue, niin sanottu Tervahovi, joka kuului maailman suurimpiin. Kainuun laitamailta terva kuljetettiin sinne paltamoilla, tervaveneillä, pitkin Oulujokea.⁹⁴ Oululaiset kauppiaat pitivät kainuulaisia tervatalonpoikia pihdeissään myymällä näille huonoina satovuosina viljaa velaksi. Kun samat kauppiaat ostivat talonpoikien tervan, he pystyivät sanelemaan sekä osto- että myyntihinnat. Tuloksena oli se, että moni kainuulainen velkaantui kauppiaille pysyvästi. Kajaanin radan valmistuttua oululaiset pelkäsivät kaupan kääntyvän Oulujärven yli etelään ja oman kaupunkinsa markkina-aseman vaarantuvan. Samaa pelkäsivät Oulujoen koskiveneiden kuljetuksesta elantonsa saaneet koskenlaskijat. Tervaveneellä 1900-luvun alussa Ouluun matkannut I.K. Inha⁹⁵ kirjoittaa tästä tulevaisuudesta Kansanvalistusseuran kalenterissa:

Jos Kajaanin rata tämän liikkeen [=liikenteen] suuntaa uudelle tolalle - niin totta tosiaan se Oulussa jättää jälkeensä tyhjän tilan. Jo ennen radan avaamista oloissa alkoi tapahtua siihen suuntaan käyvä muutos. Ylämaan rahvas alkoi yhä enemmän aprikoida aikansa kalleutta ja laskea itse tervansa vain Oulun järven rannoille, josta ne ensinnä laivoilla saatettiin aavan selän poikki ja sitten varsinaiset trahtimiehet niitä kuljettivat Vaalasta Ouluun, suureksi mielipahaksi koskien laskumiehille, jotka menettivät suuren osan tuloistaan, nämä rahtimiehet kun järjestään viilettävät itse kaikki kosket. Rautatien avaamisen jälkeen, ja varsinkin Kajaanin satamaratain valmistuttua, tervat arvatenkin suureksi osaksi jäävät kokonaan pois, matkatakseen Kajaanin kautta Kotkaan. Tämä muutos tapahtuisi vielä pikemmin, elleivät käsirahat ja vanhat velat pitäisi niin monta ylämaan talokasta Oulussa kiinni.

Yllätykseksi Kajaanin rata ei aiheuttanut tervakaupan kääntymistä Oulujärven eteläpuolelle, vaan se muutti syvemmältä alueen elinkeinorakennetta. Tervanpoltto loppui lähes tyystin. Kun Ämmänkosken kanavan kautta kulki vielä vuonna 1900 kaksituhatta tervevenettä, neljätoista vuotta myöhemmin niiden määrä oli romahtanut kolmeensataan.⁹⁶ Osasyynä oli se, että valtameriliikenteessä alettiin ottaa käyttöön yhä enemmän teräsrunkoisia laivoja, jotka eivät tervaa tarvinneet, mutta hallitseva muutoselementti olivat kuitenkin ne muutokset, joita rautatien tulo aiheutti asukkaiden elinkeinoissa. Reijo Ajo⁹⁷ toteaa, että jo tervanpoltto muuttui joillain talonpojilla niin ammattimaiseksi, että he alkoivat ostaa entisen perustuotteensa, viljan, ulkopuolisilta eivätkä viljelleet sitä enää itse. Omatarveviljelystä siirryttiin palkkatyöhön ja ostohyödykkeisiin. Tämän vuoksi oli selvää, "että rautatien valmistumista seurannut metsätöiden vilkastuminen ja puutavarakauden lopullinen valtaanpääsy oli [Kainuun alu-

⁹³ Turpeinen 1985, s. 296; Castren 1937a, s. 148 - 153.

⁹⁴ Tuomela 2001, s. 205 - 210; Heikkinen 1983, s.59 - 60.

⁹⁵ Inha 1999, s. 162.

⁹⁶ Rasila 1982a, s. 119.

⁹⁷ Ajo 1946, s. 76.

eellakin] --- johtava talousjärjestelmän muutokseen." Puutavaran toimittaminen oli talonpojille helpompaa ja vähemmän työtä vaativaa kuin tervanpoltto. Lisäksi siitä maksettiin paremmin. Tukkitöissä hankki päivässä noin kolmen markan tilin. Tervasta maksettiin hyvin - Kajaanissa ja Kiehimässä yhdeksäntoista markkaa tynnyriltä, tosin puolet toimitetusta määrästä oli tervavettä, josta sai vain kolme markkaa tynnyriltä - mutta yhteen tervatynnyriin tarvittiin seitsemän päivän herkeämätön, apulaisia vaatinut työ, joten savotoilla vähemmällä työvoimalla hankki enemmän rahaa. Muutos oli selviö. Vuosien 1900 - 1907 välillä tervanpoltto väheni Kajaanin alueella neljäkymmentä prosenttia.⁹⁸

Suuntaehdotuksia

Ensimmäinen Kainuusta valtiopäiville valittu edustaja J. A. Heikkinen eli Halan ukko teki vuonna 1908 aloitteen, jossa hän ehdotti rautatien rakentamista Kajaaniin päätyvältä Savon radalta Suomussalmelle. Helsinkiin matkasi asian tiimoilta lähetystökin, jota johti pastori Wäyrynen. Lähetystön käynnin jälkeen ehdotettu rataosuus Kajaanista Mieslahden kautta Suomussalmelle tutkittiin. Lähteissä on kahdenlaista tietoa siitä, tapahtuiko tutkimus yksityisellä rahoituksella tai valtion toimesta. Ilmeisesti ainakin Senaatin varapuheenjohtaja Leo Mechelin tuki Suomussalmen ratahanketta ja lupasi tutkimustyöhön valtion varoista 10.000 markkaa⁹⁹. Hankeen jatkoselvitykset ratasuunnan tutkimisen jälkeen kuitenkin raukesivat, sillä Kainuuseen levisi tieto, että Suomussalmen ratahanke on kariutumassa. Sen sijaan Kajaani - Nurmes väli on saanut kannatusta.¹⁰⁰ Kainuusta matkasi usein lähetystöjä Helsinkiin ja niiden mukana kulki myös Kalle Keränen, Kontiomäen Karhun talon tuolloinen isäntä ja todennäköisesti kuuluisin kontiomäkeläinen vaikuttaja, kunnanvaltuutettu ja Kainuun Sanomien yksi perustajajäsenistä¹⁰¹.

Vuoden 1917 toisilla valtiopäivillä hallitus antoi lopulta esityksen Eduskunnalle rautatien rakentamisesta Nurmeksesta Vaalan kautta Ouluun. Hallitus katsoi, että Karjalan ja Savon ratoja sekä Oulun kautta myös Päärataa yhdistävä poikittaisrata on tarpeen sekä talouselämän tarpeitten vuoksi ja ennen muuta sotilaallisista syistä. Nämä toiset valtiopäiväthän kestivät aina kevääseen 1918, siis sisällissodan yli. Sodan aikana rautatielaitos oli kylläkin osoittanut hyödyllisyytensä joukkojen ja tarvikkeiden siirrossa mutta samalla myös oli käynyt ilmi rataverkoston haavoittuvuus poikittaisratojen puutteen vuoksi.¹⁰² Uutta Nurmeksen - Oulun rataa useissa kolumneissaan käsitellyt Kajaanin Lehti¹⁰³ painottaa eräässä artikkelissaan juuri uuden radan strategista merkitystä kansalaissodan kokemusten valossa: "ajatelkaamme wain, miten Elisenwaaran-Pieksämäen-Jywäskylän rautatie juuri wiime [1917] talwena suorastaan pelasti

⁹⁸ Ajo 1946, s. 73 - 76.

⁹⁹ Eskonen 1959.

¹⁰⁰ Suomalainen-Hiivala 1988.

¹⁰¹ Maanviljelijä Keräsen hautajaiset vuonna 1957 olivat koko Paltamon yhteinen muistotilaisuus. Jopa tasavallan presidentti lähetti hautajaisiin oman seppeleensä (Kainuun Sanomat 12.11.57).

¹⁰² Castrén 1937b, s. 19 - 20, kts. myös Rantamo 1997, s. 42 - 43.

¹⁰³ Kajaanin Lehti 28.06.1918.

ei ainoastaan waltiollisen Suomen, vaan vieläpä koko maan uhkaawalta perikadolta." Poikkiratojen taloudellinen merkitys ymmärrettiin jo ennen sotavuotta. Kansakoulunopettaja ja kansanedustaja Aarno Pesonen, joka toimi näkyvästi Karjalan radan jatkamisen puolesta, piti pitkän esitelmän Nurmeksen - Oulun radan tarpeellisuudesta Paltamon kunnan rautatiekokouksessa maaliskuun toisena päivänä vuonna 1917 ja totesi siinä, kuinka kolme rataa - Pohjanmaan, Savon ja Karjalan radat - kulkee rinnatusten halki maan, mutta yksikään ei niitä yhdistä, koska Jyväskylän - Pieksämäen poikkirata ei tuolloin vielä ollut valmis. Poikkittaisyhteyksien puute aiheutti sen, että mikäli Kajaanissa olisi tarvittu rahdinkuljetukseen Nurmeksessa tyhjiä seisseitä vaunuja, niitä piti kuljettaa halki maan Joensuun ja Kouvolan kautta, vaikka Nurmeksesta Kajaaniin ei linnuntietä ole pitkä matka. Tuohon aikaan voimassa olleet maan sisäiset viestikiekkot estivät lisäksi tavaran toimittamisen Oulusta Kajaaniin, koska etelän kautta kiertävä rata kulki monien kuntien kautta ja rikkoi lakia, jonka mukaan ainoastaan naapurikuntien välillä saatiin käydä kuntarajat ylittävää kauppaa.¹⁰⁴ Hallituksen myönteistä kantaa poikkittaisratoihin edustaa se, että Savon ja Pohjanmaan ratoja yhdistävän ns. "lännettien", Iisalmen - Ylivieskan radan, rakentaminen aloitettiin heti sotatoimivaiheen hellitettyä, vaikka taloudelliset mittarit osoittivat, ettei itä-länsi-suuntaan kulkevilla yhteyksillä tulisi olemaan paljon rahti- tai matkustajaliikennettä. Kajaanin Lehden artikkeleissa painotetaan erittäin vahvasti sotilaallisia syitä Oulun poikkiradan ja Kainuun alueen ratojen rakentamiseksi. Lehti jopa esittää aloitettujen Iisalmi - Ylivieska radan rakennustöiden keskeyttämistä ja varojen sekä rakentajien siirtämistä Kajaanista Suomussalmelle perustettavalle uudelle radanrakennustyömaalle. Lehden mukaan maamme koillisosa jää muutoin kokonaan ilman ratayhteyttä, joka kansalaissodassa oli joukkojen siirrossa osoittanut nopeutensa ja kätevyytensä.¹⁰⁵

Ilmeisesti juuri sotilaallisista syistä hallitus halusi vetää yhdysradan mahdollisimman pohjoiseen sekä kulkemaan Oulujärven pohjoispuolta. Eteläpuolta seuraava rata olisi lisäksi tullut melko lähelle Iisalmen ja Ylivieskan yhdistävää rataa. Pohjoisrannan reitillä myös katsottiin olevan talouselämää houkuttelevia etuja enemmän kuin eteläisellä reitillä, koska lukuiset kosket tarjosivat mahdollisuuden rakentaa radan varteen vesivoimaa käyttävää teollisuutta. Koskia esitettiin käytettäväksi hyödyksi myös sähkön tuottamiseen. Alkuvuodesta 1917 Oulussa pidetyssä rautatiekokouksessa ratainsinööri Lisitzin esitti, että uusi rataosa sähköistettäisiin Oulujoen tuottamalla energialla. Erityisesti Pyhäkoskea Lisitzin piti sopivana voimalaitoksen rakentamispaikkana. Sähköradoista Ruotsista saadun kokemuksen mukaan Oulu - Nurmeksen rataosa olisi ollut siihen mitä sopivin.¹⁰⁶ Kontiomäen tulevan rautatiepaikan kehityksen kannalta ratkaisevak-

¹⁰⁴ Kajaanin Lehti 06.04.1917.

¹⁰⁵ Kajaanin Lehti 01.07.1918, 03.07.1918, 05.07.1918.

¹⁰⁶ Kaleva 14.03.1917. Sähköistysuunnitelmat olivat muutoinkin tuohon aikaan vireillä. Marraskuussa 1918 tehtiin päätös, että Imatrankoskeen rakennettaisiin sähkövoimalaitos ja se viritti paria vuotta myöhemmin ajatuksen eteläisten ratojen sähköistämisestä. Kesäkuussa 1921 Etelä-Suomen veturivarikkojen päälliköille lähetettiin tiedustelu, paljonko höyryvetureita vapautuisi, jos Riihimäki - Viipuri-rataosa sähköistettäisiin Imatrasta saatavalla virralla. Saman vuoden elokuussa Suomen Suoviljely-yhdistys ry. aloitti tutkimukset Jyväskylän ja Haapamäen välisen rataosan sähköis-

si osoittautui hallituksen esityksessä kohta, jossa käsiteltiin radan mahdollista jatkamista Hyrynsalmelle. Mikäli rata olisi jo rakennettu Oulujärven pohjoispuolelle, niin Hyrynsalmen radasta tulisi huomattavasti lyhyempi, sillä esityksen mukaan "[t]ällöin Hyrynsalmen radan eteläinen päätepiste ei liioin olisi-kaan Kajaani, vaan jokin muu paikka Oulujärven koillispuolella". Jos rata olisi kulkenut Oulujärven eteläpuolta, ainakaan risteysasemaa ei Kontiomäelle olisi koskaan rakennettu.¹⁰⁷

Toinenkin seikka puolsi vielä Oulujärven kiertämistä pohjoista kautta. Mikäli rata vedettäisiin suoraan Nurmeksesta Kajaaniin, se ei hyödyttäisi Sotkamon seutua. Jo tuolloin tiedettiin, että Vuokatin Talkki- ja Kiimasjärven seuduille oli tulossa teollisuutta sieltä löydettyjen rikkikiisu- ja vuolukiviesiintymien vuoksi. Hallitus päätyy suosittelemaan ratasuuntaa "Vuokatin itäpuolitse noin 9 kilometriä Sotkamon kirkonkylästä Tikkalan salmelle ja sieltä Oulujärven koillispäähän, Mieslahteen." Hallitus esittää, että ratayhteys rakennetaan välille "Nurmes-Mieslahti-Waala, josta edelleen haararata Mieslahti-Kajaani".¹⁰⁸ Kun vielä valtiovarainvaliokunta asettui tukemaan hallituksen esitystä juuri Sotkamon alueen teollisuuden vuoksi¹⁰⁹, Eduskunta päätti vuonna 1917 rakentaa hallituksen esityksen mukaisen leveäraiteisen rautatien Nurmeksesta Mieslahden kautta Vaalaan sekä jatkaa Savon rataa Kajaanista Mieslahteen¹¹⁰. Eduskunnan päätös sinetöi lopullisesti sen, että Kajaanista ei tulisi risteysasemaa eikä Oulujärven eteläpuolitse rakennettaisi rautatieyhteyttä.

tämisestä suoturvetta polttamalla. Alue osottautui hyväksi, esimerkiksi Haapamäen läheltä löydettiin niin suo, jonka turve olisi ollut erittäin sopivaa kuivattavaksi ja sen määrä olisi riittänyt tuottamaan kymmenen vuoden ajaksi sähköä Jyväskylän radalle. Oulussa ratainsinööri Lisitzinin ehdotus Oulun poikkiradan sähköistämisestä oli ajallisesti ensimmäinen, vakavasti otettava sähköistämishanke. Loppujen lopuksi Suomen rataverkkoa alettiin sähköistää vasta 1960-luvun lopulla.

¹⁰⁷ Hyrynsalmen - Suomussalmen rata pysyi pitkään rakennuslistalla. Kansanedustaja Santeri Haapanen anoi sitä jo vuoden 1917 valtiopäivillä, mutta esitys hylättiin. Uutta toivoa Pohjois-Kainuun asukkaat saivat ratayhteydestä, kun Tarton rauhassa Petsamon alue määrättiin Suomelle. Ratayhteyttä Petsamon ja muun Suomen välillä alettiin suunnitella heti. Kesäkuussa 1921 radan suunnan silmämääräinen katselmus annettiin tehtäväksi Jalmari Castrénille, joka tarkasti yhteyden välillä Inari - Virtaniemi - Paatsjoki - Ryssänranta (nyk. Boris Gleb). (Kaleva 03.06.1921). Palattuaan matkalta Castrén piti tiedotustilaisuuden, jossa hän asettui tukemaan Petsamon radan rakentamista Rovaniemeltä. Castrénin Liisa-tytär toteaa Helsingin yliopiston historian laitokseen kirjoittamassaan Kemin - Rovaniemen rataa koskevan laudaturtyönsä - joka on kirjoitettu juuri vuonna 1921 - loppulauseessa mahtipontisesti: "Aivan erikoisen aseman on tämä rata [Kemi - Rovaniemi] saanut muodostamalla ensimmäisen alun rautatiehen, joka tulevaisuudessa johdetaan Lapin halki Suomen uudelle alueelle, Petsamoon" (Castrén 1921, s. 131)

Kainuun alueen edustajien kysymyksiin Kontiomäen ja Kemijärven yhdistävän radan mahdollisuuksista Castrén vastasi, ettei kyseistä väliä ollut vielä tutkittu eikä Petsamon rata tulisi kaiketi kulkemaan sitä kautta. Sen sijaan Kemijärven yhteys olisi myöhemmin nopeasti rakennettavissa, jos se osoittautuisi tarpeelliseksi. (Kaleva 03.08.1921). Petsamon rataa ei koskaan rakennettu, mutta yhteys Jäämereen kiinnostaa edelleen. Nykyisin Tornionlaakson radanvarren asukkaita. (aiheesta Korteniemi 1985, s. 2)

¹⁰⁸ VP II 1917 16.7.1918 Hallituksen esitys nro 78 Suomen Eduskunnalle leveäraiteisen rautatien rakentamisesta Nurmeksesta Waalan kautta Ouluun.

¹⁰⁹ VP II 1917, Valtiovarainvaliokunnan mietintö 21.

¹¹⁰ VP II 1917, asiakirjat, Eduskunnan vastaus esitykseen numero 78.

Nykyisin ei enää voi selvittää tarkasti, miksi rata vedettiin juuri Kontiomäen kautta, vaan asiaa voi sekä yrittää päätellä että arvailla. Kun ensimmäisten rakennettujen rataosuuksien jälkeen viimeistään selvisi, millaisia etuja yhteys tuos sen varren asutuskeskuksille, ratayhteyksien saamisesta alettiin suorastaan kilpailulla¹¹¹. Kunta saattoi lupautua avustamaan rakennuskustannuksissa, maata saatettiin lahjoittaa ilmaiseksi¹¹² tai vaikutusvaltainen tehtaanpatruuna käyttäen suhteitaan hyväkseen "tilasi" rautatien tehtaitensa lähelle¹¹³. Kontiomäellä on käytetty ainakin suhteita: radan maastotutkimuksia tehnyt rakennusmestari asui Kalle Keräsen luona, joten suora vaikutuskanava on ollut olemassa.¹¹⁴ Ratasuunnan suunnittelussa tapahtui syystä tai toisesta odottamattoman äkillinen muutos. Heinäkuun 2. päivänä vuonna 1918 Kainuun Sanomat kertoi, että osa Oulun - Nurmeksen radan suunnasta on jo määrätty. Nykyisen Paltamon kohdalla rata on suunniteltu kulkevaksi Mieslahden rantatasankoa myöten Miesjoelle asti, josta se jatkuisi jokilaaksoa seuraten Kontiomäen ja Paakinmäen pohjoispuolitse Sotkamoon. Mieslahden asema 200-metrisine ratapihoineen rakennettaisiin Miesjoen ja Myllypuron väliselle rantatasangolle ja sieltä vedettäisiin haararata Kajaaniin. Seuraavana päivänä ilmestynyt Kajaanin Lehti kuitenkin moittii Kainuun Sanomia ja toteaa, ettei mitään varmaa radan lopullisesta suunnasta vielä ole päätetty. Myllypuron suuntaa lehti pitää sitä paitsi liian jyrkkänä, jotta se soveltuisi ratatyöhön.¹¹⁵

Paria päivää myöhemmin Kajaanin Lehti julkaisee pitkän artikkelin, jossa hyökätään Mieslahteen suunniteltua "rautatiesolmua" vastaan. Artikkelin mukaan ei ole järkevää, että rata kiertää Kajaaniin sitä kautta, koska se hidastaa vilkasta matkustusta Sotkamon ja Kajaanin välillä.¹¹⁶ Kajaanin Lehteen kirjoittamassaan mielipideartikkelissa Risto Järveläinen¹¹⁷ tuomitsee Mieslahden risteusaseman sen tuomien haittojen vuoksi. Hänen mukaansa ajatuksesta ei siellä iloita, sillä se "joka tietää millaisessa maineessa on Kouvola suuren liikenteensä vuoksi, pelkää totisesti joutuvansa samaiseen myllyn silmään. Suuren liikenteen pyörteeseen näet aina vetäytyvät keinottelijat ja rosvot kähveltämään mitä kapinetta milloinkin sattuisi irti saamaan. Kyllä Mieslahdellakin Kemppainen ja Pesonen¹¹⁸ saavat kohta kalastusvehkeistään kalurannassa ruveta hyvää huolta pitämään." Kajaanin Lehti¹¹⁹ myötäili vielä toisessa julkaisemassaan toimituksellisessa artikkelissa tätä näkemystä toteamalla, että "Kukapa uskaltaa sanoa, jos 'Kiannan' ja 'Vuokin' ukot asettuvat esim. Mieslahdelle taikka Kiehimään, ei-

¹¹¹ Kts. esim. Järvinen 1937, erit. sivut 49 - 55; vrt. myös Heckscher 1907, Lagerblom 2000.

¹¹² Esim. Mäkelä 1981, s. 13,

¹¹³ Vaissi 1987, s. 11.

¹¹⁴ Karjalainen 1995, s. 38.

¹¹⁵ Kainuun Sanomat 02.07.1918; Kajaanin Lehti 03.07.1918.

¹¹⁶ Kajaanin Lehti 05.07.1918.

¹¹⁷ Järveläinen 1918.

¹¹⁸ Molemmat kannattivat rautatien vetämistä Mieslahteen, kansanedustaja Pesonen oli hankkeen erityinen keulahahmo.

¹¹⁹ Kajaanin Lehti 09.07.1918.

vätkä tuokaan 'puumarkkojaan' Kajaanin kauppiaille. - Ja Kainuun keskipiste voipi luisua Mieslahteen".

Pari viikkoa ehti kulua, kunnes Helsingistä Kajaanin lehtiin lähetettiin pitkä kirjoitus, jossa puollettiin radan rakentamista Oulujärven pohjoislaitaa myöten, jolloin Kainuun metsät olisi saatu hyötykäyttöön. Artikkelin allekirjoittajina ovat muiden muassa kansanedustajat Santeri Haapanen ja H.J. Linna.¹²⁰ Linna lähetti vielä oman mielipiteensä, joka julkaistiin runsas viikko myöhemmin, ja siinä hän puolustaa välillisesti Mieslahden asemaa sekä radan jatkamista sieltä edelleen Suomussalmelle. Hän toteaa, ettei Suomussalmen alueen tarvitsisi kärsiä nälästä, sillä sikäläiset pellot kelpaavat hyvin viljelyyn, kunhan vain yhteydet etelään saadaan kuntoon.¹²¹

Kuukautta myöhemmin rautatiekeskustelu saa uuden käänteen, kun jormuanlahtelaiset Aapeli Karjalainen ja Mikko Lehikoinen lähtevät Helsinkiin anomaan ratalinjausta niin, että se Mieslahdesta kulkisi Jormuanlahden kautta Kajaaniin. Jormuanlahti olisi oivallinen tukkienlastauspaikka, joka ilmeisesti oli lähetystön pyynnön syynä. Ongelmana paikassa olisi, että jos Kajaanin rata kiertäisi Jormuan kautta, se kulkisi pitkän matkaa rinnakkain Sotkamon radan kanssa, joka ei olisi järkevää.¹²² Melalahden suunniteltua risteysaseman paikkaa häittäisi se, että vaikka itse rantakaistale oli tasainen ja mahdollisesti suunnitellun ratapihan rakentamisen, rata olisi pitänyt johtaa sinne Rytivaaran kautta, joka olisi vaatinut kalliin ja hankalasti toteutettavan leikkauksen. Aina 1910-luvulle asti leikkausten tekoa pyrittiin välttämään, koska ne olivat työteliäitä ja hankalia. Vasta kun vuonna 1913 aloitettiin Jyväskylän - Elisenvaaran poikkiradan rakentamista, ratalinja vedettiin suoraan, maaston vaikeuksista piittaamatta. Linjaukselle osui muun muassa suuri, syvimmiltään kolmikymmenmetrinen Leppälahden leikkaus (kuva 1.6.).¹²³ Siihen verrattuna Rytivaara olisi ollut työmaana melko vähäinen, sillä esimerkiksi Nurmeksen rataosalle jouduttiin tekemään toista kilometriä pitkä ja kymmenkunta metriä syvä Nuolijärven leikkaus, jonka urakkaan osallistui parhaimmillaan toistasataa hevosta.¹²⁴

Tilanne säilyi avoimena syksyyn asti, jolloin marraskuun 13. päivänä 1918 Kajaanin kaupungintalolla pidetyssä rautatiekokouksessa ratainsinööreillä oli yllättäen esittää kokonaan uusi linjaus. Paalutettu, siis jo rakennusvalmis, ratalinja lähti Oulun suunnasta Kivesjärveltä, jonne oli tulossa samanniminen pysäkki. Linja jatkui sieltä Melalahden pysäkin kautta Paltamoon, jonne asema rakennettaisiin Kiehimänjoen suun länsipuolelle. Joen ylitettyään rata kulki Mieslahden kautta rantaviivaa seuraten. Kajaanin Lehden¹²⁵ mukaan risteyskohdasta, "jossa Kajaanin rata yhtyy Oulun - Nurmeksen rataan, tulee Kontiomäelle, eikä Mieslahdelle, kuten ennemmin oli ajateltu ja jatkaa rata sitten Sotkamon puolelle ja menee Tenetin wirran yli. Kajaanin radalla on kaksi pysähdyspaikkaa, Jormuanlahti ja Kuluntalahti. Kajaaniin tulee rata Petäisen niskasta yli."

¹²⁰ Kajaanin Lehti 17.07.1918.

¹²¹ Kajaanin Lehti 24.07.1918.

¹²² Kajaanin Lehti 16.08.1918.

¹²³ Laurila 1937, s. 192; Rankka 1949, s. 92 - 93. Kts. myös Kuitunen 1991, s. 108 ed.

¹²⁴ TYKL, L.T., s.35.

¹²⁵ Kajaanin Lehti 15.11.1918.

Uutinen oli lähes samassa muodossa Kainuun Sanomissa, jossa kuitenkin Kontiomäen aseman paikka ilmaistiin tarkemmin toteamalla, että se tulee Karhun, siis Kalle Keräsen, maatalosta puolisen kilometriä itään.¹²⁶

Jormualaisten vaatimukset oli otettu huomioon ja se helpotti Kontiomäen valintaa asemapaikaksi. Paltamon kirkonkylässä päätökseen rakentaa asema muualla kuin Mieslahden rantaniityille oltiin tyytyväisiä. Niittyaluetta käyttivät paikalliset talolliset ja sen rajaaminen rautatiekäyttöön olisi merkinnyt heille menetyksiä.¹²⁷ Uusi ratalinja merkitsi sitä, että Sotkamosta tuleva ja Ouluun menevä rata eivät näin ollen kulkisi rinnakkain, vaan Nurmeksen rata voitaisiin vetää suoraan parin kilometrin päähän Kontiomäeltä etelään, jossa se yhtyisi Kajaanin rataan. Kun muistaa, että Kontiomäellä ei tuohon aikaan ollut juuri lainkaan asutusta ja tulevan aseman paikka kasvoi korpimetsää eikä asema edes tulisi sijaitsemaan risteävän raiteen kohdalla, näyttää ilmeiseltä, että juuri Kalle Keräsen vaikutusvalta ratkaisi tulevan asemakylän valinnan.

Toinen mahdollinen lisäetu Kontiomäen asemapaikassa oli Jormuanlahden käyttäminen tuleviin puunlastauksiin. Paria vuotta myöhemmin, 1922 Kaleva-lehdessä valiteltiin sitä, että Uleå Oy oli pikkuhiljaa hankkimassa yksinvallan Kajaanin alueella ja yhtiö omisti alueen rannoista niin suuria osia, että esimerkiksi Kajaanin kaupunki ei voinut rakentaa sähkölaitosta Ämmänkosken partaalle. Samoin Kiehimän jokisuu oli kokonaan Uleån hallussa, joka esti tukkien lastaamisen.¹²⁸ Jormuanlahti oli vielä vapaata aluetta, joka ei kuulunut yhdellekään suuryhtiölle, joten tukkien lastaus olisi siellä ollut mahdollista. Jormuan satamaraide tosin rakennettiin vasta muutaman vuoden kuluttua. Radan avaamisvuonna sanomalehti Kaleva kertoi, että Jormuanlahdessa oli jo odotamassa 40.000 kuutiometriä propsipuuta etelään lähettämistä ja lehti lisäsi, että Jormuasta on tulossa merkittävä puutavaran lastauspaikka.¹²⁹ Ilmeisesti juuri siitä syystä sinne rakennettiin liikennepaikka, vaikka varsinaista asutusta pysäkin lähellä ei ollut kovin runsaasti. Toisaalta Mieslahdinkin oli vanhastaan palvelut tukkien välivarastona. Jo vuonna 1903 Kajaanin Lehden yleisöosastolla närkästynyt kiehimäläinen valitti Mielahden sopukan olleen niin täynnä tukkeja, ettei veneellä päässyt yli.¹³⁰

Kontiomäen radan taustavaikuttimet

Äkillistä ratasuunnan muutosta ja uusia asemapaikkoja ei kuitenkaan kaikkialla hyväksytty nurisematta. Muutama päivä Kajaanissa pidetyn rautatiekokouksen jälkeen Kajaanin Lehden¹³¹ yleisöosastoon ilmestyi nimimerkki "Ilmoittamisen puutteellisuudesta kärsimään joutuneen" katkera tilitys:

¹²⁶ Kainuun Sanomat 16.11.1918. Todellinen välimatka on yli kilometri.

¹²⁷ H36100.

¹²⁸ Kaleva 22.11.1922

¹²⁹ Kaleva 22.11.1922

¹³⁰ Kajaanin Lehti 24.05.1903.

¹³¹ Kajaanin Lehti 20.11.1918.

Oulun-Nurmeksen radan insinöörien menettely

Ilmoittamisen suhteen ratahanketta koskewista asioista tuntuu hywin omituiselta. Pidetään kokouksia, jotka perin läheisesti koskewat jopa kokonaisia kyläkuntia, joihin ei juuri muuta sanomalehteä tule kuin kihlakuntamme wanhin sanomalehti, Kajaanin Lehti.

Kuitenkaan ei asioista suwaita ilmoittaa tässä lehdessä mitään, waan pannaan ilmoitukset sellaisiin lehtiin, joita kyläkuntiin tulee tuskin nimeksikään tai ainoastaan jollekin luetulle henkilölle. Mistä tämä johtuu, on tosi tämä [asia?, epäselvä sana], li-neekö [!] paikalliset neuwonantajat johtaneet ilmoittajat harhaan, wai [miten?, epäselvä sana]. Toiwottawasti asia pian oikaistaan, sillä ei kait tällaisessa asioissa pitäisi puolueellisuus tulla kysymykseen.

Totta on, että kokousilmoitusta ei julkaistu Kajaanin Lehdessä, mutta kyseenalaista on, olisiko siellä enää voinut vaikuttaa ratainsinöörien ratkaisuun. Jo heinäkuun 17. päivänä Kajaaniin oli saatu sähke Helsingistä, jossa kerrottiin eduskunnan hyväksyneen hallituksen esityksen ratalinjauksesta. Tämän päätöksen jälkeen linjauksen hienosäätö yleensä jäi yksinomaan ratainsinöörien huoleksi eikä ainakaan Savon radan rakennustyön aikana yleisöltä tulleita esityksiä pysäkkien paikoista tai radan uudelleensuuntauksesta otettu huomioon.

Keräsen vaikutusvallan lisäksi Kontiomäkeä asemanpaikaksi puolsi paikallisten asukkaiden kertomusten mukaan myös se, että sikäläiset maanomistajat lahjoittivat ilmaiseksi radanpohjaan tarvittavaa maata. Näin muistelee työuransa Kontiomäellä asunut rautatieläinen¹³²:

Kun Helsingin herroja lähti [Kontiomäeltä] pokkaamaan kolmen miehen seurue, niin seurue sanoi Helsingissä: "Jos radan vedätte meidän kautta niin saatte meiltä ilmaiseksi maat radan pohjaan." Joutavanpäiväistä maatahan se oli, suota ja korpea, mutta saahan sitä Helsingin herroja vetää höplästä, jos siitä tulee syrjäkulmille apua

Maata ei todennäköisesti kuitenkaan annettu ilmaiseksi, sillä pakkolunastuspäätökset ja lunastetuista alueista maksetut korvaukset eivät tue sitä käsitystä. Kalle Keräsen lisäksi myös Kusti Korhonen mainitaan yleensä niinä henkilöinä, jotka maata olisivat lahjoittaneet.¹³³ Molemmat ovat kuitenkin saaneet radan alle jääneistä maa-aloistaan samansuuruisen korvauksen kuin muutkin samalla rataosalla. Säilyneiden pakkolunastuspapereitten perusteella on syytä olettaa, että Kontiomäen alueella koko ratapohjan alle jääneestä maasta maksettiin muihin vastaaviin alueisiin verrattuna täysi korvaussumma. Näyttöä ei liioin ole siitä, että maata olisi jäänyt kokonaan korvausten ulkopuolelle. Perimätieto kertoo myös, että Kusti Korhonen olisi luovuttanut ratapohjan lisäksi asema-alueen ja ratapihan tarvitseman maa-alan ilmaiseksi. Tämäkään ei pitäne paikkaansa, sillä Kusti Korhonen on kirjeellisesti pakkolunastuskäsittelyn yhteydessä esittänyt, että hänelle määrätty kertakorvaus aseman rakentamisesta hänen mailleen on liian alhainen. Tämän lisäksi samassa yhteydessä sekä Korhonen että Kalle Keränen hakivat vielä lisäkorvausta muun muassa asema-alueen tuottamasta

¹³² H79410

¹³³ H79410, H63900.

haitasta sekä asemalle tehdyn tien alle jääneestä maasta¹³⁴. Selitys uskomukseen ilmaismaasta saattaa olla se, että lunastetun rata-alueen alle jäi nykyisen Puutteenperän kohdalla sijainnut, Kalle Keräselle maihin kuulunut suoviljelys. Siitä saadun niittoheinän VR myi pakkolunastusta seuranneena vuotena huutokaupalla. Yhtiö sai heinästä niin hyvän hinnan, että Keränen joutui toteamaan maansa menneen ilmaiseksi, koska VR:n suoheinästä saama rahasumma ylitti sen hinnan, joka Keräselle oli pakkolunastuksesta maksettu.¹³⁵ Muutakin haittaa pakkolunastuksesta syntyi. Maanomistajille maksettiin maista korvauksia vasta useita vuosia sen jälkeen, kun rata jo oli valmis. Esimerkiksi nimimerkki Asialinen peräsi Helsingin Sanomien yleisöosastokirjoituksessa vielä syyskuussa 1926 korvausta menettämistään maista.¹³⁶ Tosin jo pari viikkoa ennen Asiallisen kirjoitusta Kajaani-lehti kertoi, että pakkolunastusrahat ovat nostettavissa Paltamon nimismiehen konttorista. Summa oli yhteensä hieman yli kahdeksansataa tuhatta markkaa. Lehti esitti myös toiveen, että Sotkamon suunnan rahat saataisiin hieman nopeammin.¹³⁷

Mielestäni ei ole perusteltua olettaa, että Kontiomäen alueelta ratapohjaan olisi annettu ilmaismaata tai että halpa maanhinta olisi vaikuttanut ratasuuntaukseen. Todennäköistä on, että Kontiomäen asemapaikan viime kädessä määräsi Kalle Keräsen vaikutusvalta ja, nykykielellä, poliittinen lobbaustaito. Tähän viittaa epäsuorasti Kaleva-lehden lokakuussa 1922 julkaistava artikkeli, jossa kerrottiin ensimmäisestä Kontiomäelle saapuneesta junasta. Lehden mukaan vastaanottajien joukossa oli maanviljelijä Keränen, "joka jo parisen kymmentä vuotta on puuhaillut rautatien saamiseksi korpimaille, jossa viljelyksetkin ovat odotellessa laajentuneet, näki nyt toiveensa toteutuneena."¹³⁸ Mieslahdessa tai Paltamon kuntakeskuksessa kukaan ei tietävästi ollut toiminut aktiivisesti ratapihan ja risteysaseman saamiseksi, joten Kontiomäellä ei ollut suoria kilpailijoita. Kulkulaitosvaliokunta oli kyllä asettanut ratasuuntien suunnittelun ehdoksi kuntien sitoumuksen ilmaiseksi luovutetuista maa-aloista, mutta tätä säännöstä alettiin ilmeisesti soveltaa vasta myöhemmin¹³⁹. Kun lisäksi Kajaani - Kontiomäki väli oli varsin lyhyt ja vain osa pitkää Oulun ja Nurmeksen välistä rataa, eivät maanhankintakustannukset tuolta väliltä edes nousseet kokonaisuuteen suhteutettuna kovin merkittäviksi. Nykyisin ei enää pysty selvittämään, tekikö päätöksen Kontiomäen asemapaikasta linjaa tarkistanut ratsainsinööri vai tuliko päätös korkeammalta taholta. Spekuloida voi sillä, että runsas puolitoista kuukautta ennen Kajaanin rautatiekokousta, jossa siis Kontiomäen asemapaikka vahvistettiin, Kalle Keränen kävi Helsingissä. Matkan virallisena

¹³⁴ KA/RH/Hallinto-osasto, lainopillinen toimisto, pakkolunastusasioiden oheisaineisto Hb69, TURYH 26.9.1921; Arviokirja; kirjeet 17.10.24 Kusti Korhonen, 17.10.24 Kalle Keränen.

¹³⁵ H64260

¹³⁶ HS 25.9.1926.

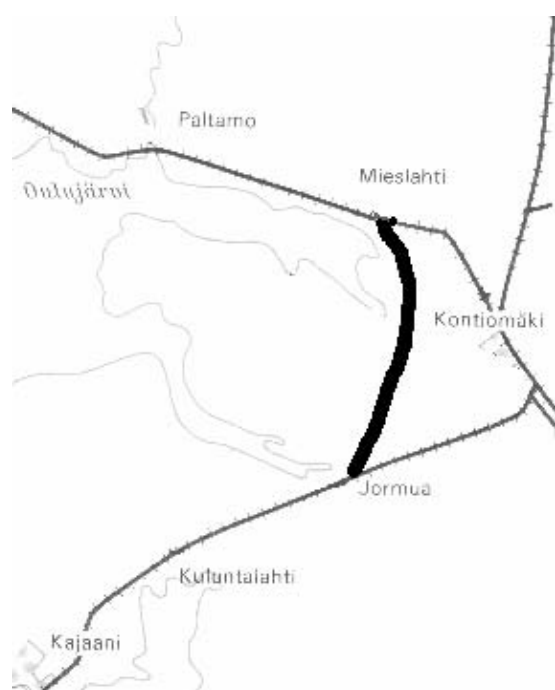
¹³⁷ Kajaani 10.9.1926

¹³⁸ Kaleva 22.10.1922.

¹³⁹ Castrén 1937a, s. 173. Toisaalta jo parikymmentä vuotta aiemmin, Iisalmen - Kajaanin ratarakennuksen yhteydessä töitten alkamista viivästytti huomattavasti se, etteivät kaikki kunnat olleet antaneet sitoutumustaan, jossa ne ilmoittivat vastaavansa rata-alueen maanluovutuskorvauksista. (Kts. Lagerblom 2004b)

syynä oli osallistuminen kokoukseen, jossa Maalaisliiton kanta valtiomuotokysymykseen ratkaistiin¹⁴⁰, mutta on todennäköistä, että Keränen tapasi Helsingissä viettäminään muutamana päivänä maan poliittista johtoa. Tuolloin hänellä oli ainakin periaatteessa mahdollisuus keskustella rata-asiasta päättäjien kanssa.

Kontiomäen valinta aseman sijaintipaikaksi on ongelmallinen kahdestakin syystä. Oheisessa kuvassa näkyy nykyinen ratalinjaus Kajaanista Kontiomäen kautta Paltamoon sekä paksulla viivalla vedettynä ensin ehdotettu, vaihtoehtoinen reitti Mieslahden ranta-alueen kautta (kuvio 2.1).



KUVIO 2.1 Kontiomäen alueen radat

Huolimatta rataoikaisussa tulevasta hankalasta leikkauksesta rata olisi kuitenkin huomattavasti suurempi, jos se olisi vedetty Mieslahden pohjukan kautta eli suunnilleen seuraten nykyistä Paltamon kautta Ouluun johtavaa tietä. Kieroratkaisu oli kuitenkin sikäli ymmärrettävä, että suurehkoja avoleikkauksia alettiin tehdä vasta melko myöhään työmenetelmien kehityttyä. Sitä ennen leikkauksia vaatineet paikat mieluummin kierrettiin.¹⁴¹ Kuitenkin jos ratapiha-alue

olisi rakennettu Mieslahden alangolle, siitä olisi ollut helppo vetää myös satamarata, jolla olisi ollut käyttöä. 1920-luvulla Kiehimän jokisuulta lähetettiin Kajaaniin noin satatuhatta kuutiota puuta, joka edelleen Kajaanin satamassa siirrettiin rautatievaunuihin edelleen kuljetettavaksi pääosin Kymen ja Varkauden tehtaisiin. Uusi Kontiomäen ratakaan ei raakapuun junakuljetusta suosinut, koska yhteys vesistöön puuttui. 28.12.1921 Hiili Oy, Kalle Keränen ja kauppias Jokelainen lähettivät Tie- ja vesirakennusten ylihallitukseen pyynnön siitä, että satamarata rakennettaisiin Jormuaan, sillä "Jormuanlahden tyyni ja suojaista luonne on hyvin sopiva puutavaralautassa kuljetukselle aivan radan viereen"¹⁴². Satamaraide Jormuaan rakennettiin, samoin Paltamoon tehtiin lyhyt Kiehimänjoen rantaan ulottuva kiskotus. Sodan jälkeen vuonna 1945 Paltamon ja Kajaanin välille rakennettiin toinenkin puunkuljetukseen soveltuva satamarata,

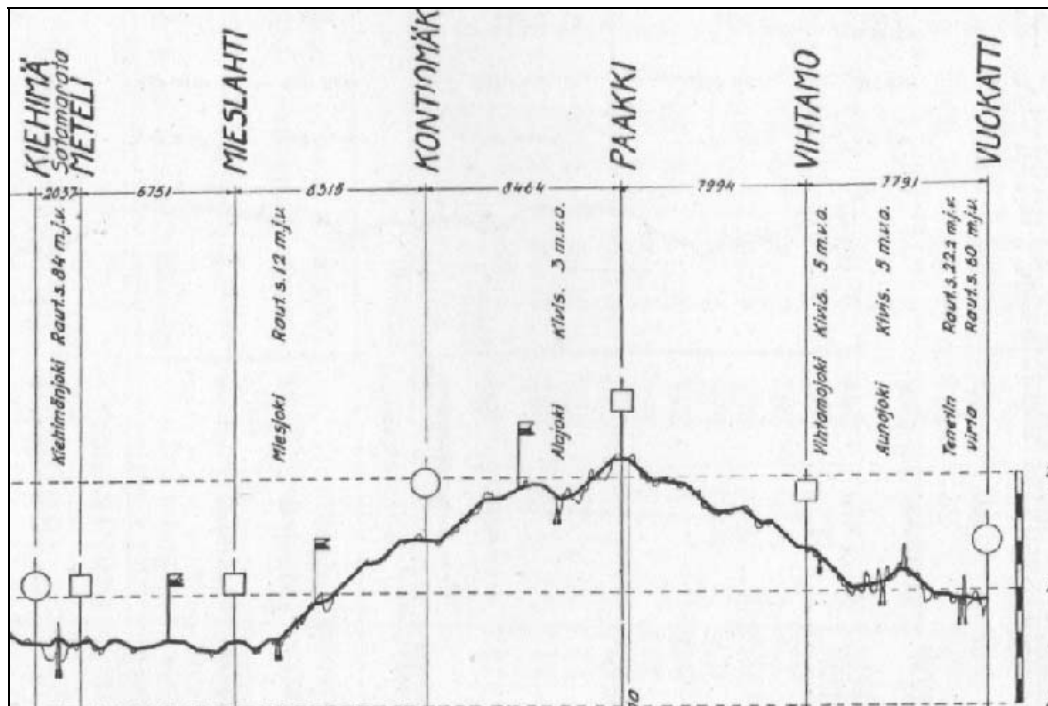
¹⁴⁰ Kainuun Sanomat 28.09.1918. Delegaatio lähti Kajaanista vajaata viikkoa aiemmin.

¹⁴¹ Puikkonen 1997, s. 209.

¹⁴² KA/RH/Hallinto-osasto, lainopillinen toimisto, pakkolunastusasioiden oheisaineisto Hb69, kirje 28.12.21; TVRYH 21.8.22.

kun Oulujoen uittoyhdistys sai käyttöönsä yksityisellä rahoituksella tehdyn Kuluntalahden puutavaransiirtoradan.¹⁴³

Kuvion 2.2 profiili esittää poikkileikkausta Kiehimä (Paltamo) - Kontiomäki - Vuokatti - radasta. Kuvasta näkyy selvästi Kontiomäen sijainti mäen harjalla, jossa Paakin kohdalla sijaitsee Vuokatin-radän korkein kohta. Jos rata olisi kierrätetty edellä mainitun Laajakankaan kautta, olisi Kontiomäen ja Paakin välinen mäki voitu samalla kiertää. Maasto ei tosin Kontiomäen sivuilla-kaan ole kovin otollista. Mieslahden suunnalla Hyrynsalmelle mentäessä vastaan olisivat tulleet vesiesteet eikä Laajakankaan kierroskaan olisi maastollisesti ollut täysin ongelmaton.



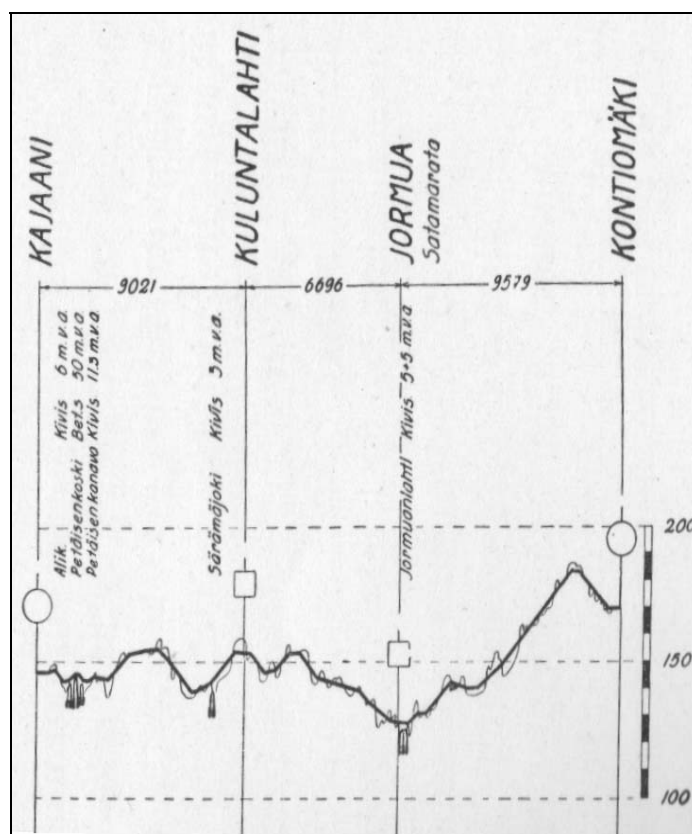
KUVIO 2.2 Profiili Kiehimä - Kontiomäki - Vuokatti radalta. Kopioitu teoksesta Valtionrautatiet 1912 - 1937, kuva 57.

Samanlainen, ellei jopa pahempikin, on tilanne Kajaanista päin tultaessa (kuvio 2). Jormuasta Kontiomäelle on lyhyt, parikilometrinen 12-promillinen nousu. Nousu on kuitenkin 1900-luvun alkupuolella annettujen uusien rakennusohjeitten mukainen. Ne rajoittivat suurimmat nousut juuri Jormuan kaltaisiin mäkiin. Kahta kilometriä pitempiin mäkiin piti rakentaa lepotasanteita ja kahdentoista promillen jyrkkyys tuli samalla maksimiksi. Rataliikenteen alkuaikoinahan oli jopa tehty ratoja, joissa jyrkkyys oli kilometrin matkalla kahdenkymmenen metrin luokkaa.¹⁴⁴ Erityisen hankalaksi Jormuan mäki tuli siinä vaiheessa kun 1950-luvulta Otanmäen kaivoksesta alettiin ajaa raskaita malmijunia Kontiomäen kautta Ouluun. Eräällä tällaisella matkalla mukana ollut Kainuun Sanomien toimittaja kertoo, miten hän jännitti miltei 500-tonnisen malmijunan etenemistä

¹⁴³ Kuluntalahden radasta Salo 1987.

¹⁴⁴ Puikkonen 1997, s. 204.

Jormuan mäessä. Veturina olleen Tv2-sarjan Wilsonin pyörät olivat välillä lyöneet tyhjää, mutta lopulta juna oli päässyt miltei alle kävelyvauhtia mäen harjal-
le.¹⁴⁵ Aseman rakentaminen Kontiomäelle tuli vuosien mittaan melko kalliiksi. Nimenomaan höyryveturikaudella asemaa ympäröivät mäet veivät lisääntyneenä polttoaineenkulutuksena moninkertaisesti sen hyödyn, mikä rakennuskustannuksissa säästettiin luopumalla esimerkiksi Mieslahden suunnan leikkauksista. Vaikka koko Kontiomäen ratapohja olisi saatu ilmaiseksi, se ei olisi korvannut mäkien aiheuttamaa polttoaineen lisälaskua¹⁴⁶.



KUVIO 2.3 Kajaanin ja Kontiomäen välinen rataprofiili. Kopioitu teoksesta Valtionrautatiet 1912 - 1937, kuva 58.

Ratatyöt

Rautatien vetäminen Kajaanista Kontiomäelle edellytti myös raiteitten asentamisen lisäksi huomattavasti muutakin työtä. Välille päätettiin tehdä liikennepaikat sekä Kuluntalahteen ja Jormuaan, jotka molemmat vaativat sekä asemarakennuksen että liikennepaikanhoitajan asunnon tekemistä. Huomattavin erityinen rakennustyö oli kuitenkin heti Kajaanin jälkeen tehtävä suuri Petäiskosken silta. Se valmistui vuonna 1920 ja oli silloin Kainuun alueen huomattavin teräsbetonityö. Sillanrakennuksessa muutoinkin myöhemmin mainetta saanut

¹⁴⁵ Kainuun Sanomat 2.6.57.

¹⁴⁶ H63900.

(mm. Korian edelleen rautatiekäytössä oleva holvisilta) Oy Constructor rakensi sen urakkatyönä. Rakennusaikaan tuo kolminivelinen silta noin viidenkymmenen metrin levyisine purjehdusaukkoineen oli Kajaanissa ihmeellinen näky. Väkeä kerääntyi Petäiskosken partaalle katselemaan sillan tekoa. Nuorena poikana mukana ollut haastateltava muistelee tapahtumaa näin¹⁴⁷:

Silloin ennen sen valmistumista minä siellä kävin siskontytön kanssa sitä työmaata katsomassa. Me tästä [Kajaanin] asemalta käsin ratapenkkaa myöten käveltiin katomaan sitä, kun siellä oli kaikki rakennustelineet vielä paikallaan ja siellä oli niillä parhaillaan valuhommat käynnissä. Silloin minulle jäi se kuva niin selvästi mieleen kun kaikki rakennustelineet ja muut oli siinä vielä paikallaan, niin siinä oli parru poikineen pystyssä ja pinossa ja vaakassa. Se oli mahtava näky. --- [Sillan valmistuttua] me poikasina ravattiin siellä, niin me sieltä rannalta kiivettiin alakaaren päällä, me mentiin ihan sinne ylös asti, noustiin sitä kaartaa, sinne loukkoon asti mikä siellä on, keskellä siltaa, siltakannen alla, siellä istuttiin ja kateltiin. Hyvä sinne oli mennä, se oli leveä, kolmimetrinen se valu.

Sillan vapaa purjehduskorkeus jätettiin hyvin suureksi, jotta sen alta olisivat mahtuneet suuretkin laivat. Joki vain osoittautui niin vuolaaksi ja koskiseksi, että laivaliikennettä ei juurikaan Petäiskosken kautta ole mennyt. Valmistumisaikanaan sillan läheisyydessä ei ole ollut lainkaan asutusta, Kajaaniinkin oli monen kilometrin matka. Valtava, vaaleana hohtava betonisilta sijaitsi keskellä asumatonta metsää. Vasta 1900-luvun viimeisillä vuosikymmenillä sillan viereen rakennettu Kajaanin ohikulkutie on tuhonnut sillan yksinäisen jylhyyden.

Toinen harvinaisuus rataosalla on vieläkin käytössä oleva Jormuan kaksiaukkoisen kivisilta. Kivisiltoja maamme rautateille ei ole rakennettu kovinkaan useita ja kaksiaukkoisia kivisiltoja vielä vähemmän. Pienenä ihmeenä on pidettävä niiden vähäisyyttä, koska suomalainen kivityötaito on kuitenkin ollut aina hyvää ja raaka-aine ilmaista.¹⁴⁸ Jormuan silta on ratapenkereeseen tehty ja sen toisessa aukossa virtaa joki, toista on ennen käyttänyt ajoneuvoliikenne. Ennen uuden Viitostien valmistumista vanha tieyhteys Kajaanista Paltamoon ja Ristijärvelle kulki Jormuan sillan kautta. Silta-aukko on hyvin ahdas ja matala, vain yhden auton kerrallaan mentävä. Kajaanissa tuohon aikaan lämmittäjänä toiminut haastateltava muistelee¹⁴⁹:

Jossain vaiheessa ajoivat Oulusta Kajaaniin kuorma-autoilla tavaraa. Yksi Klemetin Erkko oli siellä apumiehenä mukana ja hän minulle ajon jälkeen sanoi siitä Jormuan sillasta, että siinä piti renkaista laskea ilma pois, kun ei auto sopinut muuten siitä sillan alta. Nämä nyt on niitä Erkon juttuja, mutta ahas paikka se kyllä oli. --- Tekivät silloin sen koekuormituksen sille sillalla. Ajoivat siihen näitä vetureita, kaikkiaan kolme kappaletta yhtä aikaa, koekuormitettiin sillä tavalla se että se varmasti kantaa, riittävän määrän, mikä tarvii kuljettaa. Kyllä se hyvin on kestänyt kivisilta, ei siinä mitään.

1800-luvun viimeisinä vuosina polyteknisen opiston sillanrakennusluennoilla opetettiin, että hyvä kivisilta edellyttää kolmea asiaa: "lujaa luonnonperustusta, nuolikorkeutta holville riittämiin ja hyvää rakennuskiveä kohtuullisen matkan

¹⁴⁷ H18600, H04110.

¹⁴⁸ Lehtinen 1937, s. 241.

¹⁴⁹ H97320.

päässä, ja vieläpä kaupanpäälle varoja muka kalliimman sillan rakennuskustannuksiin.¹⁵⁰ Jormuan kohdalla kolme ensimmäistä ehtoa on täyttynyt, koska silta kestää vieläkin, kohta sata vuotta rakentamisensa jälkeen käytössä olevat valmistumisaikaansa huomattavasti raskaammat junapainot.

Kontiomäen radan rakentaminen tuli vaikeaksi myös siksi, että maasto oli useissa paikoissa upottavaa suota. Radanrakennuksessa oli apuna yksi Hullu-Jussi, höyryllä käyvä kaivinkone. Sillä ei kuitenkaan päässyt joka paikkaan, joten pahimpiin suokohtiin jouduttiin tuomaan irtokiviä hevoscärryllä. Ratatöitä seurannut haastateltava muistelee työmaata^{151, 152}:

Hevospelillä ne ajoivat näitä kiviä, niin paljon kun siihen yhteen paikkaan upposi. Suopaikkoihin ja silmäkkeisiin hevospelillä ajettiin. Ne oli isoja pultereita, semmosia ihan metrisiä. --- Kolmijalallahan ne nosteli niitä kiviä louhimoissa. Kolmijalalla nostettiin hevosen kärryyn kivi ja se mikä hevosen kärryssä meni ja minkä hevonen jaksot vetää, niin sitten vietiin. Aina kun penkka jatkui, niin siihen pudotettiin pohjalle niitä kiviä ja päälle sitten karkeeta soraa, sellaista kivensekaista, että tuli pitävä pohja. Minä muistelen, että pahimpiin paikkoihin siinä upotettiin semmosia ratapölkystä tehtyä lauttoja ja niiden päälle sitten näitä kiviä, että ne kivet makaavat pohjalla vähän laajemmalla. Muutamissa paikoissa tapahtu silla laillakin, että kun penkkaa korotettiin, vähän kerrassaan kasvatettiin, niin se pursuskin [ylös varsinaisen penkan] sivuilta. Sinne piti sitten vastapainot laittaa siihen sivulle, ettei se päässyt sieltä nousemaan. --- Minä muistelen, että siinä työmaalla on aina vähintään kolmekymmentä hevosta ja saattopa joskus olla satakin hevosta, että se oli tosissaan kova urakka.

Topparoikan pojat kertoivat, että menivät Jormuassa kysymään yösijaa yhden maalaistalon aitasta. Emäntä oli siellä kotona ja oli kuullu, että työmaalla on joku Hullu-Jussi, kaivinkone, mutta eihän emäntä sitä tieny, niin se sano: "Voitte te tänne tulla, mutta se Hullu-Jussi saa mennä muualle".

Rata saatiin Kontiomäelle asti kuitenkin rakennettua. Joulukuun yhdeksäntenä vuonna 1922 Rautatiehallitus lähetti määräyskirjeen, jonka mukaan Kajaanin - Kontiomäen rataosa luetaan hallinnollisessa ja tilastollisessa mielessä Savon rataan sekä kuuluvaksi "7:een liikennejaksoon, Kuopion konepajaan, Kuopion varikkoon, Kuopion varastojaksoon, Kajaanin - Suonnejoen lennätintekniikkiiriin ja 57:nteen lääkäripiiriin." Rataosan liikennepaikat, lennätinhuudot, etäisyydet Helsingistä ja edellisestä liikennepaikasta sekä liikennöimistapa ovat¹⁵³:

Kajaani	KAJ 633 km	H&T [=henkilö- ja tavaraliikennettä]
Kuluntalahti	KLU 642 km	H&T laiturivaihde
Jormua	JRM 649 km	H&T laiturivaihde
Kontiomäki	KON659 km	H&T laiturivaihde

Erityisesti Rautatiehallituksen ohjeessa kiinnittää huomiota se, että Kontiomäki toimi virallisesti vielä laiturivaihteena. Työhön uudelle rataosalle haettiin sekä

¹⁵⁰ Rankka 1949, s. 80.

¹⁵¹ H97320.

¹⁵² H41490.

¹⁵³ KA/RH/Yleiset asiat/XXVII/Uusia rautateitä, asemia, liikennepaikkoja koskevat asiakirjat I. Uusien rautateitten suunta, määrärahat, vastaanotto jne. 1920 - 1922 Fb617/kiertokirja 3344 12.12.1922.

Jormuaan että Kuluntalahteen kumpaankin sähköttäjä/laiturinhoitajaa ja asemamiestä. Kontiomäelle tarvittiin kaksi asemamiestä sekä asemapäällikkö, johon tehtävään ehdotettiin ja valittiin Utin aseman toinen kirjuri Ludvig Lounasheimo¹⁵⁴, nyrkkeilyasiantuntijana myöhemmin tunnetun Ilmo Lounasheimon isä.

Rataosa avattiin väliaikaiselle liikenteelle vuoden 1922 joulukuun puolessa välin. Liikennettä esitettiin ensin hoidettavaksi joka päivä kulkevalla tavarajunalla, johon liitettäisiin III luokan matkustajavaunu. Ohjeen mukaan junassa kuljettaisiin niin hyvin matkustajia kuin ”myöskin kaikenlaista kappaletavaraa ja kokovaunulasteja”. Liikennepaikoista Kontiomäkeä liikennöitiin viidennen luokan asemana, Jormuaa sen alaisena ja Kuluntalahtea Kajaanin alaisena laiturivaihteena.¹⁵⁵ Liikennettä ei kuitenkaan alkanut harjoittaa tavarajuna¹⁵⁶, vaan se käynnistyi piiri-insinööri M. Laurilan ehdottamassa muodossa, jossa Kajaaniin Iisalmesta saapuva juna 1601 jatkoi Kontiomäelle ja tunnin odotuksen jälkeen palasi takaisin Iisalmeen Kajaanin kautta junana 1602. Juna lähti Kajaanista kello 10.05 ja saapui Kontiomäelle 11.30. Paluumatka alkoi 12.30 ja Kajaanissa juna oli kello 14.00. Jormuassa ja Kuluntalahdessa pysähdyttiin tarvittaessa. Kontiomäellä ei vielä tuolloin ollut varsinaista asemaa, ainoastaan väliaikainen rakennus, jossa oli kylmä ja lämmin makasiini, toimisto ja odotushuone. Veturin vedenottoon tarvittava vesitorni sen sijaan oli rakennettu.¹⁵⁷

Lokakuun 18. päivä 1922 kello 15.00 ensimmäinen juna lähti Kajaanista Kontiomäelle. Mukana oli ratatyötä johtanut piiri-insinööri Laurila, Kajaanin asemapäällikkö Keravuori, muutamia rautatieläisiä sekä toimittajia. Kainuun Sanomien toimittaja kuvaili kokemusta näin¹⁵⁸:

Juna lähti Kajaanista Kontiomäkeen noin puoli 3 ip. --- Matkalla saimme Suomen suurimman betonisillan yli kulkiessamme ihailta Petäisen koskea, kauniita maisemia sekä matkan warrella olevia metsämaita, joiden kautta rautatie kulkee. Monin paikoin on huomattavan suuria leikkauksia ja siltoja. Asema tulee Kontiomäkeen, johon tulevaisuudessa tulee muodostumaan huomattava liikepaikka ja rautatien risteys, kunhan saadaan rautatie Oulusta Nurmekseen rakennetuksi. Kontiomäelle saawuttua oli wastassa maanwilj. Kalle Keränen, joka johti ensimmäisellä junamatkalla mukanaolleet kotiinsa Karhun taloon. --- Wieraita oli talossa huoneet täynnä ja hauska seurassa kului ne muutamat tunnit, jotka wieraanwaraisessa talossa wietettiin.

Sanomalehti Kaleva kirjoitti aiheesta 22. päivä marraskuuta 1922 ja totesi radan tulleen maksamaan miljoona markkaa kilometriä kohden. Rata kiskotettiin Karjalan radalta siirretyillä vanhoilla 22 kilon kiskoilla¹⁵⁹ vaikka alunperin rataa suunniteltiin kolmenkymmenen kilon kiskotusta. Radan liikennöitävyyttä pa-

¹⁵⁴ KA/RH/Yleiset asiat.../Fb617/VR:n 2. Piirin piirihallitus nro 1796, 5.12.1922.

¹⁵⁵ KA/RH/Yleiset asiat.../Fb617/VR:n 7:n:n liikennejakson liikennetarkastaja nro 1012 22.11.1922.

¹⁵⁶ Myös yhdysliikenne käynnistyi nopeasti. Etelästä Kajaaniin tulevan junan muodosti ”luokka ja koppi”, matkustaja- ja tavaravaunu. Kajaanin päivystäjäveturi veti vaunut Petäisenniskaan, josta lähti edelleen laiva Sotkamoon (Juvonen 1975, s.189).

¹⁵⁷ KA/RH/Yleiset asiat.../Fb617/ Piiri-insinööri nro 685 13.11.1922.

¹⁵⁸ Kainuun Sanomat 19.10.1922.

¹⁵⁹ Kiskojen paino oli 22 kiloa metriä kohden. Mitä raskaampi kisko, sen painavampia junia radalla pystyy ajamaan.

rannettiin siten, että siihen sijoitettiin huomattavan paljon ratapölkkyjä. Kilometriä kohden niitä tuli 250 kappaletta enemmän kuin mitä muilla radoilla oli käytössä.¹⁶⁰ Pölkkyt olivat käytännössä melkein kiinni toisissaan.

Liikenteen alkuvaiheet

Vakituinen liikenne rataosalla alkoi seuraavan vuoden tammikuun ensimmäisenä päivänä. Ratainsinööri Karl Robert Wessberg, koneinsinööri Otto W. Palmroth sekä liikennetarkastaja Taneli Nikulainen ajoivat välin tarkastusjunalla 14.12.22 ja matkan tuloksena antoivat luvan vakituisen liikenteen aloittamiseksi. Rata ei ollut vielä valmis, sillä esimerkiksi pengerrystöitä ja sorastusta tehtiin yhä. Työt luvattiin kuitenkin valmiiksi vuoden -23 kevään ja kesän aikana. Keskenäiset työt eivät liioin olleet sen laatuista, että ne olisivat estäneet vakituisen liikenteen, joten liikennöimislupa voitiin antaa.¹⁶¹ Jälkeenpäin ajatellen mielenkiintoista on se, että alueen lehdet eivät juurikaan kirjoittaneet uuden rataosan avajaisista. Edellä siteeratun Kainuun Sanomien artikkelin mukaan rataosan merkitys oli hyvin vähäinen ennen kuin jatkoyhteydet saatiin avattua eikä radalla ehkä sen vuoksi ollut suurempaa kiinnostavuutta¹⁶². Kontiomäkikään ei ollut tuohon aikaan kovin kummoinen paikka. Asema ja siihen liittyvät muut rakennukset eivät vielä olleet täysin kunnossa eikä paikalla ollut asutustakaan. Asema ja ensimmäiset rautatieläisten talot rakennettiin keskelle metsää eikä maatalojakaan ollut lähettyvillä. Karhun tila runsaan kilometrin päässä asemalta, vanhan Kajaanista Ylimaahan johtavan polkutien varrella sijaitti lähimpänä asemaa. Juhlallisen radanavajaisartikkelin virkaa Kainuun Sanomissa sai toimittaa yleisönosastossa nimimerkki Mukana olleen kirjoitus¹⁶³:

Kontiomäellä 1 p:nä tammik. 1923. Tämä päivä oli merkkipäivä Kontiomäellä, ei nyt entistä enemmän sen tähden että vuosi waihtui --- waan sen tähden että tänä päivänä seutukuntamme pääsi kulkuyhteyteen muun maailman kanssa rautatien kautta. Sillä tänään alkoi säännöllinen matkustaja- ja tawaraliikenne Kontiomäen - Kajaanin välisellä rautatiellä. Tätä päivää odotti paikkakunnan wäestö melkoisella mielenkiinnolla ja niin mentiinkin ensimmäisen junan tuloa kunnioittamaan isommalla joukolla. Junassa oli matkan warrelta kiertynyttä yleisöä lukuisasti useita Kainuun pääkaupungista asti. Junan asemalle saapuessa laulettiin "Kuulkaa korpeimme kuiskinaa" jonka jälkeen maanwiljelijä K. Korhonen muutamin sanoin toi ilmi paikkakuntalaisten kiitollisuuden siitä että nyt on päästy liikenneyhteyteen muun maailman kanssa walittaen samalla eduskunnan osoittaman kylmyyttä uusien määrärahojen myöntämisessä radan jatkamiseksi ---.

Kirjoituksessa mainittu Kusti Korhonen oli Keräsen ohella toinen Kontiomäen kuuluisuus¹⁶⁴. Rautatien tulon myötä hän avasi kauppaliikkeen aseman lähistölle, mutta 30-luvun lamakausi vei hänet henkilökohtaiseen konkurssiin. Toisin kuin Kalle Keränen, Kusti Korhonen ei koskaan osallistunut poliittiseen toimintaan, mutta silti hän vaikutti suuresti Kontiomäellä asuvien elämään auttavai-

¹⁶⁰ Yleensä ratakilometriä kohden oli runsaat 1600 pölkkyä.

¹⁶¹ KA/RH/Yleiset asiat./Fb617/Vastaus kirjelmään 2223 18.12.1922.

¹⁶² Kainuun Sanomat 19.10.1922.

¹⁶³ Kainuun Sanomat 04.01.1923.

¹⁶⁴ Vrt. Kuusi 1979, s. 148.

senä ja ystävällisenä ihmisenä. Ylläolevassa lehtisitaatissa mainittu Korhosen avajaispuhe oli todellisuudessa artikkelin kertomaa mahtipontisempi. Kaksi haastateltavaa muisteli kerrotun, että Kusti Korhonen sanoi radan vihkijuhlassa, puhevikoineen, seuraavasti¹⁶⁵:

"Ja niin, nyt kun se on tämä rautatie tänne Kontiomäkkeen niin on päässy niin kun noitten rintamaitten kanssa yhteyteen ja tiinä kun kitkot kilkattaa ja rlattaanpyörlät kalkattaa niin kyllä siinä elämä pyörlä ja nyt on tämäkin kylä, se on täälläkin tuo kauppa ja meriliikenne kun rlupee elämään ...Eikä ole nuorlisolla ollu muuta ajantappoa kun pullo ja pillu ja pelikorltit niin nytten rlupee se kulttuurlikin tulemaan..." Yleisön joukosta kuului väsyneesti: "Haista Kusti paska" niin Kusti siihen: "Onhan se vähän niinki mutta jos joku tuota asiaa vähän enempi aattelee niin ei se sanoisi aivan niin" ja jatko puhetta niin kuin ei olisi mitään tapahtunut.

Kajaanin ja Kontiomäen yhdistävä rata näytti jäävän pitkäksi aikaa ainoaksi pohjoiseen suuntautuvaksi yhteydeksi, radaksi jonka "rakentaminen lopetettiin keskelle erämaata"¹⁶⁶, kuten Helsingin Sanomat puoli vuotta radan virallisen avaamisen jälkeen totesi. Jatkoyhteyden rakentaminen Paltamoon sekä Nurmes - Oulu-radnan rakentamisrahat olivat jäissä. Jo vuoden 1922 syyskuussa Kainuun Sanomissa¹⁶⁷ pohdittiin tynkäradan merkitystä: "Ensinäkin tulee Kajaanin - Kontiomäen rataosa, joka on Sawon radnan pohjoinen jatko, päättymään liikenteen muodostamiselle aiwan mahdollomaan seutuun. Jonkinwerran paikallista henkilö- ja tawaraliikennettä tosin voi rataosalla syntyä, mutta mitään merkittävämpää yleistä liikennettä ei paikkakunnan poikkeuksellisen aseman vuoksi voi muodostua". Artikkelissa korostetaan sitä, että jo kymmenen kilometrin päässä Kontiomäeltä rata osuisi Kiehimänjokeen, joka puolestaan on yhdyside Hyrynsalmen reitin - ja sitä kautta koko Vienan Karjalan puukuljetuksille. Kirjoituksessa ennakoidaan sitä keskustelua, jonka aktiivisesti toiminut Kainuun Rautatiekomitea varsinaisesti käynnisti samana vuonna, jolloin Kontiomäki yhdistyi muun Suomen rataverkkoon. Tähän komiteaan nimettiin jäsenet alueen kunnista eli Hyrynsalmelta, Kajaanin kaupungista, Paltamosta, Puolangalta, Ristijärveltä, Sotkamosta ja Suomussalmelta. Vuosi perustamisen jälkeen edustajat myös Kajaanin maalaiskunnasta ja Valtimolta tulivat mukaan.¹⁶⁸ Erityisesti toivottiin radan jatkamista sekä Nurmekseen että myös itäisen Kainuun alueelle. Tähän kiinnitti huomiota myös Paltamon valtuusto jo kevättalvella 1920, jolloin se kirjasi pöytäkirjaan¹⁶⁹: "Koska yleiselle liikenteelle ja varsinkin Kajaanin kihlakunnan pohjoisempien kuntien toimeentulolle ja vaurastumiselle on perin tärkeitä, että työt Kajaanin — Suomussalmen rautatierakennuksella saatettaisiin piakkoin käyntiin, niin ja kun valtuuston tietoon on tullut, että useat muutkin kunnat aikovat ryhtyä toimenpiteisiin asian edistämiseksi, valtuusto yksimielisesti valitsi lähetystön, jonka tehtävänä on asianomaisen viraston luona tuoden esille 'nälkämaan' toivomukset puheenaolevan rautatie-rakennusasian

¹⁶⁵ H66640, H44170.

¹⁶⁶ Helsingin Sanomat 20.7.1923.

¹⁶⁷ Kainuun Sanomat 26.09.1922.

¹⁶⁸ Fränti 1924, s.5.

¹⁶⁹ PKA/kunnanvaltuuston pöytäkirjat 27.4.1920, 14§.

suhteen, Paltamon kunnan puolesta Kansanedustaja Aarno Pesosen, jolle tehtäväänsä varten annetaan ote tästä pöytäkirjasta valtakirjaksi."

Neljä vuotta myöhemmin radan tarpeellisuus oli jo käynyt kunnalle niin selväksi, että kunnanvaltuutettujen kokouksessa kirjattiin päätös, jonka mukaan kunta sitoutuu vastamaan "rautatien alle luovutettavan maan, vesialueiden ja rautatienhaittojen tuoman korvauksen siitä osasta pakkoluovutushinnasta, joka mahdollisesti nousisi yli valtion luovuttaman pakkolunastushinnan" rataosilla Kontiomäeltä Sotkamoon ja Säräisniemeen. Päätös julistettiin kunnallislain 30§ mukaisesti kiireelliseksi.¹⁷⁰

Kainuun Rautatietoimikunta¹⁷¹ vetosi sekä Kajaanin teollisuuden vilkastumiseen (teollisuuslaitoksiin tulleet 2000 työpaikkaa), Vienan Karjalan heimoaatteeseen sekä rajaseutujen lujittamiseen: "Tasavallassa käy varsin voimakkaana vaatimus: *rajaseudut lujiksi*. --- Jos nyt pikaisesti käydään rakentamaan jatkuvasti rautateitä Kajaanin kihlakuntaan --- niin silloin on suuressa määrin osoitettu, että puheella rajaseutujen nostamisesta on totta tarkoitettu ja että tasavallan johtavat henkilöt ovat tietoisia siitä, mikä merkitys on sillä, että rajoilla elää taloudellisesti hyvinvoipa ja henkisesti valveutunut isänmaallinen väestö."

Kontiomäen rata osoittautui kuitenkin jo pari viikkoa virallisen avaamisensa jälkeen hyvin kannattavaksi. Kainuun Sanomien mukaan tammikuun kahden ensimmäisen viikon aikana pelkästään puutavaran kuljetus oli niin runsasta, että aikataulun mukaisten junien lisäksi jouduttiin liikenteeseen laittamaan lisäjunia. Myös matkustajaliikenne osoittautui vilkkaaksi. Ensimmäisen liikennöimisviikon aikana Kajaanissa myytiin 200 lippua Kontiomäelle¹⁷². Määrä on melko suuri suhteutettuna Kontiomäen tuolloiseen asukaslukuun, joten luvussa on todennäköisesti silkasta uutuudenviehätyksen synnyttämästä kokeilunhalusta matkaan lähteneitä kajaanilaisia. Kyseessä oli ensimmäinen kerta, kun Kajaanista pääsi matkaamaan pohjoiskoillisen suuntaan muutoin kuin veneellä tai hevoskyydillä. Matkustajamäärät pysyivät korkeina myöhemminkin. Vuoden 1923 aikana Kontiomäeltä myytiin yhteensä 6079 kolmannen luokan (vastaa nykyistä toista luokkaa) matkalippua sekä yksi (!) toisen luokan (nyk. ensimmäinen luokka) lippu¹⁷³, joten lippuja myytiin viikottain keskimäärin toista sataa. Varsinkin sen jälkeen kun Nurmeksen suunnan rata saatiin liikennöitäväan kuntoon, Kontiomäen lipunmyyntitilastoja vinouttaa se, että asemalta lunastivat lippunsa monet sellaiset, joiden omalla seisakkeella ei ollut lipunmyyntiä. Vielä sotien jälkeenkin tyypillinen lipunostajan repliikki kuului: "Menopalluu Kajaaniin ja meno Tuulmäkkeen"¹⁷⁴. Näin varsinaisen menopaluu Tuulimäestä Kajaaniin tuli rekisteröityä Kontiomäen lipunmyynnissä, vaikka matkustajan kannalta kyseessä oli vain risteysasemalla tapahtuva junanvaihto.

Varsinaisen asemarakennuksen työt olivat myös keskellä talvea käynnissä ja rakennusta lupailtiin valmiiksi kesään mennessä. Kainuun Sanomat mainit-

¹⁷⁰ PKA/kunnanvaltuuston pöytäkirjat 26.02.1924, 1§.

¹⁷¹ KRK 1922, s. 10. Kursivointi alkup.

¹⁷² Kainuun Sanomat 14.01.1923.

¹⁷³ SRK 1925, liite IV, sivu 8.

¹⁷⁴ H82110.

see erityisesti sen, että asemasta on tulossa kaksikerroksinen, suuremmankin liikenteen salliva. Kontiomäen asemahan on kooltaan suunnilleen Kajaanin luokkaa. Myös veturitallia oltiin rakentamassa. Erityisen paljon liikennettä uskottiin tulevan kesän aikana Jormuan satamaradan kautta, kun uittokausi alkaisi. Ensi kertaa pienyrittäjilläkin oli mahdollisuus osallistua uittoon ja saada tukkinsa etelän suuriin tehtaisiin.¹⁷⁵ Vähitellen alkoi näyttää todelta sanomalehti Kalevan vuonna 1922 kirjoittama runollinen ennustus Kainuun radasta¹⁷⁶: "Yhä ylempiä, kohti Pohjolaa, halki Kainuun odotellaan ja toiwotaan rautahewon jaksawan sankasta korwesta huolimatta samota."

Kainuun uusi liikennekeskus

Vuoden 1923 aikana Kontiomäen asema-aluetta kunnostettiin. Gunnar Aspelin suunnittelema asemarakennus valmistui alkuvuoden aikana. Kaksikerroksinen, kustavilaisvaikutteinen rakennus poikkesi melko paljon rataosalle parikymmentä vuotta aikaisemmin rakennetuista Iisalmen ja Kajaanin asemista, jotka eivät ole yhtä pelkistettyjä. Kontiomäen asema (kuva 2.5) edustaa niin sanottua pohjoismaista klassismia, ja vastaavan tyyllisuunnan asemia on nähtävissä myös Kiuruvesi – Ylivieska -rataosalla (kuvat 2.6 - 2.8), jonka varrella sijaitseva Pyhäsalmi on Kontiomäen aseman piirustuksilla tehty miltei identtinen kopio, sekä myös rataosalla Turku – Uusikaupunki. Kontiomäen asemalta puuttuvat useassa muussa eteläisemmässä ja vanhemmassa Savon radan asemassa tavattavat koristeaiheet kuten räystäslautojen kuviot ja katon päätyharjan spiiirat. Käytössä olleen tavan mukaan asemarakennuksen yhteyteen, Kontiomäellä sen ylempään kerrokseen, tehtiin asemapäällikön asunto. Muulle henkilökunnalle asunnot valmistuivat aseman lähelle, Sotkamontien laitaa.



KUVA 2.5 Kontiomäen asema. Taustalla näkyy asemaravintolan rakennus. (Kimmo Lagerblom, 27.04.1999)

¹⁷⁵ Kainuun Sanomat 14.1.1923.

¹⁷⁶ Kaleva 22.10.1922.



KUVAT 2.6 - 2.8 Kontiomäen piirustuksilla tehtyjä asemarakennuksia Iisalmi - Ylivieska välillä. Vasemmalla Nivala, oikealla Haapajärvi ja alla Pyhäsalmi. (Kimmo Lagerblom, 15.04.1999)

Kahdeksisen vuotta myöhemmin valmistuneen Kontiomäeltä Vaalan kautta Ouluun ulottuvan radan asemat ovat yksikerroksisia ja ainoa niiden käyttötarkoitusta kuvaava yksityiskohta oli kapea räystäslippa, joka oli rakennettu pääsisäänkäynnin päälle (kuvat 2.9 - 2.10).¹⁷⁷



KUVA 2.9 Vaalan asema. (Kimmo Lagerblom, 10.07.2000)

¹⁷⁷ RA 1984, s. 72; RR 1999, s.3.



KUVA 2.10 Kivesjärven asema. Asema-alue eri rakennuksineen ja vesitorneineen on säilynyt lähes alkuperäisenä. (Kimmo Lagerblom, 15.03.1999)

Pelkistetty tyyli ja yksikerroksisuus jatkuu myös Taivalkosken radan asemissa, joista useimmat rakennettiin vasta 1950-luvulla. Taivalkosken pääteasema muistuttaa enemmän parakkia kuin varsinaista asemaa, mutta se sijaitseekin teollisuusalueella noin kilometrin pohjoiseen Taivalniskan varsinaiselta taajamaliikennepaikalta (kuvat 2.11 -2.12).



KUVA 2.11 Taivalkosken asema.
(Kimmo Lagerblom, 04.05.2000)



KUVA 2.12 Pesiökylän asema.
(Kimmo Lagerblom, 04.05.1999)

Kaksikerroksisia asemarakennuksia tavataan sen sijaan jonkin verran Nurmeksen ja Vuokatin välisellä osuudella, joka valmistui pohjoista osuutta aikaisemmin (kuvat 2.13 - 2.15). Uutena käytäntönä tämän rataosan huonerakennuksissa oli se, että asemarakennuksia tehtäessä otettiin huomioon niiden myöhempi laajentaminen, mikäli tilat liikenteen kasvaessa kävisivät pieniksi. Niinpä asemarakennukseen sisällytettiin kylmä tavarasuoja, johon odotussalia voitaisiin tarvittaessa laajentaa ja tehdä siinä tapauksessa uusi kevytrakenteinen kylmä tavarasuoja.¹⁷⁸

¹⁷⁸ Hellström 1937, s. 375 ja kuva 299.



KUVA 2.13 Maaselkä oli suurin Kontiomäen ja Nurmeksen välisistä asemista. (Kimmo Lagerblom, 15.06.1999)



KUVA 2.14 Rämön pieni liikennepaikkarakennus Kontiomäki-Nurmes-rataosalla. (Kimmo Lagerblom, 15.06.1999)

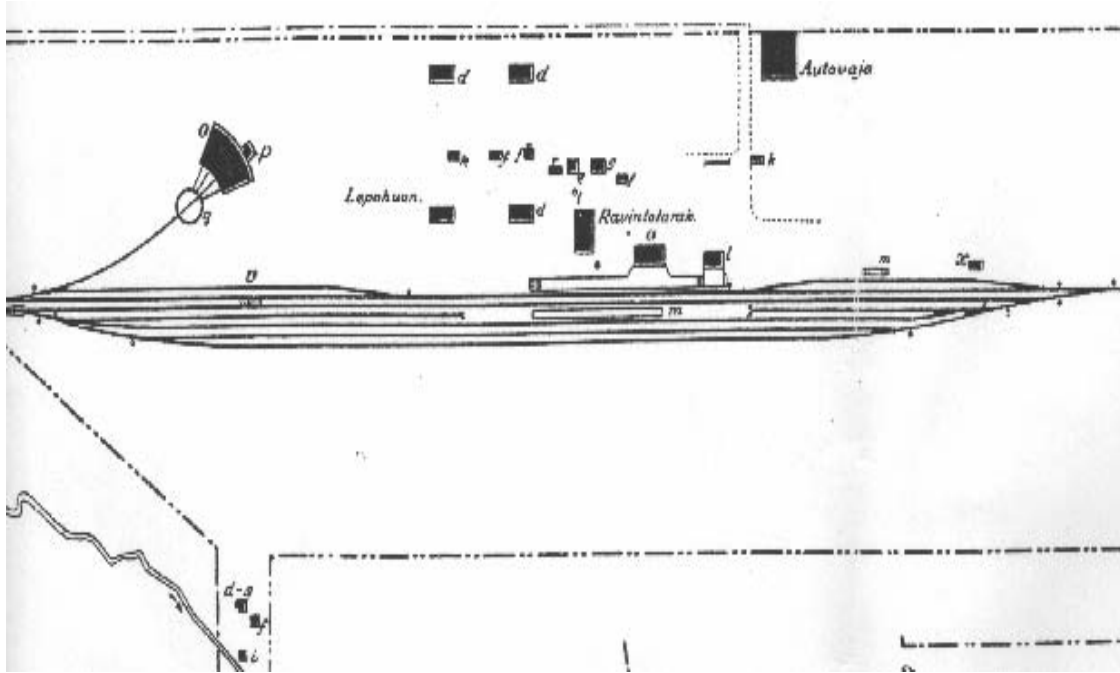


KUVA 2.15 Nurmes poikkeaa ulkonäöltään rataosan muista asemista. (Kimmo Lagerblom, 22.07.1999)

Kontiomäen aseman nykyinen keltainen väritys vastannee hyvin alkuperäistä, sillä 1920-luvulla vahvemmat värit tulivat taas käyttöön aikaisempien, hieman

hailakampien värisävyjen tilalle. Voimakkailla värityksillä pyrittiin ehkä kompensoimaan rakennusten pelkistetty ulkomuoto. Kelta- ja punamulta ilmestyivät huonerakennuksiin yhdessä murrettujen maavärien kanssa.¹⁷⁹

Kontiomäen asema-alue (kartta 1; kuvat 2.16 - 2.17) oli valmistuessaan jo melko suuri, koska Nurmeksen ja Oulun ratojen liikenne ennakoitiin jo ratapihaa suunniteltaessa. Asema sijaitsi yksinään suuren metsän keskellä. Aivan sen lähellä oli vain pari rautatieläisten asuintaloa eikä aseman pieni puistomainen piha-alue ollut vielä tuolloin valmis.



KARTTA 1 Kontiomäen asema-alue valmistumisensa jälkeen (kopioitu piirustuksesta: Kajaanin - Kontiomäen rautatien pituusprofiili ja asemapiirrokset, SRM). Kartan lyhenteet: a=asema, d=asuinrakennus, e=pesutupa tai sauna, f=ulkohuone, g=kellari, i=kaivo, k=käymälä, l=tavarasuoja, m=kuormaustaituri, o=veturitali, p=vesitorni, q=kääntöpöytä, s=pumppuhuone, v=vesiviskuri, x=varastovaja. Kajaanin ja Nurmeksen suunta vasemmalla, Ouluun oikealla.

¹⁷⁹ RR 1998, s. 8.



KUVA 2.16 Kontiomäen asema-alue ennen sähköistyksen tuloa. Asemarakennuksen takana pilkottaa kaksi rautatieläisten kivitaloa. Oikealla tavaramakasiini, vasemmalla näkyy asemaravintolan kattoa. Vasemmalla seisoo Kontiomäeltä Helsinkiin lähdössä olevan pikajunan yhdistetty ensimmäisen ja toisen luokan vaunu. Nykyisin Kontiomäeltä ei enää lähde omia pikajunia ja ns. sini-sestä vaunukalustosta poistui ensimmäinen luokka vuoden 2004 aikana. (Kimmo Lagerblom, 03.08.2000)



KUVA 2.17 Kontiomäen asema rakennettiin aikoinaan keskelle synkkää korpikuusikkoa. Vanhaa puustoa on vielä näkyvissä asemarakennuksen takana. Oikealla näkyy aikoinaan Terijoelta siirretty talo, jossa toimi pitkään Tertun baari. (Kimmo Lagerblom, 04.05.2000)

Kontiomäellä ensimmäisen kerran vuonna 1928 käynyt kertoja muistelee ensi kokemustaan paikasta¹⁸⁰:

Sehän oli semmonen kyläpahanen. Muistaakseni Kontiomäessä oli kolme raideparia asemalla ja yksi raidepari semmonen pätkä, lyhyt pätkä, siinäpä ne oli. --- Siinä se oli

¹⁸⁰

H04600.

Kontiomäki. Asemalla oli näitä rautatieläisten rakennuksia tai näitä vuokrataloja, puurakennuksia oli Puutteenperälle päin muutama ja hetkinen, niitä oli neljä taloa Puutteenperällä siihen aikaan, näitä rautatieläisasuntoja ja täällä toisella puolen oli neljä myöskin täällä asemanpuoleisella Paakintien varrella. Sitten oli asemaravintolarakennus, asemarakennus, tavaratoimisto ja sitten muutamalla firmalla, Kymi-yhtymällä ja mitähän niitä firmoja oli, oli muutama varastorakennus, semmoinen valtava varastorakennus siinä.

Kovin paljon vilkkaampaa kuvaa ei anna 1931 julkaistu Rautatiehakemistokaan¹⁸¹:

Kontiomäki, 5 lk. asema Paltamon pitäjässä --- lähtevää tavaraa noin 200 rahtikirjaa, etupäässä kappaletavaraa. --- Asemalla yleinen sekä rautatielinjapuhelin sekä kaksi lennätinkonetta. Lähetettyjä sähkösanomia 240 kpl/vuosi. --- Asunnot: a[sema]p[äällikö]llä aseman yläkerroksessa 3 h ja keittiö, kirjurilla ja sähköttäjällä kasarmirakennuksessa 2h ja keittiö, asema- ja vaihdemiehillä 1h ja k. ---Yhteinen sauna ja pesutupa, viljelys- ja puutarhamaata ei kenelläkään, yksityisasuntoja ei saatavissa. Aseman läheisyydessä 3 sekatarvakauppaa mutta yl. ruokatarpeet tuotava Kajaanista. Veroäyri 10,- apteekki lääkäri ja nimismies Kajaanissa, kättilö Kiehimässä, poliisiasema lähellä, kansakoulu, oppikoulu Kajaanissa. Ei teollisuutta, ei taide- tai huvilaitoksia, ei hotelleja.--- kalastus huono, metsästys vähän parempi.

Kontiomäki radan päätepiirteenä osoittautui jo puolen vuoden käytön jälkeen riittämättömäksi. Rautatiehallituksen pääjohtaja Jalmar Castrén kävi alueella tarkastusmatkalla heinäkuussa 1923 ja vakuuttui viimeistään tällöin, että radan jatkaminen ainakin Kiehimänjoen suuhun olisi tehtävä mitä nopeiten. Lähtevän puutavarakuljetuksen määrä yllätti ilmeisesti Rautatiehallituksenkin, sillä esimerkiksi Jormuan laiturivaiheelta merkittiin kuukausittain 3000 rahtikirjaa. Yhteispainoltaan rahtia, pääasiassa puuta, lähetettiin 20.500 tonnia¹⁸². Metsänomistajat sekä Paltamossa että Mieslahdessa toivoivat suoraa rautatieyhteyttä Kajaaniin. Vaikka tukkien rahtaaminen Jormuaan oli jo vähentänyt uittokuluja puoleen, metsänomistajat joutuivat edelleen turvautumaan sellaisiin uittoyrityksiin, joilla oli tukkinippujen uittamiseen soveltuva kalusto käytettävissään. Metsänomistajien toiveissa oli rautatieyhteyden saaminen ainakin Mieslahteen, jonka kohdalla rannalla oli hyviä tukinnostopaikkoja. Mikäli tukit saataisiin jo Mieslahdessa tai Paltamossa junavaunuihin, niiden kuljetuskustannuksien uskottiin edelleen laskevan nyt Jormuan kuudesta markasta kahteen markkaan kuutiometriltä. Käytännössä tämä tarkoitti sitä, että ratapihaa ja lastauspaikkaa oltiin nyt suunnittelemassa siihen kohtaan, mihin ne piti jo alun perinkin Kontiomäen sijasta rakentaa.¹⁸³

Ei liene kovinkaan uskaliasta olettaa, että radan tuleminen Kontiomäelle perustui viime kädessä asiasta päättävän hallinnon tietämättömyyteen alueen oloista. Kontiomäen ja vielä nimenomaan Kalle Keräsen vaikutusvalta Rautatiehallitukseen päin oli niin vahva, että se sivuutti rautatiehankkeeseen ehkä jossain määrin pidättyväisesti suhtautuneen Paltamon halun saada rautatieyhteys ja risteysasema lähemmäs kuntakeskusta. Sadan vuoden jälkeen on tietenkin vaikea päästä sukeltamaan tuon ajan paltamolaisten ajatuksiin niin yksise-

¹⁸¹ Rautatiehakemisto 1931, s. 55 - 56.

¹⁸² Rautatiehakemisto 1931, s. 23- 24.

¹⁸³ Kainuun Sanomat 31.7.1923.

litteisesti, että pystyisi varmasti tietämään heidän mielipiteensä radan ja rautiaseman sijainnista. Vielä nykyäänkin kontiomäkeläiset tarjoavat keskusteluisa helposti selitystä, jonka mukaan Paltamo on aina vastustanut kiivaasti kaikkea rautateihin liittyvää. Ainakaan kunnanvaltuuston pöytäkirjat 1800-luvun loppuvuosilta eivät aivan täydellisesti tue tuota näkemystä. Pikemminkin näyttää siltä, että siinä vaiheessa, kun Paltamo alkoi hävitä kilpailun rautatien saamisessa 1800-luvun lopussa — kun se siis päätettiin siinä vaiheessa jättää Kajaaniin — kunnan into jatkosuunnitelmiin alkoi laimentua. Paltamon puolella vastustus alkoi nousta vasta Kontiomäen osuuden valmistuttua ja tällöinkin kyse oli Paltamon kautta Vaalaan vedettävän radan linjauksesta. Kunta oli päättänyt vuoden 1924 aikana, että se vastaisi pakkolunastushinnan yli menevästä korvauksesta, mikäli rautatielinjaus tulee vedettäväksi Paltamon kautta kohti Vaalaa¹⁸⁴. Kun neljä vuotta myöhemmin lopulliset linjaukset oli tehty, kunnassa huomattiin, että rata halkoisi sekä Mieslahden luonnonniittyjä että viljelymaita, jolloin keskusteluun nousi aiemmin Rautatiehallitukselle annetun lahja- ja luovutuskirjan peruuttaminen¹⁸⁵.

On kuitenkin pidettävä mielessä se, että muuallakaan Suomessa kaikki kunnat ja kyläkeskukset eivät suhtautuneet kovin iloisesti rautatien tuloon. Katsottiin, ettei siitä ole köyhälle kansalle hyötyä, vaan pikemminkin käy päinvastoin. Tuotteiden hinnat nousevat, kun niitä pystytään myymään myös oman alueen ulkopuolelle.¹⁸⁶ Ratkaisevinta Kainuun ratasuunnitelmien toteuttamiseen taisi loppujen lopuksi olla se, että sekä Paltamo ja Kontiomäkikin sijaitsivat etäällä sieltä, missä päätökset tehtiin. Rata ja varikko rakennettiin kohtaan, jonka markkinointi onnistui parhaiten eikä sinne, missä siitä olisi liikenteellisesti ollut heti alkuun suurin hyöty. Kainuun oloja ei pääkaupunkiseudulla tunnettu. Pääjohtaja Castrén on tietävästi ensimmäinen Helsingistä tullut päättäjä, joka näki omin silmin Kainuun tuolloisen kuljetustarpeen ja -tilanteen ja hänenkin matkansa tapahtui vasta Kontiomäen radan valmistuttua.

Kontiomäen rata merkitsi kuitenkin sitä, että paikasta tuli Ylimaahan tai Ylämaahan, kuten Hyrynsalmi — Suomussalmi- aluetta Kainuussa kutsutaan, suuntautuvan rahtikuljetuksen keskus. Paltamo, samoin kuin sen pohjoispuoliset alueet, eivät olleet viljelysadoissa omavaraisia, joten syömäviljaa tuotiin ensiksi rautateitse Kontiomäelle, josta se kuljetettiin alkuun hevospeleillä edelleen. Viljan lisäksi jouduttiin tuomaan myös rehukauraa sekä korsirehuakin etelästä.¹⁸⁷ Heinän kuljetus oli niin suurta, että junissa tuli päivittäin etelästä heinähäkkeitä.¹⁸⁸ Olemattomat tai huonot tieyhteydet Kontiomäeltä pohjoiseen parnivat, kun 1924 valmistui Ristijärven tien oikaisu Kontiomäen kautta. Aikaisempi yhteys Kajaanista Ristijärvelle oli kiertänyt Mieslahden kautta¹⁸⁹, mutta

¹⁸⁴ PKA, Kunnanvaltuuston pöytäkirjat 26.02.1924.

¹⁸⁵ PKA, Kunnanvaltuuston pöytäkirjat 18.01.1928

¹⁸⁶ TYKL, E.K. s. 2. Näin ei kuitenkaan tapahtunut Kainuun alueella. Koska alue oli varsin riippuvainen tuonnista, rautatieyhteys laski useimpien elintarvikkeiden hintoja (Päivänkysymyksiä 1925).

¹⁸⁷ Suomenmaa IX 1929, s. 204; H15560.

¹⁸⁸ H85500.

¹⁸⁹ Leimu 1976, s.54.

nyt 18 kilometrin mittainen uusi tie nopeutti ja lyhensi huomattavasti Suomussalmen suunnan matkaa rautatieasemalle. Paria vuotta aikaisemmin oli vielä valmistunut jatkoyhteys pohjoiseen, kun Hyrynsalmen ja Suomussalmen välinen maantie saatiin valmiiksi. Lisäksi vuonna 1924 ryhdyttiin rakentamaan yhteyttä Suomussalmelta Kuusamoon.¹⁹⁰

Liikenteen kasvun aika

Postihallitus aloitti linja-autoliikenteen Suomessa vuonna 1921. Se määritteli tällöin tehtäväkseen "harvaanasuttujen ja rajaseutujen kuljetusolojen" hoitamisen.¹⁹¹ Ensimmäiset linjat ajettiin Lapissa, Ivalosta ja Sodankylästä Rovaniemelle. Lapin jälkeen Kainuu olikin jo miltei seuraava alue, jossa Postin matkustajaliikenne käynnistyi. Kun Suomussalmen maantie saatiin ajettavaan kuntoon kesäkuun 1924 alussa, linja-autoliikenne alkoi Suomussalmelta Kontiomäelle kolmena viikottaisena vuorona¹⁹². Samoin kolmesti viikossa ajettiin Puolankaan, josta vielä kerran viikossa jatkettiin Utajärvelle asti. Uusi tie Kontiomäeltä Risti-
järvelle oli kuitenkin niin pehmeä, että auto kiersi edelleen vanhaa tietä Mieslahden kautta. Se tie pysyikin hyvässä kunnossa, kun muu liikenne oli miltei kokonaan siirtynyt uudelle oikoreitille. Samalla postilinja palveli Mieslahden asukkaita tarjoten näille yhteyden joko Kontiomäen rautatieasemalle tai Oulujärven laivasatamiin.¹⁹³

Vaikka postiautolinjat ajettiin syrjäisillä seuduilla, matkustajamäärät olivat korkeita. Koko maassa matkusti vuonna 1924 yhteensä 52.000 henkeä harvoilla olemassaolevilla linjoilla. Silti autoliikenne ei Postin toiminnassa ollut kovin merkittävää. Koko maan liikenteen hoidosta, aikataulujen laadinnasta, uusien autojen hankinnasta ja uusien työntekijöitten palkkauksesta, vastasi vain yksi mies aina 1930-luvun pulavuosien jälkeiseen aikaan asti.¹⁹⁴ Kontiomäen postiautovarikon kuuluisin kuljettaja oli sinne Kuhmon linjalta 1930-luvun alussa siirtynyt Benjam Malmirauta, iloinen ja sanavalmis mies, jonka monet sutkaukset ovat jääneet Kainuussa elämään¹⁹⁵. Hän lienee myös ainoa postiautonkuljettaja, joka on saanut 50-vuotispäivinänsä lahjaksi Ilmari Kiannon kirjoittaman runon. Tuossa "Riemulorussa" Kianto myöntää Malmiraudalle "Biilineuvoksen arvon, jollaista saa miekkonen harvoin."¹⁹⁶

Postiautojen lisäksi Kontiomäen ja Suomussalmen väliä liikennöivät myös yksityiset autoilijat. Vuoden 1924 Kainuun Sanomiin ilmestyvät liikenteenharjoittajien pikkuilmoitukset (kuva 2.18). Esimerkiksi P. H. Raatikainen ajoi Suomussalmelle "Matkailu-auto Kontiomäellä", joka lähti Kontiomäeltä maanantaisin, keskiviikkoisin ja perjantaisin kello 20.30. Paluukyyti Suomussalmelta alkoi seuraavana päivänä kello 12.00. Matka-ajat muodostuivat hyvin pitkiksi sillä

¹⁹⁰ Perko 1977, s. 179 - 182.

¹⁹¹ Kallio 1956, s. 10.

¹⁹² Vrt. valokuva Suomussalmen postiautosta kirjassa Kansi 1986, s. 90.

¹⁹³ Raevuori 1948, s. 52; Korkeakangas 1991, s. 49.

¹⁹⁴ Kallio 1956, s. 18 ja liite 6.

¹⁹⁵ Kts. Kuusi 1979, s. 200.

¹⁹⁶ Kainuun Sanomat 13.12.1949; Korkeakangas 1991, s. 51.

maaseudulla, siis kaikkialla kaupunkialueitten ulkopuolella, linja-autoille sallittiin vain kolmenkymmenen kilometrin tuntinopeus¹⁹⁷. Teiden huono kunto ja varsinkin keväiset routavauriot pudottivat nopeutta vielä tästäkin. Ensimmäinen Kajaanin ulkopuolella asemapaikkaansa pitävä taksi aloitti liikennöimisen myös Kontiomäellä. Iikka Keränen Karhusta osti T-malli Fordin vuonna 1924 ja ajoa oli niin runsaasti, että jo ensimmäisen kesän jälkeen 24.000 markkaa maksanut auto oli tienannut ostohinnan takaisin. Ajojen runsauteen tosin vaikutti silloin käynnissä oleva uittomiesten lakko. Uittoyhtiöt tuottivat työmiehiä Etelä-Suomesta ja Keränen ajoi heitä junalta savotoille Ylimaahan.¹⁹⁸



KUVA 2.18 Ilmoitus Kainuun Sanomissa 3.7.1924

Rahtiliikenne oli Kontiomäellä 1920- ja 30-luvulla niin vilkasta, että siellä lapsena tuohon aikaan olleet muistavat sen ensimmäisenä huomattavana yksityiskohtana. Vuonna 1925 syntynyt kertoja asui varhaislapsuutensa Ristijärven tien vieressä olevassa talossa. Hän muistaa talonsa ohi päivittäin kulkeneen miltei katkeamattoman hevosletkan, jossa ajomiehet kuljettivat rahtia Ylimaahan. Vilkkaimpina päivinä pohjoiseen lähti lähes sata hevoskuormaa¹⁹⁹, joten koko Kontiomäkikin oli tuolloin täynnä hevosia. Niitä oli joka puolella. Aseman lähellä sijaitsivat suuret tallit, joissa pohjoisesta tulevat hevoset lepäsivät ennen kuin ne lähtivät viemään uutta kuormaa takaisin kohti pohjoista. Tallien lähellä sijaitsivat myös keskusliikkeiden suuret varastot, joita kutsuttiin makasiineiksi. Niitä oli ainakin Osuusliike Maakunnalla, Osuuskaupalla sekä kuopiolaisella Saastamoisen kauppaliikkeellä. Liikkeet varastoivat makasiineihin raskaan tavaran, kuten apulannan, suolan ja jauhot, jotka odottivat kuljetusta Ylimaahan. Hyrynsalmen — Suomussalmen seudulla toimivat kauppiat tekivät hevosmiesten kanssa joko yksittäistä matkaa tai pitempiaikaisia rahdinvetoja koskevia sopimuksia: sovittiin esimerkiksi tervatynnyrin kuljettamisesta Kontiomäelle ja paluurahtina sieltä tuotaisiin jauhoja tai suolaa. Pidemmät kontrahdit tehtiin yleensä hyväiksi tunnettujen hevosmiesten kanssa. Hyvin maksaville kauppiaille hevosmiestarejokkaita oli jonoksi asti.²⁰⁰

Syksyllä, kun hevosliikenne hieman hiljeni, ilmestyivät tielle savotoille menevien jalkamiesten kulkueet. Koska Kontiomäellä ei ollut riittävän suuria majapaikkoja, savottamiehet yöpyivät Kajaanissa ja jatkoivat sieltä Taivalkoskea niin kauan kuin päivänvalo riitti. Savotoille ei alkuvuosina tultu kovin etäältä, lähinnä Kajaanin alueelta ja jonkin verran myös Pohjanmaan puolelta.²⁰¹ 1930-luvun edetessä hevos- ja jalkamiehet alkoivat vähentyä ja tilalle tulivat autot. Taivalta taittoivat myös niin sanotut sekajunat eli puskabussit, joissa kuljetettiin sekä matkustajia että rahtitavaraa. Matkustajat istuivat auton etu-

¹⁹⁷ Kajaani 5.7.1926.

¹⁹⁸ H66810.

¹⁹⁹ Karjalainen 1995, s. 52.

²⁰⁰ H85500.

²⁰¹ H66810.

osassa ja rahti kuljetettiin takaosan kopissa tai avolavalla.²⁰² Rahti- ja matkustaja-auton välimuoto oli myös reitillä ensimmäisenä liikennöinyt postiauto. Siinä oli kangaspäällysteinen runko ja tähän ”rättikatteeseen” oli tehty pleksistä ikkunat. Autossa oli tilat noin kymmenelle matkustajalle.²⁰³

Risteysaseman arvon Kontiomäki sai vasta jonkin verran myöhemmin, kun sen kautta vedetyt muut rautatierakennukset valmistuivat. Ratatöitä hidastivat alkuun varojen saannin epävarmuus. Tältä osin tilanne muuttui vasta vuonna 1926, jolloin Eduskunnan päätöksellä saatiin varmuus töiden loppuunsaattamisesta. Rataosa Kiehimä – Nurmes saatiin kokonaan valmiiksi vuoden 1929 aikana. Samaan aikaan jatkettiin myös Kiehimä – Oulu-radnan rakennustöitä. Tällä osuudella suuritöisimmäksi osoittautuivat Vaalan ja Kiehimän sillat, jotka olivat valmistumisaikanaan Suomen suurimpia siltarakennelmia. Kiehimän sillan erityisenä hankaluutena olivat valtavat pengertyöt, jotka kuitenkin epäonnistuivat siinä määrin, että pian valmistumisen jälkeen sillalle johtava itäinen pengeri petti ja aiheutti vakavan onnettomuuden junan suistuttua Oulujärveen. Sekä Vaalan että Kiehimän siltoihin tuli myös maantiekansi, joten liikennettä hidastaneet lossit voitiin näiltä osuuksilta poistaa. Oulusta ja Kiehimästä päin lähestyneet radan kiskoituksen tehneet ryhmät eli rautaroikat kohtasivat toisensa Melalahden ja Kiehimän välillä. Kun 4.6.1930 saatiin viimeisenä ratatyönä asetetuksi paikoilleen Heinijoen lyhyt siltajänne, Savon ja Pohjanmaan ratojen pohjoinen yhdysside oli valmis. Oulun – Nurmeksen rata avattiin kokonaisuudessaan liikenteelle joulukuun ensimmäisenä päivänä vuonna 1930²⁰⁴, ja Kontiomäestä tuli samalla kolmen ratasuunnan risteysasema.

Ratasuunnitelmat eivät loppuneet tähän. Jo 1800-luvun puolelta vireillä ollut ajatus Taivalkosken radasta alkoi viimein toteutua, kun eduskunta vahvisti päätöksen Hyrynsalmen ja Taivalkosken radnan suunnittelutyön aloittamisesta. Määräys töitten aloittamisesta annettiin elokuussa 1934.²⁰⁵ Hyrynsalmen suunnan rata ei välttämättä innostanut kaikkia alueen asukkaita. Esimerkiksi Ilmari Kianto kirjoitti myöhemmin ajatuksistaan²⁰⁶:

Muistan ajan, jolloin Kainuun rataa rakennettiin. Rautatiehallituksen päällikkönä oli silloin senaattori Jalmarin Castrén, saman Oulun lyseon poikia kuin minäkin. Kysyin häneltä puhelimitse täytyykö minun läpi’elää sekäkin päivä, jolloin kuulen junan vihellyksen Suomussalmella? Hän vastasi että saan elää kuinka vanhaksi hyvänsä - sitä ei tapahdu, ei ole kuuluva junanvihellystä Rämäsärannalla. Mutta --- senaattori-insinööriin kuoltua tuli rautatie rakennetuksi ja eräänä päivänä kuulin tosiaankin junan vihellyksen korvessa.

²⁰² H46800.

²⁰³ H59910.

²⁰⁴ Viluksela 1937, s. 72 - 79.

²⁰⁵ Samalla toteutui erään ristijärveläisen emännän 1890-luvulla lausuma ennustus siitä, että Ristijärvelle menevän maantien sivua rakennetaan vielä rautatie Ylimaahan päin. Tietojen mukaan hän jopa ennusti oikein tulevan radnan kulun maastossa ja lisäsi vielä, että kun rautatie Hyrynsalmelle asti on vedetty, tapahtuu maailmassa semmoisia ihmeitä, ettei rataa enää tarvita. (SKS / KRA, Pitäjänkortisto, m-sarja, Paltamo. Selma Keränen. 26.5.1936).

²⁰⁶ KKA: Ug, Kainuun joululehden käsikirjoitukset 1958, 60-61, Kiannon kirje Artturi Karjalaiselle 20.10.1958.

Kiannon kirjoituksesta voi päätellä, että hänelle junayhteyden tulo Suomussalmelle merkitsi erityisesti jonkinlaisen "kurjuuden romantiikan" päättymistä. Köyhä maakunta ei olisi kaivannut yhteyttä etelään, koska sellainen väistämättömästi ajan myötä muuttaisi alueen ominaispiirteet. Mielenkiintoista kyllä, Kianto näyttää tässä asiassa kääntäneen kokonaan kelkkansa. Vielä vuonna 1918 hän kampanjoi vahvasti Suomussalmen radan rakentamisen puolesta. Hänen mielestään olisi mitä pikimmin rakennettava "100:n kilometrin normaalirata, todellinen erämaan rata, ylämaan rautatie, 'nälkämaan waltimo', Korpikainuun 'kuningasreitti' tai presidentin waunuwäylä", joka Suomussalmelta lopulta jatkettaisiin Kuusamoon, "Paanajärven ja Sallan tuntureita kohden".²⁰⁷ Kiantoa ilmeisesti vauhditti Suomen itsenäistyminen (kirjoitus on päivätty 1.6.1918) ja sen myötä toiveet siitä, että Vienan Karjala saataisiin yhdistetyksi pysyvästi maahamme. Suomussalmen kautta kulki "iänikuinen esi-isien heimolaiswaltawäylä Wienan Karjalaan", jota rata olisi palvellut. Korostaakseen myöhemmin radanrakennusta vastustavaa mielipidettään Kianto ehdotti kiusallaan Rautatiehallitukselle jonkin aseman tai pysäkin nimeämistä Ryysyrannaksi. Jostain syystä hänen ehdotukseensa suostuttiin. Ryysyranta-niminen seisake sijaitsi jonkin aikaa Pesiöjärven eteläpuolella²⁰⁸. Paikalliset asukkaat eivät kuitenkaan olleet erityisen innostuneita nimestä, vaan mieluummin ostivat lipun edelliselle Kuvaja-ahon seisakkeelle ja kävelivät loppumatkan Ryysyrantaan²⁰⁹. Matkustajien protesti tuotti tulosta: seisakkeen nimi vaihdettiin Raappanaksi vuoden 1960 maaliskuussa.

Suomussalmen — Taivalkosken ratahanke lienee Suomen hitaimmin valmistunut. Noin vuoden kuluttua töitten aloittamisesta rata oli valmiina vasta Hyrynsalmelle eli alle viidenkymmenen kilometrin matkan. Työtä hankaloittivat erityisesti alueen huonot asumismahdollisuudet, jonka vuoksi topparoikalle jouduttiin aluksi rakentamaan asumistilat²¹⁰. Samoin kymmenkunta vuotta aikaisemmin valmistunutta Hyrynsalmen maantietä jouduttiin rakentamaan uudestaan, koska rata olisi muuten ylittänyt sen parinsadan metrin matkalla kahteen kertaan ja molemmissa ylityspaikoissa olisi ollut vielä huono näkyvyisyys.²¹¹ Myös Kontiomäen asema-alueelle ratahanke merkitsi laajennustöitä. Piti rakentaa puolenkymmentä uutta sivuraidetta järjestelyratapihalle, asunnot parillekymmenelle perheelle ja laajentaa veturitallia. Myös uusi vaunuvaaka piti asentaa sekä lisätä varastointitiloja.²¹²

Taivalkosken suuntaan liikennöintiä pidennettiin aina sitä mukaan kun rata valmistui. Jonkin aikaa esimerkiksi pieni Laajan seisake toimi junien määräasemana, mutta pitkään ajettiin Pesiönkylään. Talvi- ja jatkosota keskeyttivät periaatteessa radan teon, mutta alueella olleet saksalaiset joukot aloittivat oman kenttäratansa rakentamisen Pesiönkylästä kohti Kuusamoa. Rata oli tarkoitus

²⁰⁷ Kianto 1918.

²⁰⁸ Kainuun Sanomat 19.6.1959.

²⁰⁹ KKA: Ug, Kainuun joululehden käsikirjoitukset 1958, 60-61, Kiannon kirje Artturi Karjalaiselle 20.10.1958

²¹⁰ Viluksela 1937, s. 128 - 129.

²¹¹ H90820.

²¹² Viluksela 1937, s. 130.

ulottaa aina Vienan puolelle asti, mutta sitä ei ehditty tehdä valmiiksi.²¹³ Sodan jälkeen radanpohjaa pystytettiin osittain käyttämään hyödyksi Pesiönkylän pohjoispuolella, kun Koillismaan radan rakentamista jatkettiin. Aikaa kului kuitenkin aina vuoteen 1959 ennen kuin junalla pääsi Taivalkoskelle asti, tilapäiselle Taivalniskan liikennepaikalle. Kului vielä pari vuotta ennen kuin Iijoen ylittävä suuri rautatiesilta saatiin valmiiksi ja Taivalniskan liikennepaikka siirrettiin joen pohjoispuolelle, varsinaiseen kyläkeskukseen. Varsinainen Taivalkosken asema sijaitsee noin kilometrin päässä keskustasta, taajaman pohjoispuolisella teollisuusalueella.

Viiden radan risteykseksi Kontiomäki pääsi vasta 1970-luvun puolessavälissä, kun malmirata Vartiuksen kautta silloisen Neuvostoliiton Kostamukseen avattiin 1.11.1976. Uusi rataosuus ei kuitenkaan enää merkinnyt sellaista oheisrakentamista kuin vielä Koillismaan rata neljä vuosikymmentä aikaisemmin. Kontiomäen väkimäärä oli jo vähentynyt eikä uusi rataosa enää näkynyt kasvaneena työntekijämääränä. Malmijunaliikennekin oli aluksi melko vähäistä, Vartiuksesta kuljetettiin jonkin verran puuta ja Kostamukseen vietiin sementtiä Kolarista.²¹⁴ Lähes 200 miljoonaa markkaa maksaneella radalla liikennöi vain kolme viikottaista junaa.²¹⁵ Alun perin suunniteltu kolmioraide²¹⁶ Kontiomäen pohjoispuolella jäi kiskottamatta, kun vähäiset junat voitiin ajaa Kontiomäen kautta. Muun muassa Viitostien ylittävä, pitkästi ilman kiskoja seissyt kolmioradan silta sai asukkaiden keskuudessa nimen "Turhuuden silta". Vasta kun Kostamuksen liikenne alkoi vilkastua 1990-luvun aikana, myös kolmioraide kiskotettiin.²¹⁷ Se merkitsi samalla sitä, että raskaat Venäjältä tulevat malmijunat kiertävät nykyisin Kontiomäen, kun ne ajetaan pohjoista kolmioraidetta suoraan Oulun suuntaan.

²¹³ Kenttäradasta esim. Haro 1997, s. 69 ed.

²¹⁴ Välimäki: Kainuun Sanomat 12.1.79

²¹⁵ Välimäki: ESS 15.11.79. Ainutlaatuinen tapaus Suomen rautatiehistoriassa liittyi Kostamukseen. Se on ainoa paikka, jossa maamme rajojen ulkopuolella on toiminut suomalainen junasuorittaja ulkomaisen junaliikenteen palveluksessa. Suomalaiset rakensivat radan Kostamukseen asti ja ennen kuin venäläiset saivat valmiiksi sieltä itään johtavan rataosan, Kostamukseen liikennöitiin ainoastaan Suomen puolelta. Aiemmin tehdyn sopimuksen mukaan suomalainen junasuorittaja pysyi Kostamuksessa vuoteen 1982 asti, vaikka silloin sieltä oli jo liikettä myös Neuvostoliiton rataverkolle. Näin hän ehti jonkin aikaa antaa venäläisille, Neuvostoliiton sisällä liikennöiville junille lähtöluvat Kostamuksesta.

²¹⁶ Kolmioraide on nimensä mukaisesti kolmion muotoon rakennettu raide, jonka avulla vältetään risteävälle raiteelle lähdetäessä veturin siirto vaunuston toiseen päähän. Esimerkiksi Kontiomäen kolmioraide muistuttaa kärjellään seisovaa kolmiota, jonka oikea sivu kuvaa Vartiuksesta tulevaa ja vasen sivu Oulusta tulevaa rataa. Kontiomäki sijaitsee kolmion kärjessä. Varsinainen kolmioraide on tämän kolmion kanta. Vartiuksesta Ouluun ajava juna kulkee kolmion kantaa myötä eikä sen tarvitse käydä Kontiomäellä. Kolmioraiteen liikennepaikka on nimeltään Matkala, ja Kontiomäen veturimiehet vaihtavat siellä ajovuoron Oulun varikon miesten kanssa. Kontiomäeltä Matkalaan kuljettajat ajavat VR:n autolla.

²¹⁷ H21250.

Liikennealue ja kalusto

Radan valmistuttua kesti toistakymmentä vuotta ennen kuin Kontiomäelle perustettiin ajovarikko. Aina vuoteen 1939 Kontiomäen liikenne hoidettiin Oulusta, Iisalmesta ja Nurmeksesta. Kajaaniin oli myös sijoitettu kuljettajia ja konduktöörejä, jotka hoitivat Kajaanin ja Kontiomäen välisen paikallisliikenteen.²¹⁸ Liikenteen kasvu sekä nimenomaan uuden radan valmistuttua Hyrynsalmen suunnalta tulevat puujunat lisäsivät liikennettä niin paljon, että Kontiomäelle alettiin sijoittaa miehistöä. Näin syntyneen uuden ajovarikon liikennealueeksi muodostui Kontiomäeltä Ouluun, Hyrynsalmelle ja Taivalkoskelle, Kajaaniin ja Iisalmeen sekä Sotkamoon ja Nurmekseen ulottuva rataverkon osa. Vartiuksen radan valmistuttua myös se lisättiin Kontiomäen alueeseen. Pitkään pisin kontiomäkeläisten veturimiesten ajama tavarajunareitti ulottui Nurmeksen kautta Joensuuhun, josta jatkettiin Siilinjärven kautta takaisin. Nykyisin välin liikennöinnin hoitavat pääasiassa Joensuun veturimiehet.

Henkilöliikennettä on harjoitettu Vartiusta lukuunottamatta kaikkiin muihin suuntiin. Nykyisin Kontiomäeltä pääsee matkustajajunalla Oulun ja Kajaanin suuntiin, Taivalkosken suunnan matkustajaliikenne lopetettiin aikataulukauden vaihtuessa toukokuussa 1982 ja viimeinen yöpikajunapari M9/M10 Joensuun ja Nurmeksen kautta Kontiomäelle ajettiin elokuussa 1993. Taivalkosken rataa, joka lienee yksi Suomen vähätuottoisimmista radoista, yritettiin hyödyntää uudelleen matkustajaliikenteessä 1980 ja 1990 luvun vaihteessa, jolloin Taivalkosken suuntaan liikennöitiin Helsingistä hiihtokautena WinterRail-autopikajunin. Alueen kunnat eivät kuitenkaan suostuneet jatkamaan tappiollista liikennettä, joten kokeilu lopetettiin.

Tavaraliikenteellisestikin rata hiljeni entisestään 1990-luvun lopussa, kun Taivalkoskella sijaitseva kiskokalustotehdas siirtyi uusille omistajille.²¹⁹ Tämän jälkeen Taivalkoskelle ei enää ajettu yhtään aikataulunmukaista junavuoroa, vaan siellä käytiin vain tarvittaessa. Kaikki liikenne sinne loppui syksyllä 2004 kun Ratahallintokeskus lakkautti radan kunnossapidon. Nykyisin Kontiomäen/Kajaanin ja Nurmeksen väliä ajetaan korvaavilla linja-autovuoroilla ja vasta Nurmekselta on edelleen junayhteys Joensuuhun. Kontiomäen ja Helsingin välillä ajettiin aina 2000-luvun alkuun asti viitenä päivänä viikossa oma pika-junapari M73/M80, lisäksi Oulun yöpikajunassa M81/82 kulkivat Kontiomäelle omat makuuvaunut Helsingistä ja Turun satamasta sekä autojenkuljetusvaunu Helsingistä (kuvat 2.22, 2.23 ja 2.24). Vuonna 2003 tehdyn suuren aikataulu-uudistuksen myötä Kontiomäki menetti omat junansa, joiden määräasemaksi vakiintui Oulu ja Rovaniemi²²⁰. Samoin ravintola- ja makuuvaunut ajetaan suoraan Kontiomäen ohi.

²¹⁸ Juvonen 1975, s. 189; Juvonen 1995a, s.5.

²¹⁹ Nummelin 1999, s. 140.

²²⁰ Lipputeknisistä syistä tosin junat on teknisesti määritelty kulkemaan väliä Helsinki — Muhos.



KUVA 2.19 Autojen lastauslaituri katosi Kontiomäeltä vuoden 2003 aikataulu-uudistuksen myötä, joka lopetti sinne ajettut autovaunut. (Kimmo Lagerblom, 19.06.1999)



KUVA 2.20 Autovaunujen myötä katosivat myös Kontiomäen omat makuuvaunut. Vuonna 1999 ne vielä odottivat aseman edustalla lähtöä Oulun yöjunassa kohti Helsinkiä. (Kimmo Lagerblom, 19.06.1999)

Radan valmistumisesta aina 1950-luvulle asti Kontiomäellä liikennöitiin miltei yksinomaan höyryvetureilla ja moottorivaunuilla. Moottorivetureitakin Kainuussa kuitenkin nähtiin jo hyvin varhaisessa vaiheessa. Ensimmäinen VR:n hankkima moottoriveturi, ruotsalaisen Ab Slipmaterialin valmistama, myöhemmin tyyppimerkinnällä Tve-Ko 1 tunnettu paloöljykäyttöinen veturi sijoitettiin vuoden 1931 alussa kuuden kilometrin mittaiselle ja vähäisistä matkustajamääristä kärsivälle Sotkamo – Vuokatti välille. Suurin säästö, joka näin toivottiin saatavan kohdistui kuljettajan palkkaan. Moottoriveturi ei tarvinnut höyry-

kattilatutkinnon suorittanutta henkilöä, vaan sen kuljettajaksi katsottiin kelpaavan esimerkiksi asemamies. Myös veturin hankintahinta oli vain noin neljännes kevyen höyryveturin hinnasta. Liikenne ei silti kannattanut ja neljän kuukauden koeliikennöinnin jälkeen välille päätettiin asettaa VR:n historian ensimmäiset omat, junaliikennettä korvaavat linja-autovuorot.²²¹

Myös maamme ensimmäisiä moottorivaunuja käytettiin Kontiomäellä. Puolisentoista vuotta ehti Ruotsista vuonna 1938 hankittu Bm2-sarjan ainoa edustaja, bensiinimoottorinen ja melkoisesti linja-autoa muistuttava kiskobussi hoitaa Kajaani — Kontiomäki — Nurmes-välin liikennettä ennen kuin se sodan synnyttämän polttoainepulan vuoksi jouduttiin laittamaan seisomaan²²². Puukoriset Ds1 ja Ds2 sarjaan kuuluneet moottorivaunut palvelivat myöhemmin pitkään Kontiomäellä, jossa lähes kaikki jälkimmäisen sarjat vaunut hylättiin 1950-luvun loppupuolella. Sitä mukaan kun eteläiseen Suomeen hankittiin uusia Dm4-sarjan moottorivaunuja, nämä vanhat moottorivaunut, lempinimeltään "puu-MOTit" siirrettiin pohjoiseen. Ensimmäinen DS-sarjan vaunu saatiin Kontiomäelle 16.4.1949 ja liikenne Hyrynsalmen suuntaan aloitettiin ilmeisesti aikataulukauden vaihtuessa, eli noin kuukautta myöhemmin. Sarja pysyi käytössä kymmenkunta vuotta, kunnes Dm6 ja Dm7 mallit ("lättähäät") vähitellen korvasivat ne.²²³

Lättähattu-liikenne säilyi pitkään tunnusomaisena Kontiomäelle²²⁴. Tavaraajajat ajettiin höyryllä, mutta matkustajaliikenne kiskobusseilla. Sodan jälkeisinä vuosina Kontiomäen kautta ei kulkenut juuri lainkaan pikajunia, kun vanha Viipuri - Kontiomäki - Oulu makuuvaunureitti jouduttiin lopettamaan. Alueluovutusten vuoksi vanhan Karjalan-radnan liikenne oli muutoinkin poikki muutaman vuoden ennen uuden Simpeleen - Parikkalan radnan valmistumista. Hyrynsalmen ja Oulun suuntaan ajettiin pelkkiä henkilöjunia. Pikajunayhteys Ouluun saatiin vasta 1970-luvun aikana.

Kontiomäen ajovarikkooa ei voi verrata eteläisen Suomen tai pääradan suuriin varikkoihin, koska sinne siirrettiin lähes aina muilta varikoilta vapautunutta iäkstä kalustoa, ja kuten juuri Ds2-sarjan tapauksessa, sinne siirrettiin etelän vanhaa kalustoa viimeiseen käyttöön ennen hylkäämistä. Samoin siellä käytetyt Tv2-sarjan veturit siirrettiin etelän varikoilta siinä vaiheessa, kun niiden käyttöikä alkoi tulla täyteen. 1960-luvun puolella amerikkalaisia rautatieläisiä oli käymässä Pohjois-Suomen varikoilla. Kierokäynnillään he huomasivat tallissa lämpimänä seisovat Wilsonit ja perääntyivät saman tien ovia kohti todeten, että pitää pian päästä ulos, sillä veturien kattilat saattavat räjähtää koska tahansa. 1910-luvun viimeisinä vuosina Yhdysvalloissa rakennetut Wilsonit oli suunniteltu parinkymmenen vuoden käyttöä varten, joten tuohon aikaan ne olivat jo kolmatta vuosikymmentä yli-ikäisiä.²²⁵ Vielä niinkin myöhään kuin vuonna 1968 Veturimies-lehdessä Kontiomäen kirjeenvaihtaja, nimimerkki Pave valittelee ajokaluston huonoa kuntoa, mutta on kuitenkin toiveikas tulevaisuuden

²²¹ Visuri 1999, s. 6; Lahtinen 1937, s. 463.

²²² Eonsuu & Honkanen & Pöhlö 1995, s. 63.

²²³ Liedes 03.04.2000.

²²⁴ Kontiomäen paikallisliikenteestä kts. Liedes 2004, s. 23 - 24.

²²⁵ H25470.

suhteen. Kajaanissa oli jo nähty silloisen höyryveturikaluston huippua edustanut raskas tavarajunaveturi "Risto".²²⁶

Omaa vetokalustoa Kontiomäelle tuli luonnollisesti vasta sen jälkeen, kun sinne oli perustettu ajovarikko eikä sitä silloinkaan ollut siellä kovin paljon.²²⁷ Kevyen kiskotuksen vuoksi siellä ei nähty moneen vuoteen raskaita vetureita. Ennen sotia siellä käytettiin Tk2- ("Tampereen Satikka")²²⁸, Sk3- ("Mummo") ja Tk3 ("Pikku-Jumbo")-sarjojen vetureita. Sotien jälkeen tyypillisiä olivat Tv2:t eli väliraskaat tavarajunaveturit "Wilsonit"²²⁹ ja Tv1:t eli "Jumbot", joiden viimeiseksi palveluspaikaksi koko Suomen alueella Kontiomäki jäi. Niillä ajettiin paikallisia tavarajunia aina vuoden 1974 kevääseen asti²³⁰. Jumboa numero 918 käytettiin talvella -73/74 lämmittämään tallin kulmalla seissectä matkustajajunarunkoja.²³¹ Viimeinen Kontiomäen höyryveturi oli päivystäjänä toiminut laskumäkikäyttöön suunnitellun Vr3-sarjan "Kukko" numero 755. Viimeisen kerran höyryveturi on todennäköisesti käynyt Kontiomäellä 1984, jolloin Kajaanin radan 80-vuotisjuhlien yhteydessä Tr1:llä eli Ristolla numero 1082 ajettiin nostalgia-ajoja Kajaanin ja Kontiomäen välillä²³².

Koska Savon radan sähköistys päättyy tällä hetkellä Iisalmeen²³³, Kontiomäen liikenne hoidetaan pelkästään dieselien. Matkustajajunat ajetaan lähes poikkeuksetta pohjoisen radoille suunnitellulla ja Ouluun sijoitetuilla Dr16-vetureilla. Niillä ajetaan myös Kostamuksesta tulevat raskaat malmijunat, joissa saattaa nähdä jopa kolme Dr16-veturia keulalla. (Kuva 2.21)

²²⁶ Veturimies 2/1968, s.53.

²²⁷ H97340.

²²⁸ Höyryveturiajoista saakka veturityypeillä on virallisten sarjatunnusten lisäksi ollut lempinimet. Niitä on annettu esimerkiksi veturityypin valmistumisen aikaan vallassa olleiden presidenttien tai valtiomiesten mukaan: "Risto" ja "Ukko-Pekka" Risto Rydin ja P.E. Svinhufvudin mukaan, USA:sta tulleet veturit presidenttien Wilson ja Truman mukaan. Saksasta sotavuosina tullut sarja sai lempinimekseen "Hitler". Nimiä on annettu myös veturien ominaisuuksien mukaan; "Kukko" nyökki ja dieselveturi "Vempu" vemputti. Oulun varikolle aluksi sijoitettua, vaaleaksi maalattua Dr16-dieselveturisarjaa kutsutaan "Isoksi Vaaleeksi" samoin Ouluun sijoittuvan Veijo Meren Jääkiekkoilijan kesä-romaanin henkilöhahmon mukaan. Usein lempinimi on johdettu veturin virallisesta sarjatunnuksesta, esim. Dv12-sarja "Deeveri", Hr12 ja Hr13 "Huru", Sm1 ja Sm2, "Sami". Höyryveturit jaettiin aikoinaan tavara-, matkustaja-, vaihtotyö- ja sekajunavetureihin, joita osoittaa merkinnän ensimmäinen kirjain (T, M, V, S). Nykyisin kalusto jaetaan vain sähkö- ja dieselvetureihin (S, D). Toinen kirjain osoittaa veturin akselinpainon. Käytössä olivat raskas, kevyt ja välisarja (r, k, v). Esim. Tk3 merkitsee kevyttä tavarajunaveturia, Hr raskasta henkilöjunaveturia. Moottorivaunuja merkitään m-kirjaimella, esim. Dm, dieselmoottori- ja Sm sähkömoottorivaunujuna. VR on joskus yrittänyt markkinoida kalustoa itse kehittämillään lempinimillä. Kuuluisin esimerkki ovat Dm6- ja Dm7-sarjan moottorivaunut, joista yleisön käyttämien "lättähattu" tai "lättä" nimen tilalle yritettiin tuoda nimiä "Sinikko" ja "Sininen kaunotar". Sm3-junaa eli Pendolinoa markkinoitiin aluksi sen huipponopeutta osoittavalla nimellä S220. Tyypillistä näille markkinointinimille kuitenkin on ollut, etteivät ne ole saavuttaneet yleisön suosiota eikä niiden käyttöä ole jatkettu pitkään. Esimerkiksi Sinikkaa tapaa vain muutamassa VR:n esitteessä, Sinistä kaunotarta vieläkin harvemmin. Kalustomerkinnoista ja lempinimistä kts. Alameri&Hovi 1984, s. 116 - 133.

²²⁹ H41490, H08800.

²³⁰ Katajisto 1985, s.30.

²³¹ Suullinen tiedonanto, höyryveturiharrastaja Kimmo Alanko, Lahti, 09.02.2004.

²³² H73620.

²³³ Sähköistystyöt Iisalimesta pohjoiseen ovat tätä kirjoitettaessa (2004) käynnissä.

Kun Kainuun alueen radat saadaan sähköistettyä muutaman vuoden kuluessa, Dr16-veturit siirtyvät käytännössä yksinomaan ratapihojen järjestelytyöhön ja Kontiomäellekin aletaan ajaa sähköveturein. Kun Kontiomäki vuonna 2003 menetti omat Helsingin-pikajunansa, matkustajajunavedossa käytettyä Dr16:ia ei siellä enää tarvittu. Jäljellä olevan Kuopion vuoron (ns. "Pendolinon" eli Helsingistä saapuvan Pendolinon jatkoliikenteen Kajaaniin) hoitaa Dv12-veturi. Samoin junaparissa M973/976 (Rovaniemi-Kajaani/Kuopio) käytetään Dv12-veturia. Kostamuksen malmiliikenteen vuoksi Kontiomäen kolmioraitteen kautta ajetaan tällä hetkellä Suomen painavimmat junat. Näiden rautapellettijunien maksimitat ovat tällä hetkellä 3 veturia, 59 vaunua ja laskeutu junapaino 5600 tonnia. Raskaat vaunut aiheuttavat sen, että suomaahan rakennettu rata uppoaa koko ajan. Rakentamisen jälkeen rata on jo painunut melkein puoli metriä. "Aina kun kevätaikaan tullaan sillalle, niin tavallaan veturi hyppää ja vaunut hyppää, kun rata painuu, mutta sillat ei painu. Koko ajan joudutaan nostamaan penkkaa, että radasta tulee jouheaa, ettei tule hyppyriä sillan kohdalle, kun se painuu koko ajan sen penkka", kuvaili rataa säännöllisesti ajava veturinkuljettaja²³⁴. Liikenteen alkuvuosina radan vajoamiseen vaikutti se, että maksimijunapainot olivat pitkään lähinnä laskennallisia. Malmi kuljetaan Kostamuksesta Raaheen venäläisillä ns. vokka-vaunuilla, joiden sisäpohjaan malmia jäätyy talviaikaan kiinni eikä kaikkea saada purettua. Venäjän puolellakaan vaunua ei yritetä tyhjentää, vaan siihen lastataan uutta malmia vaunun maksipainoon ottamatta huomioon, että jäätyneen lastin vuoksi vaunu on jo painavampi kuin tyhjänä. Junan kokonaispaino kasvoi näin joka matkalla. Vasta kun Vartiukseen saatiin vaunuvaaka, pystyttiin liian raskaat vokat palauttamaan heti takaisin.²³⁵



KUVA 2.21 Kostamuksesta lähtenyt raskas malmijuna T5053 keulallaan kolme Dr16-veturia Lahtasessa Vartiuksen radalla. (Markku Nummelin, 03.03.1995)

²³⁴ H37850.

²³⁵ H37850.

Viime vuosina Kontiomäen liikennetekninen merkitys on noussut. Se on vuodesta 1997 muodostanut oman liikennealueen, sitä ennen se kuului osana Pieksämäen piiriin. Sen alaisuuteen kuuluvat Kajaani, Vuokatti, Vartiuis, Taivalkoski sekä Paltamo ja sieltä käsin hoidetaan liikenteenohjaus välillä Paltamo – kolmioraide – Murtomäki. Tavaraliikenteen osalta Kontiomäki on 14. sijalla asemien suuruusluettelossa ja tavara-asemana se luetaan yhdeksi Suomen 29:stä merkittävästä tavararata-alueesta.²³⁶ Malmin, puun ja hiilen kuljetukset ovat kasvussa, samoin idänliikenteessä odotetaan kasvua. Venäjän kautta tuleva liikenne lisääntynee, kun vielä toistaiseksi puuttuva kiskotus Kostamuksen itäpuolella Liemajärven ja Olenij'in välillä saadaan rakennettua. Tällöin Vartiuksen kautta saadaan raideyhteys pohjoisessa Murmanskin ja etelässä Petroskoin rataan ja sitä kautta edelleen koko Venäjän rataverkkoon.²³⁷ Henkilöliikenteen matkustajamäärät sen sijaan pysyvät ennallaan. Kontiomäen työntekijämäärät ovat olleet viime vuodet hienoisessa laskussa. Kun VR-yhtymä työllisti vuonna 1999 siellä 152 henkeä, määrä on laskenut vuoteen 2004 mennessä 130:een. Tähän mennessä suurin vähennys on tapahtunut siivoojien määrässä. Koska makuu- ja ravintolavaunuja ei enää huolleta Kontiomäellä, aiemmin siellä työskennelleet viisi siivoojaa on siirretty Iisalmeen. Kun sähköistys ja ratapihan automatisointi saadaan valmiiksi vuoteen 2006 mennessä, Kontiomäeltä poistuu kolmisenkymmentä liikenteenohjaajan ja vaihdemiehen vakanssia.²³⁸ AVECRA eli entinen Liikenne-ravintolat työllisti pitkään kaksi henkeä Helsingin junien ravintolavaunuissa²³⁹, mutta ravintolavaunujen siirryttyä kulkemaan Kontiomäen ohi, nämä työpaikat katosivat.



KUVA 2.22 Kontiomäen veturitallien vanha puoli ja kääntöpöytä. Tekstissä mainittu tallipäivystäjän toimisto sijaitsee tallin oikeanpuoleisessa siivessä. (Kimmo Lagerblom, 23.03.2000)

²³⁶ Tuominen 2004, s. 104.

²³⁷ Kts. esim. "Suora junayhteys Vartiuksesta Petroskoihin jälleen rakenteilla", HS 6.5.2000, s. A8.

²³⁸ Asemapäällikkö Kari Lehdon haastattelu 29.09.1999 ja puhelinhaastattelu 20.04.2004.

²³⁹ H50770.



KUVA 2.23 Elävää historiaa Kontiomäen asemalaiturilla. Teknisistä syistä Nurmeksen radan kilometripylväs osoittaa matkaa Helsinkiin Viipurin kautta. (23.03.1999)



KUVA 2.24 Kontiomäen ratapihaa Kajaanin suunnasta nähtynä parisenkymmentä vuotta sitten. Etualalla näkyy kaksi semaforiopastinta, jollaiset ovat jo kadonneet maamme rataverkolta. Vasemmanpuoleisessa tolpassa näkyy lisäksi nuolimainen kaltevuuden osoitusmerkki, joita ei liioin enää ole. (Markku Nummelin, 15.07.1984)

Työssä Kontiomäellä — VR työnantajana

Työtehtäviä ennen ajovarikkokautta

Kontiomäen tarjoamat työpaikat ovat aina joko välittömästi tai vähintäänkin välillisesti liittyneet liikenteenhoitoon. Ainoat siitä täysin erilliset työpaikat olivat Kalle Keräsen omistamassa nahkaverstaassa, jossa työskenteli kolmesta neljään miestä. Keränen omisti lisäksi lähinnä kotitarvetta varten rakennetun myllyn, jossa oli yksi kivipari ja kuuden hevosvoiman vesiturbiini. Myös muut kyläläiset kävivät jauhamassa siellä itse, mylläriä ei joka vuosi edes ollut eikä

muutakaan työväkeä²⁴⁰. Vuonna 1912 annettu Paltamon nimismiehen toimiala-raportti sisältää Keräsen myllyn lisäksi tiedon vain yhdestä toisesta tehdastyypisestä toiminnasta, nimittäin mieslahtelaisen "Adolf Svenobladin mallasjuomatehtaasta", joka työllisti kolmesta neljään henkeä ja jonka vuosituotanto käsitti 2000 koppaa olutta ja 275 koppaa jääkarhu(?)juomaa²⁴¹. Luonnollisesti Kontiomäen maataloissa työskenteli lisäksi muun muassa renkiä ja piikoja sekä käsityöläisiä, esimerkiksi seppä.

Jo ennen rautatien tuloa Karhussa sijainnut kievari teki Kontiomäestä vilkkaan läpikulkupaikan. Matkalaisia oli runsaasti ja samoin Ristijärvelle johdettava postitie lisäsi kuljetustarvetta. Karhun kievarikäytössä olleet kaksi hevosta olivatkin melkein koko ajan kyytiajossa. Kievarivieraiden lisäksi Karhun talossa yöpyivät ne savotoille menijät, jotka vain tupaan sisään mahtuivat. Venäjän vallankumouksen aikaan kulkijavirta kääntyi päinvastaiseksi. Vallankumousta pakenevat ja länteen pyrkivät venäläiset täyttivät pitkäksi aikaa Karhun talon. Muistitieto tietää kertoa eräästäkin pakolaisesta, jota kutsuttiin Mantsurian ruhtinaaksi. Koko Karhussa olonsa ajan hän liikkui lakana päänsä yli vedettynä, ettei hänen oikea henkilöllisyytensä paljastuisi.²⁴² Vienan Karjalasta tulleita ihmisiä asettui Kontiomäelle myös pysyvästi palvelusväen tehtäviin²⁴³.

Kun rautatie sitten päätettiin rakentaa Kontiomäelle, sinne alkoi saapua joukoittain "rautatiejääkäreitä" eli topparoiden miehiä. Kontiomäen väkimäärä kasvoi hetkessä monikymmenkertaiseksi. Vuosina 1920 — 1923 työt olivat käynnissä yksinomaan Kajaanin ja Kontiomäen rataosalla ja sen valmistuttua ryhdyttiin rakentamaan Kontiomäen ja Vuokatin välistä rataosaa ja vuonna 1925 myös Kiehimän suuntaa. Vasta vuoden 1926 aikana työmaat siirtyivät etäämmäs Kontiomäeltä, kun osuudet sieltä Kiehimään ja Vuokattiin oli saatu valmiiksi. Kiehimän ja Nurmeksen välinen osuus valmistui vuonna 1929.²⁴⁴ Sen kuuden vuoden aikana, jonka ratatyöt olivat keskittyneet juuri Kontiomäen lähipiiriin, työssä oli urakka- ja aikapalkkaiset työntekijät yhteenlaskien kolmetasadasta liki yhdeksäänsataan henkeä²⁴⁵. Vaikka luvuissa ovat mukana myös lyhytaikaisissa työsuhteissa olleet ja vaikka työntekijämäärä jakaantuikin myös Kontiomäen ulkopuolelle, väestönlisäystä kymmenkunnan maalaistalon kyläyhteisöön on pidettävä todella suurena.

Jokainen Kontiomäen asumiskelpoinen paikka aittoja ja ulkorakennuksia myöten täyttyi rakentajista. Maalaistalojen vintitkin asutettiin: talon ullakolla saattoi asua jopa kolme perhettä. Eräs rakentaja joutui 7-henkisen perheensä kanssa asumaan pirtissä, jossa jo ennestään asui talon isäntä ja emäntä, heidän neljä lastaan sekä neljä vierasta kortteerimiestä.²⁴⁶ Myös omia väliaikaisia taloja rakennettiin. Kaksi rakentajaperhettä teki hiekkakankaan laidan multatörmään

²⁴⁰ Esa Keräsen haastattelu 23.03.2000.

²⁴¹ OMA. PNA J:2. Sekalaisia asiakirjoja 1838 - 1839, 1894 - 1933. Tilastotietoja vuodelta 1912.

²⁴² Keränen 23.3.2000.

²⁴³ SKS/KRA, Pitäjänkortisto, m-sarja, Paltamo Kontiomäki, Lyyli Piirainen TK 75:28 1961.

²⁴⁴ Viluksela 1937. s. 70 - 73.

²⁴⁵ Viluksela 1937, s.83.

²⁴⁶ TYKL, P.T, s. 3.

kammityyppiset talot. Multakerros ulottui ikkunoitten alareunaan asti, mutta sisältä asunnot olivat siistit ja talonoloiset. Kyläraitti muistutti suurkaupunkia pienoiskoossa.²⁴⁷ Radanrakentajat kulkivat usein saman työnjohtajan alaisina työmaalta toiselle ja sen vuoksi Kontiomäellekin heitä tuli ympäri Suomen. Kaikkia murteita kuuli, ja radantekijä saattoi nimittää yhteismajoituskortteeriin monilukuisen asukasjoukon vuoksi "Kansainväliseksi"²⁴⁸. Väkeä asui myös junavaunuissa ja yksi perhe vietti kesän ratapihalle pysäköidyssä lumiaurassa eli "laatikossa"²⁴⁹.

Ratatyössä oli mukana myös höyryvoimalla toiminut konekaivuri, suuri kiskoilla liikkuva kone, jota käytti kolme miestä. Kaksi heistä hoiti kaivamiseen liittyvät toimet, kuten kauhan liikuttamisen ja kolmas mies vastasi höyrykattilan hoidosta. Kaivinkone miehistöineen kulki ratatyömaalta toiselle ja sitä käytettiin ainakin Siilinjärvellä sekä Elisenvaarassa.²⁵⁰ Muutoin ratatyö tehtiin lähes yksinomaan käsin, ilman koneitten apua. Penkalle laitettiin ensin ratapölkkyt, sen jälkeen vajaan kymmenen miehen joukko kantoi olkapäillään uuden kiskon pölkkyjen päälle. Ratatyömaan lähellä lapsena asunut muistaakin tuolta ajalta jatkuvan nakutuksen ja paukkeen, jonka yli kuului aina silloin tällöin huuto: "Kisko kävelee!". Nakutus ja pauke lakkasivat muitten työntekijöitten keskeyttäessä työnsä ja tehdessä tilaa, kun "rautaroikka" eli kiskotuksen laskevat erikoismiehet, kantoivat painavan kiskon paikoilleen. Sitten meteli taas jatkui, kun naulausporukan miehet ryhtyivät takomaan kiskoa rautanauloilla kiinni pölkkyihin.²⁵¹

Oulun - Nurmeksen radan valmistuminen ei merkinnyt ratatyöntekijöiden täydellistä katoamista paikkakunnalta. 1930-luvun alussa ryhdyttiin rakentamaan Hyrynsalmen - Taivalkosken rataa, jonka työnjohtokeskus sijoittui Kontiomäelle. Uusina ammattitulokkaina kylään olivat ilmestyneet rahdinajajat, jotka yöpyivät kauppojen yhteydessä olevissa pirttikahviloissa. He hoitivat Kontiomäelle saapuneitten tavaroiden kuljettamisen edelleen niille seuduille, jonne rata ei ulottunut. Toinen suuri ammattiryhmä, joka yleistyi autorahdin alkamisen myötä, oli lastaajien joukko. He pysyttelivät aseman ja makasiinien läheisyydessä ja pyrkivät auttamaan kun junarahtia siirrettiin autoihin. Työstään he saivat muutaman markan taskurahaa. Talvisin heitä tarvittiin tienauruksessa. Esimerkiksi Hyrynsalmen suuntaan menevä tie aurattiin siten, että kaksi postiautoa kytkettiin tangolla toisiinsa. Etummaiseen autoon pantiin aura ja takimmainen toimi työntöapuna. Silti saattue juuttui pahimpiin kinoksiin, jolloin autoissa mukana olleet lapiomiehet ryhtyivät avaamaan tietä. Ennen Hyrynsalmea on suuria suoaukeita, joiden kohdalla tie lähes aina tuiskutti umpeen. Tyypillinen piirre Kontiomäelle ennen sotia oli irtoväestön — savotta- miesten, rahdinajajien, lastaajien ja renkien — suuri osuus.²⁵² Rata ja myöhempi

²⁴⁷ H41920.

²⁴⁸ TYKL, P.T., s.3.

²⁴⁹ H91900.

²⁵⁰ H91900.

²⁵¹ H31370.

²⁵² H73300.

risteysasema olivat paikkoja, joista tämä väestönosa uskoi saavansa ainakin tilapäistä ansiotuloa.

Oulu — Nurmes radan valmistuminen merkitsi Kontiomäellä toimivien rautatieläisten määrän lisääntymistä. Asema- ja junamiehiä tarvittiin lisää, samoin virkamieskuntaa kuten junanlähettäjiä ja asemavirkailijoita. Halkopolttoiset veturit nielivät paljon puuta, jonka vuoksi halkotarhan miehitystä piti kasvattaa, samoin vaunuhuoltoon otettiin lisää työntekijöitä. Sen sijaan uuden radan valmistuminen ei lisännyt VR:n ulkopuolisia työpaikkoja.

Erityisesti miesten työnsaantimahdollisuudet pysyivät heikkoina. Tilapäisiä savottatöitä tosin tarjottiin välillä runsaastikin, mutta ne eivät milloinkaan kestäneet kovin kauan. Metsätöistä maksetut palkat pysyivät lisäksi alhaisina aina 1940-luvulle asti²⁵³. Hankaluutena niissä oli vielä se, että etenkin savotan alkupuolella, ennen ensimmäistä tiliä, pitkään työttömänä olleet miehet kulkiivat todella huonoissa varusteissa. Kajaani-yhtiöltä he saivat sahan, kirveen ja sanomalehtiä kumiteräsaappaittensa sisään. Niin kauan he pystyivät tekemään töitä, kun lehdet kestivät saappaissa. Hevosmiehet, joille olisi kuulunut vain ajotehtävät, joutuivat usein karsimaan puutkin, kun savottamiehet olivat niin kylmän kangistamia, etteivät pystyneet tekemään mitään.²⁵⁴

Kusti Korhonen oli avannut jo 1910-luvun puolessavälin kesällä auki olevan aittakaupan. Ratatöiden tuodessa paikkakunnalle paljon uutta väkeä hän rakennutti oikean kaupparakennuksen lähelle asemaa.²⁵⁵ Monet savotoille Kontiomäen kautta menevät miehet kiersivät Korhosen kaupan kautta, koska häneltä sai yleensä tavaraa velaksi. Tilannetta muistelee Kontiomäelle 1920-luvun lopussa muuttanut rautatieläinen²⁵⁶:

Ne oli sinne Suomussalmelle ja Kuhmon perukoille menossa, hevosella tulivat ja Kustin liikkeen varastosta ottivat talveksi sitten muonavaroja ja kaikkea muuta mitä tarvitsivat. Keväällä kun savotoista palasivat, niin kävivät sitten Kustille maksamassa ne ostokset. Kerran sinne tuli yksi savottamies, lastasi rekeen elintarvikkeita ja mitä kaikkea mahtoi ottaa. Hän tuli sitten Kustille selvittämään, että mitä hän oli ottanut varastosta rekeen. Kusti oli hyvin luottavainen mies. Hän ei ollut koskaan itse katsomassa, mitä sieltä varastosta otettiin rekeen, vaan luotti siihen mitä sanottiin. Yleensä kainuulaisilla oli siihen aikaan hyvin semmonen luottavainen --- mieli toista kohtaan. Tämä mies oli jo ovelta menossa ulos, kun Kusti huomasi, ettei ollut edes kysynyt miehen nimeä, outo mies oli. Niin Kusti sitten huusi miehelle: "Oliko sitä nimmeä ollenkaan?"

Yleensä savottamiehet olivat rehellisiä ja kävivät keväällä maksamassa ottamansa tarvikkeet, mutta monelta se pääsi unohtumaan. 30-luvun laskukauden aikana Korhonen ajautuikin konkurssiin. Hän oli taannut toisten vekseleitä ja ottanut omiakin. Hän yritti ensin maksaa niitä ottamalla toisesta pankista uuden vekselin, mutta lopulta hänelle lankesi yhtäaikaan yli 700 trattaa. Kaupanpito ja savottamiesten ennakko-ostokset loppuivat siihen.²⁵⁷

²⁵³ Ahveninen&Kuusterä 1982, s. 231.

²⁵⁴ H62200.

²⁵⁵ Karjalainen 1995, s. 52.

²⁵⁶ H66640.

²⁵⁷ H44170, H88310.

Naisten oli jossain määrin helpompaa löytää vakituista työtä VR:n ulkopuolelta kuin miesten. Kyläelämän vilkastuminen toi tarpeen perustaa Kontiomäelle palveluelinkeinoja. Osa näistä uusista toimialoista vaati jonkin verran alkupääomaa, kuten kaupat ja uusi matkustajakoti, mutta talouskasvusta pyrkivät hyötymään muutkin. Kylälle ilmestyi muutamia "pirttikahviloiksi" kutsuttuja ruokaloita, joita avattiin tavallisten asuintalojen tupiin. Erityistä kahvila- maista sisustusta niihin ei tehty, vaan arkinen tupa toimi puisine, seinää kiertävine penkkeineen ja pöytineen kahvilatilana. Ainakin yksi pirttikahvila palkkasi talonväen lisäksi ulkopuolisia myyjiä.

Korhosen kaupan lisäksi Kontiomäellä toimivat muun muassa Osuusliike ja Osuuskauppa jo 1920-luvun ajoilta lähtien. Kaikki nämä tarjosivat työmahdollisuuksia naisille tarjoilijoina, keittäjinä tai myymäläapulaisina. Naisia toimi jonkin verran myös VR:n vaunusiivoojina.

Postiautoyhteydet Ylimaahan merkitsivät samalla Kontiomäen nousua Kainuun postikeskukseksi. Heti radan avaamisen jälkeen alkoi Iisalmesta liikennöidä postivaunu Kontiomäelle ja risteävien ratojen valmistuttua postivaunuyhteys käynnistettiin myös Paltamoon, Vuokattiin ja Ouluun. Liikennettä jatkettiin neljäkymmenen viiden vuoden ajan²⁵⁸. Kesäkuussa 1924 Kontiomäki sai postitoimiston arvon, siihen asti se oli ollut hieman yli vuoden ajan postipysäkki²⁵⁹. Postitoimiston alaisina toimivat kolme lähiseudun postiasemaa sekä 1930-luvulle tultaessa jo viisi Kontiomäeltä liikennöivää postiautoa. Postinhoitajana oli nimellisesti oman toimensa ohella asemapäällikkö, mutta varsinaisesti tehtävää hoiti postiapulainen.²⁶⁰ Postin lajittelu sekä lähteviin juniin että aluksi myös postiautoihin sekä saapuneiden lähetysten jakaminen asemalla merkitsivät myös uusia naistyöpaikkoja. Työhön hakeutuivat yleensä vain nuoret tai naimattomat naiset. Tuohon aikaan ei ollut kovin tavallista, että naimisissa oleva nainen olisi käynyt työssä, vaan miehelle oli kunnia-asia pystyä elättämään vaimonsa.²⁶¹

Kontiomäen ammattitehtäville 1920—luvulta aina talvisodan syttymiseen asti oli tunnusomaista lyhytaikaisuus, savottatöissä vuosittain toistuva kausittaisuus sekä jyrkkä raja VR:n pysyvien ja sen ulkopuolella olevien tilapäisten töiden välillä. Myös VR:n sisällä tehtävät jakautuivat kahtia. Toisaalta siellä oli ammattipätevyys ja koulutuksen vaativia tehtäviä, kuten asemapäälliköllä, sähköttäjillä, junanlähettäjillä ja ratavartijoilla, toisaalta taas tehtäviä, jotka eivät vaatineet periaatteessa mitään pohjakoulutusta, kuten esimerkiksi halkotarhan ns. halkoukkojen työt. Tavarajunien lastaamiseen ja purkamiseen sekä erilaisiin asema-alueella ilmeneviin yleisluontoisiin tehtäviin palkattiin asemamieheksi usein ammattitaidotonta työvoimaa, mutta useissa tapauksissa se oli nuorille miehille ensimmäinen mahdollisuus päästä VR:lle töihin ja sitä kautta myöhemmin edetä muihin, ammattitaitoa vaativiin tehtäviin.

²⁵⁸ Teerijoki 1999, s. 325 - 327.

²⁵⁹ PMA, Toimipaikkaluettelo.

²⁶⁰ Rautatiehakemisto 1931, s. 55.

²⁶¹ H10350, H23100.

Sotavuodet 1939 — 1944 ja niiden jälkeinen aika merkitsivät Kontiomäen kehitykselle käännettä. Kaiken kaikkiaan sotaan liittyvät erityisjärjestelyt kestivät siellä kymmenkunta vuotta. Sodan jälkeen paikkakunta paini samankaltaisten ongelmien kanssa kuin muukin maa. Töihin palaavat rautatieläiset olivat olleet neljä vuotta rintamalla käskettävinä, poikkeusoloissa ja suoranaisten kuoleman uhan alla. Siviilin paluu ei kaikilta sujunut helposti, vaan 40-luvun loppuvuodet kuuluivat helposti vain ryyppäämisessä ja päivästä toiseen elämisessä. Tämä vaihe ei rajoittunut yksinomaan Kontiomäkeen, vaan kautta maan teollisuuslaitoksissa oli vaikeuksia järjestyshäiriöiden ja kurinpitovaikeuksien vuoksi. Eräällä konepajalla tilanne kehittyi niin pitkälle, että työntekijöitten mielestä "hankalilta tuntuja työnjohtajia [kärrättiin] kottikärryillä ulos tehtaan portista".²⁶² Eräs kontiomäkeläinen haastateltava kertoi, ettei hän vielä muista ensimmäisestä rauhan vuodesta mitään, sillä koko aika kului kuin sumussa. Vasta avioliiton solmiminen sekä vähitellen asettuvat taloudelliset ja poliittiset olot rauhoittivat mielen.²⁶³ Toinen haastateltava muistelee edelleen katkerana tuota aikaa²⁶⁴:

No minkäläistä luulet sen [kotiuttamisen] olleen. Ensin sain maata vuosikautia sotilassairaalassa ja kun sieltä keppien kanssa pääsin siviiliin, niin sitten piti raajarikkona yrittää takaisin töihin. Ei sieltä kukaan entisenlaisena tullut takaisin. Sopeutumisessa meni monta vuotta.

Jo sotien aikana Kontiomäelle nimitettiin ensimmäiset "omat" veturimiehet. Nämä kymmenkunta miestä aloittivat työnsä heinäkuun ensimmäisenä vuonna 1940.²⁶⁵ Miehistöt olivat tarpeen, sillä sota-aikana Kontiomäen kautta kulkeva liikenne oli vilkasta. Taktisesti erittäin tärkeäksi osoittautui Hyrynsalmen rata, jota käytettiin pohjoiseen suuntautuviissa miehistökuljetuksissa²⁶⁶. Hyrynsalmen — Kuusamon alueella olevien saksalaisten joukkojen upseereita kävi usein Kontiomäellä hakemassa heille tullutta postia asemalta ja muutama upseeri myös asui tilapäisesti kylällä.²⁶⁷ Hyrynsalmella sijaitsi sotavankileiri ja siellä oli myös vartiossa saksalainen joukko-osasto²⁶⁸. Kontiomäki oli myös idästä tuotavien sotavankien läpikulkupaikka. Vankeja säilytettiin tilapäisesti muun muassa nuorisoseuran talossa²⁶⁹. Aseman lähellä sijaitsi sotaväen parakkirakennuksia, niiden joukossa olivat miehistö-, upseeri ja lottaruokat²⁷⁰.

Risteysasemana Kontiomäki kuului talvisodassa venäläisten pommituskohteisiin, mutta korjaamatonta tuhoa siellä ei aiheutunut. Varsinaiseksi maali-kohteeksi se joutui neljä kertaa. Suurin pommitus lienee tapahtunut 27.12.1939. Vihollinen hyökkäsi silloin 44 pommikoneen voimin.²⁷¹ Iskun tavoitteena oli

²⁶² Holmström 1986, s. 27.

²⁶³ H61220.

²⁶⁴ H97880.

²⁶⁵ Karjalainen 1995, s. 46.

²⁶⁶ H12130.

²⁶⁷ H51860.

²⁶⁸ H65610; H21670.

²⁶⁹ H66810.

²⁷⁰ H39130.

²⁷¹ Salo 2000, s. 9.

tuhota sekä ratapiha että veturitallit. Pommikuoppien koosta pääteltiin, että hyökkäyksessä oli käytetty jopa tuhannen kilon pommeja. Kontiomäen onneksi vihollisen käyttämät propellityyppiset sytyttimet eivät aina laenneet, joten suutareita oli paljon.²⁷² Silti joinain kertoina pommituksen jälkeen ratapihalla ei ollut ehjänä kuin yksi läpiajettava kiskopari. Paikan sijainnin tärkeyden takia sinne oli majoitettu oma radankorjauskomppania, joten vauriot saatiin nopeahkosti korjattua eikä liikenteeseen tullut pitkäaikaisia katkoksia.²⁷³ Kontiomäen ilmavalvontapiste sijaitsi Karhun talossa, jossa naiset ja nuoret pojat hoitivat ilmavalvonnan eli ”olivat tikkailla”²⁷⁴.

Jatkosodan aikana onnistuneita pommituksia ei tehty, mutta Kontiomäen täydellinen tuho oli kuitenkin kerran lähellä. Asukkaat sanovatkin, että kylän pelastuminen oli yksinomaan yläkerran ukon ansiota. Elettiin elokuuta. Sotajan vuoksi jokaisella kontiomäkeläisellä oli pieni kasvamaa asuintalonsa lähetyvillä. Odotettiin hallayötä, ja asukkaat virittivät kasvimailleen ja maanviljelijät pelloilleen hallasavut. Yöstä tulikin kylmä, oli pilvetöntä ja täysikuu paistoi. Keskellä yötä annettiin ilmahälytys. Kontiomäkeä lähestyi todella suuri venäläisten pommituskonelaivue. Paksut hallasavut estivät näkyvyyden eikä kylää huomannut ilmasta, vaikka kirkkaassa täysikuussa se muutoin olisi ollut helppo kohde. Pommit putosivat hieman etäämmäs, Härmänmäen kohdalle.²⁷⁵ Pommit oli irrotettu miltei Kontiomäen päällä, sillä niiden sytytinkehiä löytyi seuraavana päivänä kylän keskustasta²⁷⁶.

Sota-aikana ja sen jälkeisinä vuosina ensimmäiset rautatien tulon jälkeen Kontiomäellä syntyneet pojat alkoivat lähestyä työikää ja heitä hakeutui VR:n palvelukseen. Useat heistä olivat siinä vaiheessa rautatieläisiä jo toisessa polvessa. Heidän isänsä oli joko kuulunut rautatierakennusryhmän kantajääkkäreihin ja jäänyt pysyvästi asumaan paikkakunnalle tai sitten isät olivat muutoin VR:n palveluksessa. Lisääntyvä liikenne merkitsi myös uusia työpaikkoja.

Työtehtäviä ja liikenteenhoitoa 1950-luvun vaihteessa

Sotien jälkeen Kontiomäki oli jo vakiinnuttanut paikkansa suurten risteysasemien joukossa. Tarkkoja tietoja aseman henkilökunnasta tai käytetystä kalustosta ei tosin enää ole saatavana, koska arkisto on tuhoutunut tulipalossa. Vuoden 1947 Rautatiehakemiston mukaan Kontiomäellä työskenteli tuolloin asemapäällikkö, toisen luokan kirjuri, kolme sähköttäjää, yksi ylimääräinen sähköttäjä, kassa-apulainen, puhelunvälittäjä, kolme järjestelymestaria, asema-, vaihde-, ja

²⁷² H19320.

²⁷³ H52760. Todettakoon, että heti talvisodan päättymisen jälkeen Moskovassa pidetyssä Puna-armeijan sisäisessä kokouksessa todettiin yleisesti, etteivät Suomeen kohdistuneet risteysasemien pommitukset olleet onnistuneet. Esimerkiksi Haapamäkeä oli pommitettu yli sadan koneen voimalla, mutta liikenne kulki sen kautta jo vuorokautta myöhemmin. Neuvostoliittolaiset ilmasota-asiantuntijat pitivät sen vuoksi parhaana siirtyä tuhoamaan liikkuvaa kalustoa, ei ratapihoja. (Aiheesta kts. esim. Puna-armeija 1997, s. 170, 234 -235).

²⁷⁴ H61220.

²⁷⁵ H68210.

²⁷⁶ H38840.

komennusmiesten esimiehet, kaksikymmentä konduktööriä, kolme pakkames-taria, kolmekymmentä junamiestä, yksitoista vaihdemiestä ja kaksikymmentä kaksi asemamiestä.²⁷⁷ Konepuolelle otettiin kuljettajia, lämmittäjiä ja korjaus-miehiä, ratapuolelle kunnossapitomiehiä sekä kiinteistöpuolelle rakennusmes-tari ja rakennusmiehiä.²⁷⁸ Junanlähettäjiä oli neljä, mutta pian palkattiin viides-kin²⁷⁹. Asuntoja rautatieläisille oli varattu neljäkymmentäviisi, joista puolet lii-kenneosastolla, toinen puoli kone- ja rataosaston käytössä. Myös muut paikka-kunnan tarjoamat palvelut olivat parantuneet parissakymmenessä vuodessa. Rautatiehakemiston mukaan Kontiomäki tarjosi vuonna 1947 seuraavat edut²⁸⁰:

Kasvimaata hiukan kullekin. Sähkövalo on. Kansakoulu paikkakunnalla, lähin oppi-koulu Kajaanissa ja Paltamossa. Kaksi osuuskauppaa ja yksi yksityiskauppa aivan aseman lähellä. Kirkko Paltamossa, apteekki Kajaanissa ja Ristijärvellä, samoin lää-kärit. Kontiomäessä lääkärin vastaanotto kerran viikossa. Lähtevä tavara pääasiassa puutavara. Lähteviä rahtikirjoja n. 160, saapuvia n. 550. Matkalippuja myydään n. 4800. Henkilöjunia 14, tavarajunia 20. --- Pöstitoimisto asemalla. Kalastusmahdolli-suudet Oulunjärvellä, jonne matkaa n. 5 km. Metsästysmahdollisuudet hyvänlaiset. Seuratoiminta kohtulaisen vilkasta. Asemaravintola --- sekä Rautatiekirjakauppa Oy:n myymälä.

Kuljetuspuolella tilanne säilyi vaikeana aina 50-luvun alkuun asti. Sodan jäl-keen VR:ää vaivasi paha vaunupula. Kalustoa oli tuhoutunut paljon ja rauhan tultua kuljetusmäärät alkoivat lisääntyä kovaa vauhtia. Esimerkiksi vuonna 1945 VR:llä oli päivittäin noin kolmentuhannen vaunun vajuus²⁸¹. Puute näkyi selvästi Kontiomäellä, jonka kautta kuljetettiin huomattavia puukuormia. Laa-jakankaalla, Kontiomäeltä hieman itään, toimi puiden väliasemapaikka, josta rungot lähetettiin eteenpäin. Päivittäin siellä seisoj kymmenkunta vaunua las-tauksessa. Puuta tuli paljon Hyrynsalmen suunnalta, myös Paltamo ja Kivesjär-vi olivat isoja puuasemia, etelässä taas Maaselkään ajettiin päivittäin oma puu-juna. Näiden lisäksi päivittäisiä tavarajunia tuli Vuokatista ja Sotkamosta. Seu-raavaksi päiväksi tehtiin aina vaunumääräyslista ja ilmoitettiin Kajaanin vaunu-jakajalle, montako vaunua ja mitä tyyppiä Kontiomäki tarvitsi. Kajaani sen jäl-keen määräsi kuinka monta vaunua kukin asema saa. Työnjohtajat kävivät pit-kin päivää asemalta kysymästä, montako vaunua on tulossa seuraavaksi päi-väksi, mutta sitä ei kukaan tiennyt etukäteen.²⁸²

Linja-autoliikenne kasvoi niin nopeasti, että jo 1930-luvun lopulla se kul-jetti enemmän matkustajia kuin rautatiet.²⁸³ VR joutui kilpailuun kasvavan tie-verkon ansiosta yhä uusia seutuja tavoittavan linja-autoliikenteen kanssa. Se pyrki hankkimaan takaisin menettämiään matkustajamääriä lisäämällä tuntu-vasti paikallisjunien pysähdyspaikkoja. Esimerkiksi Kouvolan ja Kotkan välisen osuuden alkuperäisten kahdeksan liikennepaikan lisäksi perustettiin vuonna 1931 viisitoista pysähdyspaikkaa lisää. Rautatiet pyrki näin poistamaan sen

²⁷⁷ Rautatiehakemisto 1947, s. 76.

²⁷⁸ H76940.

²⁷⁹ H18300.

²⁸⁰ Rautatiehakemisto 1947, s. 76.

²⁸¹ Elomaa 1962, s. 66.

²⁸² H12820.

²⁸³ Kaukiainen 1993, s. 195.

edun, jonka matkustajien kannalta joustavampi, jokaisella maitolaiturilla pysähtyvä linja-autoliikenne oli saavuttanut.²⁸⁴

Rauhan tulon jälkeen junaliikenne joutui hoitamaan käytännössä valtaosan koko maan tavara- ja henkilöliikenteestä. Sen lisäksi että autokalustosta ja varaosista oli huutava pula²⁸⁵, maantieliikennettä haittasivat huonokuntoiset tiet, jotka heikkenivät koko ajan raskaan kaluston alla; esimerkiksi vielä 1950-luvun puolessavälin neljäkymmentäviisi prosenttia koko maan tieverkosta oli ajokieltojen tai painorajoitusten alaista²⁸⁶. Kainuun alueella luku oli tätäkin suurempi: aina vuoteen 1956 asti seitsemälläkymmenellä prosentilla tieverkosta oli rajoituksia.²⁸⁷ Keväiset routavaurioitten aiheuttamat liikennekatkot olivat tavallisia. Esimerkiksi huhtikuussa 1950 koko Kainuun linja-autoliikenne jouduttiin katkaisemaan miltei kuukaudeksi. Sinä aikana vain postiautot pyrkivät ajamaan linjansa kolmena päivänä viikossa postinkuljetuksen ja "tärkeimmillä asioilla liikkuvien kansalaisten vuoksi".²⁸⁸

Paikallisjunissa jouduttiin ottamaan käyttöön uudestaan 1930-luvun mallin mukaiset tilapäiset pysäkit, joilla ei ollut kuin korkeintaan laudoista rakennettu laiturit. Esimerkiksi vuonna 1949 Vuokatista Kontiomäen kautta Ouluun ajava henkilöjuna pysähtyi Vuokatista lähdettyään Naapurivaarassa, Vihtamosa, Tuulimäessä, Paakissa ja Varpasuolla ennen Kontiomäkeä sekä sieltä lähdettyään ennen 15 kilometrin päässä sijaitsevaa Paltamoja Jokimäessä, Mieslahdesa, Meriläisessä ja Metelissä. Nurmes – Oulu -välillä liikennepaikkoja oli keskimäärin kahden kilometrin välein.²⁸⁹ Lukuisat pysähdykset lisäsivät matka-aikoja samalla kun kasvava liikenne tarvitsi yhtä enemmän kalustoa. Tämä vaikutti myös siihen, että uusia työntekijöitä tarvittiin niin liikenteenhoidossa kuin kunnossapidossakin.

Kontiomäen alueella liikennöintiä haittasivat vielä lisäksi vetäytyneiden saksalaisjoukkojen tekemät tuhotyöt. Käytännössä kaikki Kontiomäeltä pohjoiseen sijaitsevat sillat oli rakennettava uudestaan tai korjattava tilapäisesti välttävään kuntoon.²⁹⁰ Vaalan sillan pommitustuhot korjattiin jo sodan aikana, mutta Kiehimänjoen 84-metrinen silta saatiin korjattuna paikalleen vasta vuonna 1951.²⁹¹ Ennen kuin silta saatiin väliaikaiseenkaan kuntoon, jouduttiin Oulun suunnan junat ajamaan etelästä Iisalmen ja Ylivieskan kautta. Se merkitsi kolmen vuorokauden työrupeamaa.²⁹² Työajat venyivät muutoinkin pitkiksi, vaikka sodanaikaisia ennätyksiä ei lyötykään: luultavasti pisin kontiomäkeläisen kuljettajan yhtäjaksoinen ajoaika sotavuosina oli elokuussa 1944 ajettu 64 tuntia 28 minuuttia²⁹³.

²⁸⁴ Immeli&Juntunen 1991, s. 46.

²⁸⁵ Kiiskinen&Ahonen 1996, s. 110.

²⁸⁶ Bergholm 1993, s. 78.

²⁸⁷ Haavisto 1993, s. 25 - 26.

²⁸⁸ Kainuun Sanomat 15.4.1950.

²⁸⁹ Virka-aikatalu 1.6.1949, Vuokatti - Vaala väli.

²⁹⁰ Terho 1962, s. 181.

²⁹¹ Kainuun Sanomat 27.9.1951.

²⁹² H23100.

²⁹³ H77770.

Työhöntulo Valtionrautateille

Kontiomäellä ei VR:n ulkopuolella ollut kovin paljon työmahdollisuuksia. Mikäli halusi jäädä paikkakunnalle, oli miltei pakko tarjoutua rautateille töihin, eikä rautatieläisyhteisössä kasvaneelle vaihtoehtoja ehkä tullut mieleenkään. Työhönotossa katsottiin eduksi, jos hakijan vanhemmat, siis yleensä isä, oli rautatieläinen. ”Mielummin otan rautatieläisten lapsia työhön, koska he ovat jo oppineet rautatieläisiksi”, kerrotaan erään päällikön sanoneen²⁹⁴. Seuraavat ta-paukset uran alkuvaiheilta ovat tyypillisiä:

Vuonna 1927 syntynyt T.S. oli pienen mökin poika, sisarusarjan vanhin lapsi. Hänen isänsä oli ratapuolella töissä ja pääosin remontoi VR:n asuintaloja, joita siihen aikaan oli Sotkamontien varrella. Kiireisinä aikoina isä hoiti myös ratamestarin tehtäviä. Viidentoista ikäisenä T.S. meni pajalle töihin, sepän apuriksi. Nuoresta iästään huolimatta hän joutui takomaan siellä niin suuria nauloja, ettei jaksanut enää jatkaa. Hän lopetti pajassa huhtikuussa ja jo muutaman viikon perästä veturimiesten esimiehenä toiminut Yrjö Kilpeläinen otti hänet veturinputsarin ja juoksupojan tehtäviin. Putsarin hommat merkitsivät lähinnä veturien puhdistamista, lähettinä taas joutui kiertämään rautatieläisten luona kutsumassa heitä töihin. Puhelimia ei tuolloin vielä ollut. Vajaan vuoden kuluttua T.S. pääsi jo tallimieheksi. Hänen tehtäviinsä kuului vuorotellen muitten tallimiesten kanssa päivystää öisin pumppurakennuksessa ja vahtia höyrykonetta, jonka avulla pumpattiin vettä veturitallin vesitorniin. T.S. asuikin pumppurakennuksessa jonkin aikaa. Kun lämmittäjistä oli tuolloin kova pula, T.S. pääsi 17-vuotiaana veturinlämmittäjäksi. Sodan päätyttyä alaikäiset lämmittäjinä toimineet miehet saivat potkut. Muutaman kuukauden kuluttua T.S. pyydettiin takaisin tallimieheksi ja nyt jo täysi-ikäisenä hänet otettiin lämmittäjäharjoittelijaksi. Saadakseen vakituisen paikan ja pätevyyden hän hakeutui vuoden kuluttua pakolliseen konepajaharjoitteluun Kajaani-yhtiöille.²⁹⁵

Vuonna 1935 syntyneen E.P:n isä oli rautatierakentaja, joka Haapamäki - Pori –radalta siirtyi Äänekosken rataa rakentamaan ja sieltä Kontiomäki - Hyrynsalmi – välille. Perhe asettui lopulta pysyvästi Kontiomäelle, jossa E.P: isä siirtyi niin sanotulle vanhalle puolelle eli liikennepuolelle töihin, aluksi asemamieheksi, josta sitten kurssien jälkeen pääsi konduktööriksi. E.P. aloitti työt neljäntoista ikäisenä kivimiehen apulaisena eli päällelyöjänä. He kiertelivät ratamestarin alaisena kunnostamassa jo olemassaolevia ratoja. Uudisrakennuksille E.P. ei mennyt. Ratatöiden ohella E.P. teki kunnossapitotöitä asemanseudulla. Täytettyään 18 hän hakeutui kuljettajakoulutukseen.²⁹⁶

Oulujärven pohjoispuolisessa pikkukylässä vuonna 1925 syntynyt A.R muutti Kontiomäelle kuuden vanhana. Hänen myymälänhoitaja-isänsä sai Kontiomäeltä paremman paikan, ja perhe seurasi mukana. Syrjäkylän jälkeen Kontiomäki tuntui kuusivuotiaasta pojasta kuin toiselta maailmalta. Hän saapui sinne isänsä kanssa ensi kertaa junalla; olivat nousseet kyytiin Nuojuan seisak-

²⁹⁴ Seppänen 1998, s. 4.

²⁹⁵ H23100, H77220.

²⁹⁶ H25810, H68210.

keella. Jo junamatka oli unohtumaton elämys, mutta Kontiomäki ei paljon jäänyt siitä jälkeen. Asemanseutu kuhisi elämää. Hevosia asteli jonossa vetäen painavia karryjä kohti pohjoista, ihmisiä parveili aseman ja postiautovarikon välillä, suuret tavaramakasiinit kohosivat aseman luona ja ratapiha tuntui olevan täynnä junia ja junavaunuja. Ennen kuljettajaksi siirtymistään A.R. ehti osallistua melkein kaikkiin rautatieläisammatteihin. Ainoastaan virkamiesjaosto jäi väliin, kaikissa muissa jaostoissa hän ehti työskennellä. Hän oli neljäntoista, kun talvisota syttyi ja työvoimasta tuli saman tien pulaa. A.R. aloitti työnsä polttoainevarastolla halonsahaajana. Heti ensimmäisenä päivänä sattui kova pommitus. Pommit putoilivat vain muutaman sadan metrin päähän halkotarhasta. A.R. päätti, ettei hän aio tapattaa itseään, vaan kävi ilmoittamassa halkotarhan johtajanakin toimineelle asemapäällikölle, että lopettaa sahaamisen. ”On sota-aika ja työvelvollisuus. Jos et mene sahaamaan halkoja, niin joudut linnaan!”, asemapäällikkö uhkaili. A.R. tiesi, ettei hänen ikäisiään vankilaan suljetaisi eikä mennyt enää halonsahaajaksi. Jatkosodan aikana hän täytti 17 vuotta ja joutui nostomiehenä sotaan, ei tosin rintamalle, vaan rautatieläiskokemuksensa vuoksi hänet laitettiin lämmittäjäksi. Kun sota sitten loppui, hän joutui 3. luokan nostomiehenä kutsuntoihin ja armeijaan. Koska lämmittäjistä oli edelleen kova pula, VR anoi A.R:n palauttamista siviiliin. Pyyntöön ei suostuttu, vaan A.R. joutui jäämään sotaväkeen. Sen käytyään hän meni Kajaani-yhtiöitten konepajaan suorittamaan pakollisen konepajajakson. Kuljettajatutkinnon hän suoritti 1951.²⁹⁷

1940-luvulla syntynyt J.S. on kertomansa mukaan jo lapsena opastinlipulla rokotettu. Sen lisäksi, että hän on jo kolmannen polven rautatieläinen, hänen molemmat vanhempansa työskentelivät pojan syntymän aikaan Kontiomäellä rautatien palveluksessa. J.S:n isoisä oli ollut radanrakentajia, kantajääkäreitä eli vakituisia, radanrakennukselta toiselle kiertäviä ammattilaisia. J.S:n isä oli hakeutunut työelämään keskellä 30-luvun lamakautta. Hän oli ollut ensin sepänsällinä Taivalkosken radanrakennuksella, mutta ei ollut kovasti viihtynyt siinä työssä. Sepänsällinä ei päässyt helpolla. Kontiomäellä avautui sitten kaksi liikennepuolen alokkaan tointa, ja hän oli toinen hyväksytyistä. Lamakauden aikana VR:lle hakeutuminen oli miltei pakko, koska muualla ei ollut työtä tarjolla.²⁹⁸

J.S:lle itselleen rautateille tulo oli melkein sattumaa:

Sitä silloin mietti, että ei helkatti tuota koulua kehtaa käydä. Ikinä ei ole rahhaa, töihin pitää päästä. Niinhän sitä sitten pääsi. Olin ensin vähän aikaa Maakunnan varastossa. Pussitin jotain helkatin pömöhää, mitä lie ollut. Sitten pääsin yhdeksi kesäksi ratapuolelle. Ei sitä ollut Kontiomäessä muuta, se oli niinku luonnollista, että rautatieläisen kakarat jatkaa sitten, että minäkin oon ainakin kolmannen polven rautatieläinen. Äitini on ollut, eno on ollut ja serkkuja ja ketähän vielä. Velipoika ei tullut rautateille, luki ylioppilaaksi ja sano, että luvut riittää ja lähti Ruotsiin töihin. Siellä sitten heräsi, että ei hänen elämäntehtävä ole lopun ikää kiinnittää Volvon vasenta etuovea, ja se jatko sitten lukujaan. Mutta rautateille ei tullut.

²⁹⁷ H85500, H58300, H41490.

²⁹⁸ H79410.

Lähti niitä kavereita VR:ltä silloin Ruotsiin ja yrittivät houkutella mukaansa. Ajattelin vaan, että jos nyt menee rautateille töihin ja kattoo sitten, voihan sitä sitten hakkee muualle. --- Armeijan jälkeen oisin päässyt Kajaani-yhtiöille, silloin kauan mietin, mutta sitten tuntu, että on tämä tuttu ja turvallinen VR, mihin tästä lähtee. Jos vasta armeijan jälkeen ois ollu etittävä se työpaikka, niin ehkä ois käynyt toisin, mutta kun mä olin jo ollut VR:llä pari kolme vuotta ja sinne palasin takasin, kun armeijasta pääsin.²⁹⁹

Vastakkaisiakin tapauksia on. 1920-luvulla syntynyt kontiomäkeläinen mies oli sota-aikana jonkin aikaa VR:llä töissä epäpätevänä lämmittäjänä, mutta lähti rauhan tultua useaksi vuodeksi savottahommiin. Hän ajatteli, että jos sitä myöhemmin vakiintuu ja jää VR:lle töihin, niin sitten ei tiedä mistään muusta ammatista mitään. Viisi vuotta kului savotoilla, mutta sitten palasi takasin VR:lle ja jäi sieltä 35 vuoden kuluttua eläkkeelle.³⁰⁰

Toinen samoin 1920-luvulla Kontiomäellä syntynyt mies lähti jo alle 10-vuotiaana isänsä kanssa metsätöihin, joita jatkoi kymmenkunta vuotta, aina sodan syttymiseen ja vielä sodan jälkeenkin palasi vanhaan ammattiinsa. Metsätöissä hankaluutena oli niiden kausittaisuus. Aina piti vaihtaa työpaikkaa eivätkä työsuhteet kestäneet kuin yhden savotan ajan. Olotkaan eivät olleet kovin hääppöiset. Työ oli raskasta, työasennot usein hankalia, talvella paleli ja kesällä hikoili. 1940-luvun lopun lisääntyvän liikenteen aikana hän pääsi VR:lle töihin, kun sinne otettiin lisää henkilökuntaa. Ensimmäisen talven hän teki asemalla ja ratapihalla lumitöitä. Kun hänellä ei ollut kokemusta kuin metsätöistä, niin hän luuli, että lumitöitäkin pitää tehdä samalla vauhdilla. Mestari oli miehen touhuja hetken aikaa katsellut ja tullut sitten sanomaan: "Ota vähän löysemmin, ettet tapa itteäs tänne kesken päivän." Vähitellen siinä oppi oikean työtahdin. Seuraavana kesänä hän oli rakentamassa Kontiomäelle nousevaa ensimmäistä kivitaloa, syksyn tullen jatkoi asemamiehen tehtäviä, joissa oli miltei neljänneksivuosisadan ajan. 1970-luvulla hän suoritti konduktöörin koulutuksen ja jäi siitä tehtävästä eläkkeelle.³⁰¹

Kontiomäkeläisten työhöntulokertomuksissa erottuu selkeästi piirre, ettei ammattivaihtoehtoja edes kovin paljon mietitty. VR oli paikkakunnalla ja se tarvitsi työvoimaa. Toinen ilmeisen ratkaiseva seikka tulee hyvin esiin J.S.:n kertomuksessa. VR:lle menon etuna oli se, ettei siinä vaadittu suurta pohjakoulutusta. Kansakoulu- ja keskikoulupohja riittivät moneen ammattinimikkeeseen, koska VR koulutti itse henkilökuntansa. Pienituloisella perheellä ei olisi ollut mahdollisuuksia järjestää lapsilleen kallista ja pitkää koulutusta ja vaikka VR:n maksamat palkat eivät useissa ammattiryhmissä olleetkaan korkeat — eräässä rekilaulussa sanotaankin : "Ota sinä tyttö tuo rautatien poika/niin saat sinä olla fiini/Saat sinä istua tyhjän päällä/ja tuulesta pitää kiinni"³⁰² — ne olivat kuitenkin säännölliset ja antoivat suuremman turvan kuin tilapäiset savottatyöt.

²⁹⁹ H82815.

³⁰⁰ H44970.

³⁰¹ H46800.

³⁰² TYKL. K.A., s. 4.

Kontiomäkeläisten kertomuksista käy ilmi myös se, että veturinkuljettajan ammatti ei ollut sellainen tavoite tai haave, johon tietoisesti tähdättiin, vaan se paremminkin lankesi lähes itsestään joko sota-ajan lämmittäjänä olon myötä tai isän antaman esikuvan myötä. Tämä ero näkyy selkeästi, jos sitä vertaa Etelä-Suomen alueella asuneen 1920-luvulla syntyneen ja veturimiesurasta haaveilleen miehen kertomukseen:

P.O. aloitteli myös teini-ikäisenä työuraansa Orimattilassa, jossa hän urakoi pikkurenkinä. Pikkupojasta saakka hän oli haaveillut veturinkuljettajan urasta, koska eräs hänen sukulaisensa oli kuljettaja. Sota-aikaan 16-vuotias voitiin ottaa lämmittäjäalokkaana veturin päälle, mutta P.O. oli vielä vähän alle. Häntä eivät kuitenkaan renkihommat enää kiinnostaneet, vaan hän päätti lähteä Helsinkiin kyselemään toisenlaisia tehtäviä. VR:llä kuljettajana ollut sukulainen opasti poikaa sanomalla, että varikolta löytyy varmasti jotain työtä ja jos niin käy, ettei siellä ole mitään, niin hän tuntee heteka-tehtaan johtajan, joka kyllä ottaa työhön siksi aikaa, kun poika täyttää kuusitoista. Tuohon syntymäpäivään ei ollut kuin neljä kuukautta. Kun P.O. pääsi Helsinkiin kävi ilmi, että heteka-tehtaan johtaja ja varikonpäällikkö olivat yksi ja sama mies ja että hän oli halukas ottamaan pojan töihin. Päällikkö soitti verstasesimiehelle ja kysyi, löytyisikö tältä neljäksi kuukaudeksi töitä reippaalle pojalle. Vaunuhuollon puolelta töitä löytyikin ja siitä alkoi P.O:n veturimiesura.³⁰³

Kontiomäellä työikänsä palvellut toisen polven veturinkuljettaja myöntää, että hänelle ammatinvalinta ei ollut mikään miettimisen aihe. Hän oli lapsesta saakka tekemisessä veturien kanssa³⁰⁴:

Minä olin aina ollut isän mukana veturissa, pikkupojasta lähtien. Kun isä oli päivystyksessä^[305], niin minä istuin aina veturissa hänen kanssaan. Siellä minä opin nämä [lippuopasteet] kun lämmittäjä antoi minun istua siinä paikallaan. Eihän siinä kauan mennyt pojannassikalta kattoo ikkunasta, kun tiesin kaikki ne lippuopasteet. --- Lämmittäjä vaan kahto tarkkaan kun minä vaan sanelin opasteet sieltä isälle. Muis-tan vielä kun se lämmittäjä sano ”ei tarvihe poikaa seurata, kyllä tietää” ja hän vaan teki sitä lämmittäjän tehtäviään ja minä huuteloin opasteet ja isä ajo. Että se oli kol-minajoo justiinsa, tietysti, pitihän lämmittäjä silmällä minua, mutta sillä lailla että an-to ymmärtää, että poika osaa. Se tuntu niin mukavalta pojasta, luotetaan noin paljon. Totta kai lämmittäjä hoiti oman tähystyksen, kun vaunuja esimerkiksi kaarto sinne ratapihalle, niin täytyyhän siinä kahtoo muukin liikenne. Oli vaan niin kuin että poi-ka hoitaa yksin.

Sitten kun ikää tuli tarpeeksi, niin aluksi päivystyskierroksen kävin läpi, harjoittelin niin että tein kolme täyttä vuoroa, illan, aamun ja yön, sen jälkeen linjalle yksi reissu ja Vaalan järjestäjä oli se ensimmäinen reissu jonka tein ja harjoittelin. Sen jälkeen seuraavana päivänä itsenäisesti lämmittämään. Niin minä lähes vuoden lämmitin itse, itsenäisesti, ennen kuin varikonpäällikkö sano, että sinun pitäis kuule sinne oppi-laskouluun hakee. Minä kysyin että onko se pakko, niin se vastasi ”kyllä se on pakko siinä mielessä, että sinä et pääse tässä uralla etteenpäin ollenkaan, jos ei ole oppilas-koulua”. Mikäpäs siinä sitten. Hän ilmotti minut sitten sinne ja Hyvinkään konepa-jalle jouduin oppilaskouluun kun olin lähes vuoden lämmittänyt. Menin sinne mistä toiset aloitti suoraan tämän veturimiesuran niin minä olin jo niin kuin tavallaan van-ha työntekijä ja tämä kaikki juontaa alkunsa siitä, että niin kova pula oli lämmittäjistä että pystymetästä otettiin kun vaan saatiin joku.

³⁰³ H44880, H97140.

³⁰⁴ H02430.

³⁰⁵ Olla päivystyksessä = hoitaa ratapihalla ns. päivystäväveturilla vaihtotyöt.

Kontiomäen maine toispaikkakuntalaisten silmin

1950-luvun alku merkitsi Kontiomäellä ennätysmäistä liikenteen kasvua. Korean sota syttyi kesäkuussa 1950 ja se vaikutti nopeasti puu- ja paperiteollisuuden suhdanteisiin. Metalliteollisuus taantui³⁰⁶, mutta puunkuljetuksesta elävä Kontiomäki tuns selvästi talouden rivakan nousun. Tavaraliikenteen lisääntyminen heijastui välillisesti myös henkilöliikenteeseen. Vuoden 1951 lopulla matkustajaliikennettä päätettiin vähentää tuntuvasti, koska sen katsottiin tuottavan tappiota sekä haittaavan ennätysvilkkaaksi nousutta tavaraliikennettä. Jälkeenpäin on vaikea selvittää, mitkä matkustajaliikenteen vähentämisen todelliset syyt olivat. Todennäköinen syy lienee ollut VR:ää vaivannut kalustopula. Huomattava määrä kalustoa oli tuhoutunut sodassa, Karjalan kannaksen rataverkko oli jouduttu luovuttamaan Neuvostoliitolle, jonne sotakorvauksina toimitettiin myös uutta ja toimintakuntoista vetokalustoa. Lisäksi muun sotakorvauksrahdin kuljettaminen rajan yli sitoi huomattavan määrän kalustoa. Totta oli varmaan se, että matkustajaliikenne häittäsi tavarajunien kulkua.

Puheet asiakaskadosta vaikuttavat kuitenkin näennäisiltä. Matkustajamäärä oli laskenut sota-ajan huippuluvuista, mutta silti se oli 1950-luvun alussa henkilökilometreittäin laskettuna samaa tasoa kuin viimeisinä rauhan vuosina. Heti sodan jälkeen henkilöliikennematkoja tehtiin yli 60 miljoonaa, mutta luku laski viittä vuotta myöhemmin noin 45 miljoonaan. Henkilökilometreissä vähennys oli vielä suurempi, lähes 50 prosenttia.³⁰⁷ Junamatkojen pituus luonnollisesti lyheni, kun väestö alkoi sodan jälkeen uudestaan asettua aloilleen, mutta paikalliset, lyhyet asiointimatkat tehtiin edelleen pääosin junalla. Maantieliikenne oli vähäistä. Vuonna 1950 kaksi kolmasosaa Suomen väestöstä asui maaseudulla. Maatiloja oli tuohon aikaan vajaat puoli miljoonaa, mutta vain kolme prosenttia maanviljelijäperheistä omisti auton.³⁰⁸ Linja-autoliikenne ei liioin ollut vielä toipunut sodan seurauksista ja tuontisäännöstely hankaloitti varaosien ja varsinkin renkaiden saantia. Kaikesta huolimatta VR lakkautti vuonna 1951 noin 200 matkustajajunavuoroa eli 100 junaparia, mutta jo seuraavan vuoden kesäaikataulukaudella vuorot palautettiin lähes entiselleen yleisen kritiikin vuoksi.³⁰⁹

Kontiomäen tavaraliikennettä lisäsi myös 1950-luvun alkuvuosina käyttöön otettu Murtomäen — Otanmäen rata. Kajaanin eteläpuolella sijaitseva lyhyt teollisuusrata tehtiin Otanmäen malmikaivoksen kuljetustarpeisiin³¹⁰. Malmi kuljetettiin sieltä Kontiomäen kautta aluksi Ouluun ja myöhemmin Raaheen laivattavaksi. Raskasta malmirahtia kuljettavat höyryveturivetoiset junat olivat lyhyitä ja tämä edellytti useiden päivittäisten vuorojen ajamista, joten Kontiomäen ajovarikon miesvahvuutta oli lisättävä. Uusia miehiä sinne saatiin periaatteessa kahdella tapaa: joko pakkosiirroilla tai vapaaehtoisin hakemuksin. Kainuun korpiin alkoi nyt tulla yhä enemmän etelästä siirtyviä työntekijöitä.

³⁰⁶ Linnamo 1962, s. 18.

³⁰⁷ Korhonen 1962, s. 449, kuvat 1 ja 2; sivu 450, taulukko 1.

³⁰⁸ Mauranen 2001, s. 57.

³⁰⁹ Tanskanen 1962, s. 393.

³¹⁰ Aiheesta kts. Lagerblom 2004a.

Pakkosiirrolla Kontiomäelle sekä myöhemmin myös Taivalkosken radan liikennepaikkoihin lähetettiin yleensä alkoholin kanssa muualla vaikeuksiin joutuneita. Kaukaisin tulija lienee ollut helsinkiläinen rautatiehallituksen vahvistestari, joka vilppiin syyllistymisen vuoksi pakkosiirrettiin Laajalle pysäkinhoitajaksi.³¹¹ Pakkosiirretyksi voi myös lukea ne komennusmiehet, pääosin nuoremman polven työntekijät, jotka työskentelivät määrääjän Kontiomäellä, yleensä puolesta vuodesta kahteen vuoteen. Varsinkin juuri oppilaskoulusta valmistuneita siirrettiin helposti sinne. Vapaaehtoisesti Kontiomäelle hakeneet jakautuivat kahteen ryhmään. Osa tuli sinne omasta halustaan, sillä alueen metsästy- ja kalastusmahdollisuudet houkuttelivat³¹². Toiset taas hakivat sinne sen vuoksi, että heillä oli jo kuljettajan pätevyys, mutta etelän varikoilla ei vapaita kuljettajan paikkoja hämmöittänyt vuosikausiin. Kontiomäellä pääsi heti ajamaan, eikä tarvinnut enää hoitaa lämmittäjän tehtäviä.³¹³ Työvoimapula ei kuitenkaan koskenut kaikkia ammattiryhmiä. Koska asema oli suuri ja vilkas, se oli hallinnon, siis rautatievirkamiesten piirissä, haluttu työpaikka. Avoimiin hallintovirkoihin olikin yleensä useita hakijoita.³¹⁴

On vaikea määritellä, millainen maine Kontiomäellä oli muualla työskentelevien rautatieläisten mielikuvissa. Haastattelujen perusteella näyttäisi siltä, että jokaisella varikolla oli Kontiomäestä oma mielipiteensä, kun taas jonkinlaisia ”yleistä”, lähes valtakunnan tasoista käsitystä ei ollut. Joensuusta siirtynyt rautatieläinen muistelee Karjalan varikolla suhtautumisen olleen varauksellista³¹⁵:

Aika huono maine sillä oli. Huonompi kuin mitä se olis ansainnut, korpenahan sitä pidettiin ja korpeahan se tietysti kaupunkilaisen näkökulmasta on. Ja sitten siellä oli jonkinlainen käsitys ja kyllä siihen jonkinlaiset perustuksetkin lienee ollut, että se oli vähän niin kuin rangaistussiirtola. Sinne oli näiltä suurimmilta paikoilta siirtynyt selaista aineista, joka ei välttämättä nyt sitä parasta ollut.

Mahdolliset ennakoasenteet eivät kuitenkaan ulottuneet henkilökohtaiselle tasolle silloin kun Kontiomäen mies kävi vieraalla varikolla³¹⁶:

Iisalmessa oli joskus... sanotaanko näin että savolaiset on vähän kuin päällysmiehiä, mutta kun Ouluunkin menee, niin totta kai [tallipäivystäjä] pitää omaa puolta, mutta ei nyt sillä lailla, että ne olis syrjinyt. No, Iisalmessa kyllä tapahtui näitten vetureitten kanssa ... noh, yksilöitähän nuo veturit on ja ainahan ne jotka on tallipäivystyksessä antaa huonommat veturit vieraan varikon miehille kuin omille miehille. Että semmosta kyllä oli, että sitä vedettiin omille päin, mutta --- ei ainakaan minun kohdalla koskaan ollut, että ois ihan suoranaisesti sanottu: ”että kun sinä olet Kontiomäestä, niin sinä olet ihan hp-mies”, ei.

Myös työtehtävät vaikuttivat siihen kuvaan, joka Kontiomäestä muodostettiin. Esimerkiksi junanlähettäjä pitivät Kontiomäkeä vaativana ja vaikeana paikka-

³¹¹ H52760.

³¹² H23110.

³¹³ H56550, H63130.

³¹⁴ H82490.

³¹⁵ H63130.

³¹⁶ H29890.

na. Liikenne oli vilkasta, risteäviä junia ajettiin neljästä suunnasta ja risteysasemalle tyypillisesti siirtokuormausta tehtiin paljon. Tehtävät olivat haasteellisempia ja vastuullisempia kuin tavallisilla, yhden raideparin vieressä sijaitsevilla asemilla.³¹⁷ Kontiomäen sijainti mäen päällä ei mahdollistanut edes oman tavaratapihan tekoa vaan vaihtotyöt oli tehtävä aseman edustan ratapihalla.

Tulomatkan ensivaikutelma

Ensi kertaa Kontiomäelle saapumiseen liittyy usein kummeksuntaa, jopa pelkoa siitä, mihin oikein ollaan matkalla. Eräs veturinkuljettaja tiivisti sekä omat että seudulle vierailulle tulevan tanskalaisen lehtimiehen tunnelmat 1950-luvulta³¹⁸:

Kyllä sitä tuli Kontiomäkeä pitkään katottua. Määkin päivävaunussa tulin, piti tulla ilmottautumaan...minäkin sitten torkuin siinä junassa ja rupesin kahtelevaan, kellosta päättelin, että sen pitäisi kohta Kajaanin tulla, ei kun suota, suota, suota. Sitten kerran meillä oli tanskalainen lehtimies veturin päällä, etelästä päin tultiin. Kajaanin raja ylitettiin ja siinä meni samalla se lääninrajakin. Minä huonolla kielitaidolla selittämään, että nyt ollaan Kajaanissa. Se kahteli ympärilleen, oltiin siinä Korvenmäellä, laajat suot vaan ympärillä, niitä se kahteli, kun koitti cityä ettiä. --- Yli puoli tuntia vielä jyryytettiin sitä mettää, niin sitten alko vasta Kajaani näkyä.

Vastaavia elämyksiä oli miehensä kanssa tämän uuteen työpaikkaan saapuvalla rouvalla³¹⁹:

No ensivaikutelma oli silloin kun tultiin, se oli ihan lokakuun alkupäiviä. Me tultiin iltajunalla sellaiseen aikaan, että alko hämärtää. Minä en ollu pitkään aikaan katellu maisemia. Sitten huomasin että ne muuttu hyvin soisiksi ja matalaksi semmoseksi pensaiseksi niin isäntä kysy, että ruppeeko hirvittämmään. Minä sitten sanoin, että ei sitä vielä tiijä hirvittääkö ollenkaan ennen kun perillä ollaan.

Kontiomäellä kun tultiin niin sitten paikallinen taksi meiät kyyditsi Paakkiin, se on pari kilometriä kylästä ja siihen jätti ylikäytävälle. Siitä oli vielä matkaa meidän uuteen kotiin, mutta ei ollu tietä loppumatkalle. Siitä me lähetettiin sitten kahen pienen lapsen kanssa ja kassia ja nyssäkkää mukana raahattiin, lähetettiin sitä ratansivua menemään. Sitä oli monta sataa metriä sinne rakennukselle, johon oltiin muuttamassa. Ei oikein tietä eikä mitään ja siellä me rämmittiin sinne perille siihen taloon mihin me mentiin asumaan. Sinne olisi pitänyt jonkun tuoda puita mutta eihän niitä ollut. Siinä ei ollu sähköjä eikä mitään. Siellä pimeydessä minun piti ruveta ensimmäisenä pesemään mökkiä kun se oli ollu noitten rataosaston miesten taukotupana eikä sitä oltu koskaan siivottu sitä mökkiä. Sen isomman kamarin lattian koitin pestä, että sai sinne niitä mitä me haalittiin mukana ja lapsille makuupaikat sinne. Minä sanon, että kyllä se oli aika ankeaa....todellakin se oli ankeaa.

Etelä-Suomesta ja isohkosta kaupungista 50-luvulla Kontiomäelle tullut kuljettaja puolestaan kertoo, että hänen tyttärensä on jälkeenpäin muistellut miten hirveältä vaikutti mennä sinne korpeen. Oli ollut talvi, ulkona pimeää ja hänen vaimonsakin oli ääneen ihmetellyt matkan aikana, mihin Kainuun saloilta mieheitä on oikein viemässä, kun ei valon tuikahdustakaan näkynyt mistään. Perheen jo asuessa Kontiomäellä usein tuli sellainen omituinen orpo olo. Tuntui,

³¹⁷ H82490.

³¹⁸ H64530.

³¹⁹ H97675.

että oli todellakin kaukana kaikesta, korven keskellä.³²⁰ Tuohon aikaan koko kylä on vielä melkein pimeä, vain asemalla ja veturitallin kulmassa sijaitsivat pienet katulyhdyt. Keskusta-alueen katuvalaistus saatiin vasta 60-luvun puolella ja siitä hetkestä kului vielä kymmenkunta vuotta ennen kuin se ulottui kylän reunamille asti.³²¹

Vielä 1980-luvun puolivälissä isommalta varikolta Kontiomäelle muuttanutta rautatieläistä varoiteltiin ennen siirtoa, ettei siellä voisi asua. Kertoja muistelee, kuin hän ensimmäisenä asuinpäivänään käveli pitkin Kontiomäen kylänraittia, katseli ympärilleen ja mietti, että ”tämmöisessä kylässäkö minä nyt asun?” Melko pian hän kuitenkin huomasi, että siellä asui samanlaisia ihmisiä kuin muuallakin eikä paikka niin kovin paljon eronnut muista varikoista, paitsi tietysti kooltaan.³²²

Kontiomäen synnyttämä ensivaikutelma näyttää riippuvan paljon siitä, millainen vertailukohta muuttajalla oli. Etelästä tai pohjoisen isoimmista kaupungeista tulevista se vaikutti pieneltä korpikylältä, kun taas pienistä maalaiskylästä saapuville se muistutti miltei suurkaupunkia. Maalaiskylässä ei autoja näkynyt juuri lainkaan vielä 1950-luvulla, mutta Kontiomäellä niitä kierteli. Asemalle ajoi useampia linja-autoja yhtä aikaa, kun junan lähtöaika oli käsillä. Kadut olivat myös täynnä ihmisiä ja paikalla sai asua pitkään ennen kuin heitä alkoi tunnistaa. Ja tietysti sitten olivat junat, jotka jo itsessään tekivät paikasta erikoislaatuisen.³²³

Työkertomuksia

1950-luvun alun noususuhdanne heijastui myös Kontiomäen liikennevilkkautteen. Toukokuussa 1950 lähes koko rautatieliikenteen katkaisi vajaan viikoksi veturimiesten lakko. Ulkopuolelle jätettiin vain suurimpien kaupunkien työmatkaliikenne ja sotakorvauskuljetukset, samoin ainakin osa elintarvikekuljetuksista ajettiin. Lakon alkusyynä oli veturimiesten eläkkeen määrätymisperusteita koskenut laki, joka jäi lopulta viivästyksen takia pääministeri Kekkonen hallituksen päätettäväksi. Hallitus ei kuitenkaan antanut päätöstä, joka olisi Veturimiesten liittoa tyydyttänyt ja lakko alkoi toukokuun kolmannen päivän vastaisena yönä. Hallitus yritti ratkaista tilanteen määräämällä veturimiehet kertausharjoituksiin ja hoitamaan lakonalaisia tehtäviä.³²⁴

Ensimmäisinä lakkopäivinä Kontiomäeltä ajettiin vielä Hyrynsalmen ja Kajaanin suuntaan menevät maitojunat, samoin joitain sellaisia junia, jotka kuljettivat pilaantuvia elintarvikkeita. Sen sijaan sotakorvausjunat eivät kulke-neet.³²⁵ Elintarvikejunien kulku päättyi kolmantena lakkopäivänä, jolloin veturimiehet määrättiin reservipalvelukseen. Heidän tuli ilmoittautua Kontiomäen

³²⁰ H83965, H 79230.

³²¹ H07840, H50770

³²² H02430.

³²³ H31370.

³²⁴ Kettunen 1976, s. 260 - 261

³²⁵ Kainuun Sanomat 05.05.1950.

veturitalleilla kello 18.00, jolloin heille annettiin palvelukseenastumismääräys.³²⁶ YH:t eivät kestäneet kuin noin vuorokauden. Eduskunnan oikeusasiamies ilmoitti, että veturimiesten kutsuminen asevelvollisuuslain seitsemännen pykälän nojalla kertausharjoitukseen oli laiton toimi³²⁷ ja kun YH:n avullakaan ei saatu junia liikkeelle, kertausharjoitukset lopetettiin. Kaikki veturimiehet oli kuitenkin jo ehditty kuulustella epäiltynä sotaväen rikoslain rikkomisesta. Kuulustelupöytäkirjoja oli tullut Helsingin poliisille 2000 kappaletta.³²⁸ Pitkää lakosta ei tullut, vaan se päättyi jo 8.5.1950 kello 22.00 eikä ainakaan Kontiomäellä ajettu sinä aikana yhtään lakonalaista junaa. Tilanne heijastui seurannaisvaikutuksiin kuitenkin vuosikymmenet eteenpäin. Presidentti Kekkonen myöhempi nihkeä suhtautuminen veturimiehiin johtunee juuri hänen tässä tilanteessa pääministerinä kokemastaan arvovaltatappiosta.³²⁹

Kovin suuri tapaus eivät veturimiesten kertausharjoitukset ilmeisesti olleet, sillä kukaan sen aikaisista kuljettajista ei ottanut tapausta itse puheeksi. Pari kertausharjoituspäivää kuuluivat pääosin keväturingossa istuskeluun sekä lantiniheitoon ja järjestettiin jopa 'Kekkonen kertausharjoituksen' kunniaksi iltamatkin.³³⁰ Tapahtuman vähäpätöisyyteen ainakin Kontiomäen perspektiivistä saattoi vaikuttaa sen lyhyys sekä se, että edes YH:n alussa ei ilmeisesti syntynyt suurempaa jännitystä veturimiesten ja paikalle tulleen armeijan joukko-osaston välillä. VR:lle lakosta aiheutui 140 miljoonan markan tappiot³³¹

Kontiomäen kautta kulkevan puutavaran osuus kasvoi entisestään. Rata-töitä jatkettiin Hyrynsalmelta pohjoiseen, Ämmänsaaren ja Suomussalmelle johtavalla rataosalla, josta alun perin oli suunniteltukin pääosin puun kuljetukseen perustuvaa. Kainuun Rautatiekomitea oli jo kahdessa, kymmenen vuoden välin julkaistussa muistiossaan painottanut Suomussalmen seudun puutuotannon merkitystä talouselämälle ja kehottanut vauhdittamaan Kainuun rataverkon rakentamista³³² Rataa rakennettiin 1950-luvulla työttömyystöinä, jonka vuoksi sen valmistuminen vei kauan. Hyrynsalmelta Laajaan johtava osuus avattiin marraskuun 1954 alussa, Pesionkylään päästiin vajaata vuotta myöhemmin ja Ämmänsaaren vuoden 1955 joulukuussa. Rautatiekomitean ennustukset 'puuradan' hyödyllisyydestä osoittautuivatkin oikeaksi. Parhaimpaan aikaan Hyrynsalmen suunnalta lähetettiin jopa kolme puujunaa päivässä. Pääosa puista vietiin Kymenlaaksoon, hyvin pieniä määriä myös Oulun suuntaan. Kun ensimmäisiä puukuormia alettiin Hyrynsalmelta kuljettaa, asemalla seisleet Metsähallituksen herrat kehuivat, että tässä on radan varrella niin paljon Metsähallituksen puita, että kun tästä aloitetaan ja kun on ehditty Taivalkoskelle, niin saadaan jo uudestaan aloittaa Hyrynsalmelta. Aivan sillä tavalla ei kuitenkaan käynyt,³³³ vaikka Taivalkosken suunnalta tulikin paljon puuta, enim-

³²⁶ Juvonen 1995b, s. 12.

³²⁷ Kainuun Sanomat 04.05.1950.

³²⁸ Kainuun Sanomat 07.05.1950.

³²⁹ H41800.

³³⁰ Juvonen 1995b, s. 13.

³³¹ Kainuun Sanomat 12.05.1950.

³³² KRK 1922, s. 9; KRK 1932, s. 42.

³³³ H71380.

millään sieltä ajettiin päivittäin kuusi puutavarajunaa. Moottoriveturien tultua pystyttiin vetämään pitempiä junia, mikä laski vuorojen määrää. Kontiomäeltä lähti Ylimaahan järjestelyveturi, joka vei sinne tyhjiä vaunuja, ja jätti niitä eri liikennepaikoille, joissa puut kuormattiin käsivoimin umpivaunuihin. Haka iskettiin pöllin päähän ja pölli nostettiin junaan.³³⁴ Kaikkia runkoja ei edes pystytty toimittamaan liikennepaikoille, vaan hiljaisen liikenteen aikana vaunut jätettiin linjalle, jossa linjakuormausmiehet lastasivat ne.³³⁵ Järjestäjäveturi alkoi sitten ylhäältä päin kerätä valmiita vaunuja junaksi johonkin liikennepaikalle. Kontiomäeltä lähtivät isommat veturit hakemaan lastattua junaa ja kun vetureita ei saanut siellä kovin monessa paikassa käännettyä, ne ajoivat sinne tenderit vastakkain.³³⁶

Liikenteen kasvaessa yhdeksi pullonkaulaksi muodostui Kontiomäen ja Iisalmien välinen kevyt kiskotus. Väli oli kiskotettu 22 kilon kiskolla ja se jouduttiin vaihtamaan 30-kiloiseksi. Kiskonvaihto tehtiin mahdollisimman nopeasti eli rautaroikat lähtivät toisiaan kohden sekä Kontiomäeltä että Iisalmesta³³⁷. Kontiomäelle saatiin raskaampia vetureita ja muun muassa Hyrynsalmen radan varrella sijaitsevasta Härmänmäen sorakuopasta Otanmäen ratatyömaan sorajunat voitiin ajaa suoraan Wilson-tyyppisillä raskailla vetureilla. Ratapihalla tehtiin 16-tuntisia työpäiviä, vapaa-aikaa ei ollut nimeksikään. ”Kotonakin jo kattoivat pitkään jotta mikä on tuo ukko kun käy täällä nukkumassa.” Ratapihan töitä lisäsivät siirtokuormaukset, joita jouduttiin tekemään runsaasti. Pakkamestarin johtamassa vuorossa kuusi miestä siirtokuormasi yleensä viitisenkymmentä vaunua.³³⁸ Jos kyseessä oli kokonainen vaunulasti, silloin päivystäjäveturit hoitivat vaunun siirron eli vaunut ryhmitettiin niin että samaan suuntaan menevät vaunut laitettiin ryhmiin.³³⁹ Vaunukuormia pienemmät kappaletavaramäärät jouduttiin siirtämään käsivoimin, kesäisin käytettiin kärryä, eli oltiin kärrynaisoissa, talvella työ hoidettiin kelkalla³⁴⁰. Siirtokuormatut vaunut lähetettiin yleensä Oulun ja Hyrynsalmen suuntaan.

Liikenteen paine alkoi nousta kohti huippua vuoden 1950 aikana. Vuoden aikana Kontiomäki käsitteli saapuvat ja lähtevät vaunut yhteenlaskien hieman yli 200.000 tavaravaunua, miehitti runsaat 8.000 junaa sekä suoritti yli 17.000 junaa.³⁴¹ Tilanne alkoi käydä kaikin puolin nurinkuriseksi. Varikon veturimäärä ei riittänyt selviytymään vaunumäärästä, kaluston huoltoa jouduttiin lykkäämään tai tyytymään vain ilmenneiden vikojen korjaukseen, ei ennaltaehkäisevään työhön³⁴². Vaunuhuollon puolella henkilökunnan vaikeutena oli se, ettei

³³⁴ H18300.

³³⁵ H62200.

³³⁶ H97520.

³³⁷ Kiskon paino vaikuttaa siihen, millaisella kalustolla siitä voi liikennöidä. Hieman yksinkertaisten nyrkkisääntö on, että mitä painavampi kisko, sitä suuremmilla painoilla ja nopeuksilla sillä voidaan liikennöidä. Nykyisin pääradoilla käytetään jo 60-kiloista kiskoa. Paino ilmoitetaan kiloina metriä kohti. Kiskonvaihdosta Kainuun Sanomat 02.07.1950.

³³⁸ H73645.

³³⁹ H18300.

³⁴⁰ H62750.

³⁴¹ Kainuun Sanomat 17.01.1951.

³⁴² Kainuun Sanomat 01.08.1951.

korjaukseen tarvittavia tiloja ollut, vaan korjaukset, voitelut sekä mahdolliset osien vaihdot jouduttiin tekemään ulkona. Hydraulisia vaununostimia ei ollut, vaan vaunut piti nostaa vintturilla käsin.³⁴³

Työskentelyolot asemalla ja vaihtotöissä ratapihalla eivät olleet kovin hyvät. Höyryveturiaikaan akselipainot olivat alhaisia ja junat lyhyitä, joten liikenne oli vilkasta: junasuorituksia oli vuorokaudessa seitsemisenkymmentä. Päivystävä junanlähettäjä työskenteli öljylampun valossa, sähkövaloja ei sisällä asemalla aluksi ollut. Tavanomaisten junien lähetyksien lisäksi hän joutui täyttämään rahtikirjat, joita oli paljon. Läpikulkevia ja siirtokuormattavia tavara-vaunuja käsiteltiin vuorokaudessa kuusisataa kappaletta. Kun uusi junanlähettäjä saapui ensimmäisenä päivänä töihin, hänelle annettiin kosmoskynä ja puukko sekä kehotus teroittaa heti kynä. ”Ei mene puuseppäkään tylsän sahan kanssa töihin ja junanlähettäjäällä pitää olla aina kynä terässä”³⁴⁴. Kynää tarvittiinkin koko työvuoron ajan. Asemalla sijaitsi myös puhelinvaihde, josta junanlähettäjä vastasi.

Kontiomäki oli yöasema, jonne kuormat tulivat alkuillasta ja iltayöstä. Yön aikana ne järjestettiin uudestaan ja aamulla kello kahdeksaan mennessä ratapihan piti olla tyhjä. Kappaletavaralähetyksien lisäksi aamuyön aikana Oulusta saapuivat tyhjävaunujunat, joiden vaunustot oli vietävä aamuksi eri liikennepaikoille lastausta odottamaan.³⁴⁵ Ratapihalla öisiä vaihtotöitä haittasi pimeys, joka aiheutti kuolemaan johtaneen työtaturmankin. Tammikuussa (perjantai ja 13. päivä!) 1950 pakkamestari N. K. kuoli jäätyään päivystysveturin alle. Pimeässä hän todennäköisesti erehtyi veturin käyttämästä raiteesta eikä ehtinyt enää väistää. Huono näkyvyys ja tapahtuman nopeus aiheuttivat yhdessä sen, että muu paikalla ollut henkilökunta huomasi tapaturman vasta kun veturinkuljettaja antoi ”vaara uhkaa” – vihellysopasteen.³⁴⁶ Viisi vuotta myöhemmin Kontiomäen liikenneosasto vaati ammattiliittoa puuttumaan ratapihan toimintaan. Järjestelytyöt kävivät erittäin raskaaksi, koska ratapiha oli pimeä sekä ahdas ja raiteitten sijoittelu epäedullinen.³⁴⁷ Vaatimuksista huolimatta kesti aina vuoteen 1958 ennen kuin ratapihalle saatiin edes kunnan valonheittimestot. Siihen asti alue oli valaistu vain raiteitten yli vedetyistä köysistä riippuvilla lampuilla.³⁴⁸ Parannuksia ratapihan epäkäytännöllisyyteen ja puutteellisuuteen vaadittiin ainakin 1980-luvulle asti. Vielä vuonna 1982 Koti-Kajaani lehti huomautti siitä, että Kontiomäen aseman kautta ajetaan läpi vuorokauden kaksi junaa tunnissa, mutta silti ratapihalla ei ole minkäänlaisia turvalaitteita ja vaihteetkin ovat edelleen käsikäyttöisiä.³⁴⁹

³⁴³ Rautatieläinen 8/1960.

³⁴⁴ H18300.

³⁴⁵ Kainuun Sanomat 01.08.1951.

³⁴⁶ OMA/PPA C III:1 Poliisitutkintapöytäkirjat v. 1923 - 1930.

³⁴⁷ RTLA, osasto 80 kirjeenvaihto 1945 - 1978, kirje 22.3.1955.

³⁴⁸ Kainuun Sanomat 01.10.1958.

³⁴⁹ Välimäki: KK 10.11.1982. Esim. kuvassa 2.24 näkyvät semaforiopastimien rungossa pyöreät rengaskilvet, jotka osoittavat, etteivät opastimien näytöt olleet suorassa yhteydessä vaihteiden asentoihin. Ratapihan turvalaitteet säilyvät niin olemattomina, että 1990-luvun lopussa ratapiha-alueella kaiken liikenteen suurimmaksi sallituksi nopeudeksi määrättiin 20 kilometriä tunnissa. Parannusta on tulossa vasta vuonna 2006, kun sähköistys valmistuu.

Ajopuolellakaan työaikoja ei noudatettu, mutta järjestelmä sopi ainakin muutamille kuljettajille³⁵⁰:

Onhan sitä sitten vapaata enemmän että minäkin mielummin tein sen 18 tunnin päivän kuin sen kolme viiva kuuden tunnin. Kun sen ties sitten että on vapaatakin sitten vastaavasti. Nykyään kun ne pojat tekee niitä pätkiä, niillä ei ole muuta vapaata oikeestaan kuin lomat. Vaikka ne lakisääteiset vapaatkin lasketaan niin kun se on yökin sitä vapaata niin siitä tulee helposti että se ketkahtaa niin että se tulee nukuttua se vapaa-aika.

Eräät haastateltavat epäilivät, että 1950-luvun aikana Korean sodan aiheuttama kansainvälisen tilanteen jännittyminen sekä runsaat Neuvostoliiton ja Yhdysvaltojen tekemät ydinpommikokeet aiheuttivat myös Suomessa sen, että pohjoisia kanta- ja poikittaisratoja alettiin strategisista syistä kiireesti kunnostaa. Kontiomäen veturimiehiä lähetettiin muutaman kuukauden komennukselle muun muassa Ouluun, josta käsin korjattiin Pohjanmaan rataa. Sepeliä ajettiin sinne Utajärveltä, ja töitä sai tehdä niin paljon kuin jaksoi. Kukaan ei kysellyt ylityötuntien maksimimäärää. Varikon seinällä oli kiertävä lista, johon komennusmiehet laittoivat nimensä. Viimeksi ajosta tulleet laittoivat nimensä alimmaiseksi. Listan yläpäästä komennettiin sitten miehiä vuoroon, mutta joskus ei mennyt kuin pari tuntia, kun jo tultiin taas hakemaan ajoon. Ylityökorvaukset olivat suuret, mutta nukkua ei ehtinyt.³⁵¹

Vanhemman polven kuljettajat eivät aina tahtoneet jaksaa pitkiä vuoroja. Nuorena lämmittäjänä eräällä matkalla mukana ollut kertoja muisteli tilannetta, jossa heidän junansa olisi ollut määrä eräällä asemalla ajaa sivuraiteelle odottamaan vastaantulevaa junaa. Sivulle ajon piti tapahtua ns. lyhyen vaihteen kautta, eli nopeus olisi pitänyt laskea 35 kilometriin tunnissa³⁵²:

Nuorena miehenä olin lämmittäjänä ajossa. --- Komeeta heinäkuuta se oli. ---[Tultiin kohtaan jossa] oli se sivulle meno --- kahtelin sinne pellolle kun siellä oli heinätyöväkeä ja vilkuttelin niille. Sitten mä katoin että siipi[opastin] meni ja korsteeni laulaa vielä täysillä. Minä katoin: kaveri [kuljettaja] nukku, vanha äijä. En minäkään ruvennut herättelemään, hyökkäsin sinne kaverin puolelle ja vetäsin venttiilin kiinni ja karjasin korvaan sille että "punanen"^[353]. Se veti kahvan laitaan, se tajus heti mikä oli tilanne ja perkele kun me syöksyttiin, meillä oli vielä täys vauhti kun veturi meni kolmevitosen vaihteeseen. Minä katoin että saakeli kun kerkes näyttää että kehys menee näin [näyttää vinoon] ja kattila näin [näyttää suoraan]. Minä pitelin kyllä tanakasti kiinni. Sitten se pysähty tietysti kun hätäjarrutuksen teki, mutta sen verran oli kuski vanha kettu, kun mä katoin että koko ajan se polkee veturin jarruja ettei tule lovia [pyöriin]. --- Se pysähty siihen, kuski otti jarrut pois ja veti raudan auki ja tuo ei junanlähettäjä onneksi näyttänyt ollenkaan huomioivan sitä tapausta, tietenkään se ei sitä nähnytkään kun se asema oli siellä vielä aika kaukana, se siellä pyöritteli vaan ohimerkkiä, kaveri löi rautaa auki ja hiekkaa alle että päästiin irti siitä -- - ja sitten kun oltiin vähän matkaa menty, niin kuski: "Mihkä kohdalle jäi ravintolavaunu?". Mä sanoin että se jäi [vaihteen] kielille. "Hyvä, ei tuu laskua", se sano^[354]. Se oli vanhin äijä siinä vuorossa, se oli jo eläkeiässä.

³⁵⁰ H63210.

³⁵¹ H25470.

³⁵² H49490.

³⁵³ "Punanen" = rautateillä yl. radioyhteydessä veturiin annettu seis-komento.

³⁵⁴ Kuljettaja tarkoitti sitä, että ravintolavaunun pysähdyttyä ennen vaihdetta, sen astiat ja muut tarvikkeet säilyivät ehjinä eikä niiden korvaajaa alettaisi etsiä.

Vaikka ylitöitä paljon tehtiinkin, vuorotyötä tekevien ansiot jäivät silti alhaisemmiksi kuin etelän varikoilla. Pyhätöiden määrä oli pieni, koska tavarajunia ei ajettu juuri lainkaan sunnuntaisin ja etelän suunnan matkustajajunat kuuluivat Iisalmen varikon miehille.³⁵⁵ Kilometrirahojakaan ei tullut niin paljon kuin etelän varikoilta, koska Kontiomäeltä puuttuivat nopeat ja pitkiä matkoja vuorossa kulkevat matkustajajunat. Vastapainoksi liikennevilkkkaus oli vähäisempää kuin etelän radoilla ja ajaminen helpompaa, samoin lepohuoneissa ei joutunut kovin paljon viettämään aikaansa, vaan yleensä pääsi ajosta palaamaan suoraan kotiin. Stressittömyys ja vähäinen liikenne korostuivat erityisesti veturinkuljettajien mielipiteissä:

Siitä voidaan melkein tehdä tilastollinen tosiasia, vaikka se tilastollinen vale on että melkein kaikki Kontiomäestä etelään lähteneet miehet on kuolleet ennen aikaansa. --- Kun minäkin tässä Pasilassa nousin junaan --- ei siinä ollut yhtään minuuttia semmosta ettei siinä seissyt vähintään kolme junaa siinä asemalla. Toinen oli tulossa ja toinen menossa ja kun toinen hävis, niin jo toisen pää näky siinä. Ja kun se on vielä yksinajoo niin jos ei se rassaa miestä, niin ei sitten mikään. --- Ja sitten jos putoot jengasta ja jäät niille "jäännösvapaille" sinne, se on huono homma. Se on sekaisin koko Etelä-Suomi jos joku häiriö tulee, letku puhkee tai muuta ja korjaat sitä siellä linjalla, niin saa sanoa että hulirumsis, se on monta tuntia sekaisin se homma.³⁵⁶

Mä olen tykännyt Kontiomäestä aina työpaikkana siksi että se on semmonen niin kuin ei stressaava. Jos ajatellaan vaikka Helsinkiä, hyvin stressaava työpaikka. Se on sitä jatkuvaa kovaa menoa ja niin kuin liikennevaloissa ajamista.³⁵⁷

Vaikka 1950-luvulla junia kulki paljon Kontiomäen kautta, säilyi esimerkiksi Nurmes — Kontiomäki väli vähäliikenteisenä. Pohjoiseen ajava, illalla lähtevä tavarajuna oli Nurmeksessa yleensä jo myöhässä, kun tavaraa piti hakea monesta paikasta. Mikäli Kontiomäen paikallisvuoro, "iltalättä", oli jo ehtinyt Nurmekseen, tavarajunalle annettiin lupa Kontiomäelle asti, koska kohtaavaa liikennettä ei ollut.³⁵⁸ Vähäinen liikenne aiheutti myös sellaisia toimintaohjeiden rikkomuksia, että julki tullessaan ne olisivat tienneet syytettä Kontiomäen junanlähettäjäille. 1950-luvulla ja 1960-luvun alkuvuosina radoilla liikkui paljon hitaita venäläiskuljetuksia. Yksi säännöllisesti myöhässä oleva tuli Oulun suunnalta hieman ennen Oulun kiskobussia, josta taas oli yhteys Kontiomäeltä lähtevään etelän pikajunaan. Jotta pikajunan lähtö ei olisi viivästynyt kovin paljon, Kontiomäki antoi kiskobussille luvan lähteä Paltamosta, vaikka tavarajuna oli vielä samalla suojastusvälillä. Paltamon miehet olivat ihmetelleet käytäntöä, mutta hyväksyneet sen, koska junasuoritusvastuu oli Kontiomäellä. Lätän kuljettajalle oli vain annettu huumorimielessä ohje, että venäläiskuljetusta ei saanut ohittaa ennen Kontiomäkeä. Tosiasiassa ohittaminen ei olisi mahdollista, koska välillä oli vain yksi raidepari.³⁵⁹ Käytäntö ei ollut aivan niin vaarallinen miltä se nykyisin tuntuu, sillä vielä tuohon aikaan junien nopeudet olivat hyvin

³⁵⁵ H08360.

³⁵⁶ H40950, H83820.

³⁵⁷ H19210.

³⁵⁸ H82500.

³⁵⁹ H16260.

alhaisia. Tavarajunan nopeus oli 35 kilometriä tunnissa; jos se eteni 41 kilometrin tuntivauhtia, puhuttiin jo kiitotavarajunasta.³⁶⁰ Suurin uhka tuossa tilanteessa olisi ollut se, että tavarajuna olisi katkennut ja osa vaunuista jäänyt linjalle näkemäesteen taakse tai ne olisivat laskettaneet liukua alas Kontiomäen nousua suoraan henkilöjunan eteen. Vahinkoja ei onneksi sattunut.

Hiljainen oli myös Taivalkosken suunta. Siellä suurimmaksi ongelmaksi tulivat porot, sillä rata kulki pohjoisosiltaan jo poronhoitoalueella. Porot nousivat usein makaamaan radalle tai ratapenkalle ja jos oltiin tulossa kaarteesta, niitä ei yleensä ehtinyt nähdä ajoissa, vaan osa jäi alle. Porokuolemien määrä näytti pysyttelevän parissakymmenessä vuotta kohden³⁶¹. Kohtaavaa liikennettä sen sijaan ei juuri ollut, muistelee väliä paljon ajanut kuljettaja³⁶²:

Kun Taivalkoskelle lähetään niin se on niin lupsakkaa että juna lähtee silloin ja silloin ja siihen aikaan on Taivalkoskella, nyt jos ajettiin, että oli esimerkiksi normaalia pienempi juna, niin totta kai se menee, ei tarte ylinopeutta ajaa, mutta normaalisti se meni nopeammin se väli. Me saatettiin pysähtyä, kun oli kesähelle, jonkun sopivan lammen luona ja käytiin vilvoittelemassa siinä kun ei ollut ketään tulossa vastaan eikä ketään menossa. Se on sitä minusta semmosta lupsakkaa, mukavaa, ja sitten taas lähetettiin menemään, ja jos oli marjoja, niin kateltiin, käytiin kahtomassa, tänne tullaan marjaan ja tämmöstä... --- Nyttinkin Taivalkosken radalta on matkustajaliikenne lopetettu kokonaan, silloin se aina on tietysti kun [juna]kohtaukset tulee, niin täytyy joutua suurinpiirtein siinä ajassa, että ei jää matkustajaliikenne myöhään, mutta jos nyt vaikka tavarajunien kohtaaminen on, niin ei se nyt niin haittaa kun se tietään, että se on sieltä tulossa se juna, että jos se ottaa väliltä vaunuja ja ne on kuormaamattomia, niin toinen juna oottaa sen aikaa kun toinen tulee sieltä, sitten se on tullut ja sitten lähetään jatkamaan, että se on lupsakkaa sillä lailla.

Kun Taivalkosken väliä alettiin ajaa kiskoautoilla, se sai samalla kunnian olla ensimmäinen ja todennäköisesti myös ainoa VR:n liikennöimä väli, jossa saatiin puolivirallisesti pysähtyä matkustajien ottamista ja jättämistä varten myös oikenteiden liikennepaikkojen välillä, muistelevat väliä ajaneet kuljettajat:

Olin just ajossa Taivalkosken suuntaan. Keskellä rämettä vanha ukko viittoili kyytiin. Oli semmonen kuuma semmonen hellepäivä ja ukolla kumiterät jalassa. Kirkolle oli kuulemma asiaa. Siinä oli lätässä kuitenkin mukana etelästä joku tarkastaja niin se sieltä tuli minulle rähjäämään kun siinä ylikäytävällä pysäytin. "Ei siinä ole liikennepaikkaa", se sano. "Ei ollukaan ennen kun mä siihen pysäytin", minä siihen. Se vaan jankkasi että ei saa pysähtyä missä tahansa, että pitää paikallisten oppia kävelemään asemille. Minä sanoin että kuulehan, tuokin ukko käy jo seitsemääkymmentä ja varmasti on kävellyt hyvinkin kymmenen kilometriä tähän ratan varteen niin miksi sitä pitää vielä kävelyttää toinen samanmoinen matka ratan reunaa asemalle? Kyllä ne jo täällä osaa kävellä. Niin tuli sitte ohje että saa pysähtyä muuallakin jos on kyytiin pyrkiöitä eikä jää sen takia myöhään.³⁶³

Jos joku viittoili kädellään, niin se otettiin kyytiin kun oli vaan että kerkesi pysähtyä. Ja jätettiin kanssa, niin mehtämiehet ja kalamiehet, kaikki jätettiin sinne ja otettiin --- niin yhtenä kesänä oli lätää täynnä ihmisiä ja tämä R:n Maija huito tila-aidalla --- pysäytti lätän, K:n Pentti oli rahastajana siinä ja matkustajia oli siinäkin ohjaamossa kun oli täysi juna. Niin Maija pysäytti junan ja Pentti aukaisi oven ja kysy että mihin Mai-

³⁶⁰ H95410.

³⁶¹ VRPM, lähteneet kirjeet 1959 - 1969 Da10, nro 822 ja 1964 Da13, nro 1064.

³⁶² H19210, H42600.

³⁶³ H41490, H62280. Hieman toisin kerrottuna myös H71380 ed.

ja lähtee, niin se sano ensimmäiseks etten minä lähe mihinkään vaan sillä oli L:lle voipaketti tuonne Pesiönkylälle lähetettävänä ja Penttihan otti sen ja sitten oli jotain kortteja tai kirjeitä postiin vietäviä, että tämmöset asiat oli ja junan pyssäytti.³⁶⁴

Marja-aikaan niitä oli menijää joka näreen kohdalle. Minä mummoille sanoin, että kolmesataa metriä pitää olla väliä, sen tiuhemmalle mie en pysähdy. Myöhässähän sitä aina mentiin Pesiökylälle, mutta siinä oli vähän sitä seisomista että siinä saatiin sitä aikaa kiinni --- ja sitten taas tuonne Taivalkoskelle päin pysty vähän ajamaan kiinni. Sinne oli taas kiire kun Kuusamon linja-auto ootti asemalla ja se ei oottanut pitkään, ne piti niin tiukasti aikataulusta kiinni, ne saatto jättää matkustajat, vaikka koitettiin välillä matkaltakin soittaa, että oottakaa, meillä on kolme-neljä matkustajaa, ei ne pirut oottaneet. --- Minä aina muistan kun Iisalmesta olivat kyydissä...kaks ämmää, toinen sano että tähän pysäytää ja minä siihen jätin, niin toinen että ei tähän kun etempänä on paremmat marjamaat. Siinä ne rähis keskenään iisalmelaiset että toinen että tähän ja toinen että ei. Minä sanoin että tähän on pyyetty ja ovi on auki. Minä aattelin että helvetti että eestaas. Ne vissiin vähän tunsu että nyt on kuskilla pinna kireenä. Se kun laskeutu viimesenä kysy "Otatko meidät tästä takasin?" "Otan, kun vaan ootte näkyvissä siinä", "Hyvä, kyllä me tullaan."³⁶⁵

Jonkin aikaa Taivalkosken suunnalla kokeiltiin myös kuljettajarahastusta, mutta se ei oikein toiminut, jos ihmisiä oli paljon. Junat jäivät myöhään. Usein kyytiin nousi vakiomatkustajia, kuten metsureita, jotka kulkivat aina samojen hakkuu-alueitten ja kodin väliä. Kun he oppivat miten paljon kyyti maksaa, he heittivät sisään tullessaan tasarahan kiskobussin mittarikotelon suojukseen. Määräasemalla kuljettaja laski rahat ja repi niiden mukaan lippuja.³⁶⁶ Taivalkosken rata on muutenkin hyvin erikoinen. Se on Suomen ainoa varsinainen erämaarata, joka ei pahemmin sivua asuttuja seutuja. Eräs kuljettaja muisteli miltä tuntui yhtenä talvi-iltana lähteä yksin kohti Taivalkoskea viemään varakalustoa vuorolätän rikkoonnuttua sinne. Reitillä eivät olleet kuin porot kiusana eivätkä nekään liikkuneet pimeällä:

...mutta kyllä se vähän orvon tuntusta on liikkua semmosessa [paikassa], kun siellä kahteli maisemia. Kun siellä suon yli mentiin, oli viisi kuusi kilometriä suota ja sieltäkin kiuluu neljä viisi ikkunaa, jossa valo palaa. Siellä oli taloja siellä suon reunassa. Kyllä minä ainakin ajattelin, että ei tää oo meikäläisen asuinpaikka.³⁶⁷

Taivalkosken vuorot olivat täynnä vain marja-aikaan ja silloinkin niissä matkusti enemmän vapaalipuilla kulkevia rautatieläisiä kuin maksavia matkustajia. VR:llä työskenteleviä ihmisiä tuli Kouvolaa myöten Hyrynsalmen ja Taivalkosken alueelle marjastamaan.³⁶⁸ Mustikka-aika oli vilkkainta. Eräs kuljettaja laski silmämääräisesti, että Kontiomäelle palatessa matkustajilla oli mukanaan ainakin neljäntasataa kiloa mustikoita.³⁶⁹ Joillakin oli jopa sukset mukana, että he pääsivät paremmin hetteisille soille ja mielestään parhaille keruupaikoille. Samoin kerrotaan että jollain marjastajalla oli ollut pieni varpuluuta mukanaan, jolla hän harjasi ensilumet pois mättäiltä ja sitten keräsi siitä puolukat.³⁷⁰ Marja-

³⁶⁴ H41820.

³⁶⁵ H31310.

³⁶⁶ H41490.

³⁶⁷ H79230.

³⁶⁸ H25840.

³⁶⁹ H31310.

³⁷⁰ H82675.

junien maine tunnettiin ainakin Kainuussa: eräs kuljettaja oli vapaapäivänään vaimonsa kanssa tulossa marjasta Hyrynsalmen suunnalta. Kiskobussi oli täynnä ihmisiä ja kaikilla marjakantamukset mukana, kun mustikka-aika oli parhaimmillaan. Kontiomäen asemalaiturilla juna seisoj odottamassa hymyileviä ihmisiä. Kun tulijat kysyivät, mikä ihmisiä nauratti, niin nämä kertoivat, että junanlähettäjä oli aseman kovaäänisistä kuuluttanut: "Mustikkapikajuna Poronia Taivalkoskelta saapuu" (kuva 2.25).³⁷¹



KUVA 2.25 Ylimaan liikenteen aikaan. "Lättähatulla" ajettu Taivalkosken paikallisjunavuoro H676 saapuu Kurtin liikennepaikalle. (Markku Nummelin, 19.07.1981)

Työolot

Työolot eivät varsinkaan ajovarikon alkuvuosina olleet kovin kehuttavat. Kalusto oli vanhaa, huolto- ja korjaustiloja vähän eikä nykyisenkaltaista työsuojelusun-
nöstöä juuri ollut. Tilanne ei luonnollisestikaan koskenut vain Kontiomäkeä, vaan eräin osin se oli valtakunnallinen. Ennen varikon peruskorjausta Kontiomäen on-
gelmat olivat kuitenkin osittain omanlaisensa. Ahdas ratapiha tuotti vaikeuksia
koko sen ajan, kun liikenne säilyi vilkkaana. Dieselkaluston tulon jälkeen ratapiha
kävi ahtaaksi myös pituussuunnassa. Entistä pitemmät junat eivät enää mahtu-
neet kaikille raiteille. Vuonna 1971 käännyttiin jälleen ammattiliiton puoleen ra-
tapihan työolojen kohentamiseksi. Työssä oli tuolloin vain yksi päivystysveturi,
vaikka asemalla liikkuvien vaunujen määrä oli kasvanut vuorokaudessa jo tuhan-
teen, vilkkaimpina päivinä luku nousi jopa 1400 vaunuun. Järjestelytyö oli käynyt
niin raskaaksi, että iäkkäämmät junamiehet olivat jo hakeutuneet kevyempiin
vaihdemiehen tehtäviin.³⁷² Epätasainen ja huonosti valaistu ratapiha vioitti hel-

³⁷¹ H25760. Todettakoon, että ainakin Varkauden suunnalla sodan aikana ja jonkin aikaa sen päättymisen jälkeen ajettiin erityistä "marjajunaa" Varkaudesta Syrjän liikenne-
paikalle. Härkävaunuista koottu juna keräsi matkustajia liikennepaikkojen ohella rei-
tin kaikkien marjamaitten kupeelta. (Seppänen 1995, s. 36) "Poronia" oli Taivalkos-
ken reitin henkilöjunien kutsumanimi, koska matkalla näki usein suuria porotokkia.

³⁷² RTLA, osasto 80:n kirjeenvaihto, liite kirjeeseen 04.03.1971.

posti ratapihavuorossa olevien konduktöörin polvet. Kun töitä oli paljon, aina ei voinut vaunun rappusilla odottaa, että vaunun vauhti ehti laskea kohtuulliseksi, vaan sieltä hyppäsi alas liian kovassa vauhdissa. Pimeässä ei liioin kunnolla nähty minkälainen alusta hyppykohdalla oli. Ajan myötä pelkän liian kovan juna-nopeuden lisäksi epätasainen alusta kulutti polviniveliä.³⁷³

Fyysiseen rasitukseen joutuivat höyryveturiaikana myös polttoainekentän työntekijät sekä lämmittäjät, joista viimeainitut vielä joutuivat suoriutumaan tehtävästään heiluvassa ja liikkuvassa veturissa. Heidän rasitustaan lisäsi se, että sotien jälkeen vetureissa käytetyn polttopuun laatu heikkeni. Se oli vielä sotavuosina ollut hyvää, puhtaaksi kuorittua pölliä, mutta rauhan tultua pölleille keksittiin parempaa käyttöä ja polttoaineksi saatiin tuoretta haapaa tai lahoa puuta.³⁷⁴ Kun Kainuussa talvisin oli kovia pakkasia, ei laho puu palaessaan jaksanut nostaa painetta, vaan pesää oli täytettävä jatkuvasti.³⁷⁵ Joskus polttoaineksi saatiin ranteen paksuista leppää, jota ei tahtonut ehtiä lappaa pesään sitä vauhtia kuin se paloi. Lämmittäjän kannalta erityisen hankalia olivat Oulusta ajettavat tyhjävaunujunat, joiden päädyt vastatuulella ahdistivat purjeitten laila menoa.³⁷⁶ Jos sattui vielä satamaan kevyttä pakkaslunta, se tunkeutui pyörien laakereihin ja lisäsi kitkaa. Erään lämmittäjän halonkäyttöennätys tuollaisessa kelissä oli 46 mottia halkoja puolentoistasadan kilometrin matkalla³⁷⁷. Tavallisesti työvuorot saattoivat kestää kuusitoista tuntia ja sinä aikana lämmittäjä ehti heittää pesään parinkymmenen motin edestä halkoja.³⁷⁸

Ainakin yksi Kontiomäen eläkkeellä olevista veturimiehistä on joutunut käymään tutkimuksissa epäillyn asbestoosin vuoksi. Asbestia käytettiin höyryvetureissa eristeaineena ja sen kanssa jouduttiin paljon suoraan kosketukseen. Muun muassa Tv2-sarjan Wilson-vetureitten hatarat hytit oli tiivistetty asbestimassalla. Kun veturi oikein kunnolla tempaisi radalla, ei virkatoveria aina hetkeen erottanut hytissä leijuvan asbestipölyn takia. Asbestin vaaroja ei tuolloin tiedetty ja talleille palatessa vain harjattiin enimmäkseen pölyt pois harteilta. Asbestille altistuminen alkoi jo työpajoissa. Veturien tulipesien vuorauksessa käytettiin varsinkin sota-aikaan asbestia. Huollon yhteydessä vanha asbesti kaavittiin pois kattilan seinistä, sekoitettiin veteen ja siihen lisättiin jauheena olevaa uutta asbestia. Siitä leivottiin taikina, ”mälli”, joka sitten levitettiin takaisin kattilan seiniin.

Suhtautuminen työperäisiin sairauksiin säilyi pitkään hieman vähätteleväenä eikä kaikkia oireita edes mielletty vakaviksi. Vielä 1950-luvun lopussa Veturimies-lehdessä rautateitten ylläkäkäri kirjoittaa kuljettajien ja lämmittäjien tyypillisistä sairauksista ja toteaa muun muassa, että höyryveturin lentävä hiilipöly voi aiheuttaa pölykeuhkon, ”jota tosin ei voi pitää sairautena”, moottori-vaunuissa taas koneen ääni synnyttää huonokuuloisuuden ”joka on hetkellistä

³⁷³ H29250.

³⁷⁴ H41490.

³⁷⁵ H25470.

³⁷⁶ H61340.

³⁷⁷ H97670.

³⁷⁸ H97895.

ja tuntuu vain ajon jälkeen³⁷⁹. Kontiomäellä eläkkeelle jääneiden veturinkuljettajien yleisin vaiva onkin huonokuuloisuus. Kun VR sai ensimmäiset moottorivaununsa 1930-luvulla eli niin sanotun Ds-sarjan, niitä ajettiin suoraan konehuoneesta eikä kuljettajan ja dieselmoottorin välissä ollut minkäänlaista äänieristystä. Kun ämpärinkokoiset männät³⁸⁰ jauhoivat aivan kuljettajan vieressä, meteli oli hirveä³⁸¹. Tilanne oli samankaltainen 1950-luvulla uusien kiskobussien, Dm7-sarjan "lättähattujen" tullessa käyttöön. Kiskobusseissa ohjaamo eli ajo-öytä sijaitsi moottorivaunun kummassakin päässä, mutta toisessa päässä ohjaaman yhteyteen oli sijoitettu dieselkone, jonka peittona oli aluksi vain pelkkä peltinen kuori, jossa ei ollut minkäänlaista äänieristystä. Kone huusi suoraan kuljettajan vasemman korvan vieressä. Dm-sarjan kalustolla ajettiin Kontiomäellä paljon ja osittain sen vuoksi usealta vanhemman polven kuljettajalta vasen korva on osittain kuuroutunut. Eräs kuljettaja tosin kertoi, että hän pyrki jo 50-luvulla ajamaan kiskobussia hiljaisesta ohjaamosta ja jopa tarvittaessa kävi kääntöpöydällä kääntämässä vaunun oikeaan suuntaan. Talvisaikaan hiljaista ohjaamoa ei voinut käyttää, koska sinne ei ollut rakennettu lämmitystä. Dm7-sarja ehti olla jo jonkin aikaa liikenteessä ennen kuin VR antoi ohjeet, että vauvoja olisi aina pyrittävä ajamaan siitä ohjaamosta, jossa moottoria ei ollut. Samassa yhteydessä myös siihen ohjaamon rakennettiin lämmityslaitteet. Vasta kun tämä oli tehty, joku sattui keksimään, että ongelma olisi ratkaistu helpommin ja halvemmalla parantamalla heti moottorin äänieristystä. Näin tehtiinkin, ja entinen moottorin peltisuojaus vaihdettiin äänieristettyyn konekoppaan.³⁸²

Sosiaalitulat ja Taivalkosken suunnan liikennepaikkojen lepohuoneet pysyivät pitkään hyvin kehnoina. Eräs kuljettaja muisteli, miten hän vei höyryveturijunan Oulun suuntaan. Ahmaksen tai Utajärven kohdalla veturin miehistö vaihtui ja hänen piti ajaa Oulusta tullut kiskobussi takaisin Kontiomäelle. Hän oli kuitenkin sotkenut itsensä nokisessa veturissa eikä kehdannut sellaisenaan lähteä moottorivaunuun. Koska liikennepaikalla ei ollut minkäänlaisia peseytymismahdollisuuksia, hän avasi tenderin sivuhanan ja peseytyi sieltä liruvan veden alla. Toisella raiteella seisovan paikallisjunan matkustajilla oli katselemista kun kuljettaja hinkkasi itseään talvipakkasessa yläruumis paljaana.³⁸³ Nokiiseen ja vetoiseen höyryveturiin verrattuna kiskobussit edustivat kuljettajan kannalta kokonaan uutta mukavuutta, varsinkin kun peseytymismahdollisuudet liikennepaikoilla pysyivät pitkään olemattomina. Vakituksista kiskoautovuoroista, "herravuoroista", kilpailtiin. Pitkiä ja hyviä vuoroja Joensuusta ja Pieksämäeltä Kontiomäelle ajoivatkin vain näitten isojen varikoitten omat miehet³⁸⁴; kiskoautovuoro Joensuusta Kontiomäen kautta Ouluun säilyi pitkään Euroopan pisimpänä paikallisjunavuorona.

Kun Taivalkosken suuntaan käynnistettiin henkilöliikennettä sitä mukaan, kun rataa valmistui, lepohuoneina käytettiin tilapäisratkaisuja. Asemaraken-

³⁷⁹ Hirvonen 1959.

³⁸⁰ H95690.

³⁸¹ H25470.

³⁸² H25540.

³⁸³ H25470.

³⁸⁴ H42600.

nuksia ei rataosan varrelle muutoinkaan juuri rakennettu, liikennepaikkoja osoittivat vain nimikyltit ja puulaiturit. Yhtenä poikkeuksena tosin oli Siltasuon seisake, johon tehtiin myös odotussuojarakennus³⁸⁵, mutta muutoin radan pohjoisosassa vain Vääkiössä oli asemarakennus, muualla vain pelkkä laiturijä ja nimikyltti³⁸⁶. Jonkin aikaa moottorivaunulla kuljetettiin matkustajia Hyrynsalmelta Olkiahon tasoylikäytävälle, josta nämä jatkoivat postibussilla Ämmänsaaren suuntaan. Moottorivaunu palasi takasin Hyrynsalmelle, jossa kuljettaja yöpyi tavaramakasiinissa. Laajan liikennepaikan toimiessa jonkin aikaa määräasemana kuljettajat viettivät siellä yönsä pienessä asuntovaunussa.³⁸⁷

Vaikka Kainuun seudun linjat olivat yleensä rauhallisia, 1950-luvulla vaikeuksia aiheutti Suomussalmen voimalaitoksia ja maanteitä rakentanut, pääosin muualta tullut miesjoukko. Henkilökunta joutui painimaan juopuneiden miesten kanssa ja Suomen oloissa harvinainen junakaappauskin tehtiin noihin aikoihin, kun miesjoukko pakotti Laajalle menossa olevan kiskobussin jatkamaan puolivalmistaa rataa Vääkiöön asti.³⁸⁸ Junahenkilökunnalle ja erityisesti kuljettajille henkisesti raskaita ihmisten yliajoja eli "allejääntejä" ei Kontiomäen alueella tapahtunut kovin paljon verrattuna etelän rataosiin.

Kerran ajoin Helsinkiin päin ja mulla oli luotsina etelän varikolta mies. Aina kun josain sivutiellä vähän pilkotti auton kulmaa tai vaikka ois mimmonen polku mennyt ratan yli, niin se kaveri aina: "Soita pilliä". Minä että "eihän se sieltä tule, kun toiseen suuntaan on menossa", niin kaveri sitten lopulta sano että "kun on samalla matkalla kolmet luut kaivanu veturin alta, niin tieätkö miltä ne lihat maistuu?" Minä sitä sitten ajattelin että on siinä hirvee ressi kun töitänsä pitää jatkaa ja koko ajan tommonen hirvee pelko.³⁸⁹ [vk]

Minun urani aikana kolme on jäänyt alle. Ne oli kaikki ihan selviä tahallisia niin en minä niistä paineita ottanu, en tarttenu ees sairaslomaa kun järkeilin että jos joku sinne alle haluaa niin se on sen ratkasu eikä siinä mitään voi tehdä.³⁹⁰ [vk]

Kontiomäen alueen merkillisimpiin onnettomuuksiin kuuluu vuonna 1951 tapahtunut yliajo, jossa jormualainen maanviljelijä menetti henkensä. Kajaanista lähteneen kappaletavarajunan saavuttua Kontiomäen asemalle eräs asemamies huomasi veturin karja-auran alle tarttuneen miehen. Hän oli vielä elossa, mutta kuoli ensiavusta huolimatta myöhemmin. Veturin karja-aurassa näkyi lähempää katsottuna heiniä ja reen valjashihnojen kappaleita. Jormuan ylikäytävältä löytyikin pirstoutunut reki kohdasta, jossa maanviljelijä oli ylikäytävällä jäänyt junan alle ja raahautunut siellä lähes kymmenen kilometrin matkan Kontiomäelle. Hevonen löytyi läheisestä metsästä vahingoittumattomana. Ihmeellisenä pidettiin sitä, ettei kuljettaja sen enempää kuin lämmittäjäkään huomannut tapausta.³⁹¹

³⁸⁵ Nummelin 1987, s. 10.

³⁸⁶ Välimäki: Ylä-Kainuu 23.04.1981.

³⁸⁷ H10380.

³⁸⁸ Välimäki: Ylä-Kainuu 23.04.1981, 27.09.1981

³⁸⁹ H82510.

³⁹⁰ H82500.

³⁹¹ Kainuun Sanomat 04.03.1951.

Vuorotyö aiheutti jo epäsäännöllisyytensä vuoksi joillekuille ongelmia, toiset taas pitivät siitä:

Minä en tykkää semmosesta työvuorosta kuin seitsemästä neljään. Minä muun muassa vihasin sitä kun minä konepajaan menin, minä vihasin sitä seitsemän töihin lähtöä ja sitten tuli konepajassa toinen vuoro, rupesivat hiiltä ajamaan sinne konepajan lämmitystä varten, niin tuli iltavuoro, kahdesta kymmeneen, niin minä valkkasin heti sen, minusta se oli luonnollisempi niin kuin tehdä tällä lailla kymmeneen asti ja toiset taas, että miten ihmeessä sinä, eihän sulla jää iltasella mitään aikaa.³⁹² [vk]

Oli yks kaveri, joka ei todella saanu [päivisin nukuttua], sano että yöstäkin kun hän pääsi aamulla, seitsemän aikaa oli kotona, koko yö [töissä], vartin yli --- yheksän alko työt ja puoli seitsemän aikaan aamulla loppu, niin se on pitkä yö, niin se sano, että ei tuntia pysty oleen nukkumassa. Se on niin hankala tilanne, että hän sanoo suoraan että se ei hänelle sovellu tämä työ ja niin siinä kävi --- että kohta potkas tyhjää. --- lopussa sitten infarktin sai, toipu siitä, meni muutama vuosi ja sen jälkeen oli maan sisässä.³⁹³ [vk]

Konduktööreillä yövalvomisen lisäksi raskautta tuovat pitkät työajat. Höyryveturiaikaan sama konduktööri kävi pisimmillään Mikkelissä, Nurmeksessa ja Oulussa, mutta nykyisin he jatkavat Helsinkiin asti³⁹⁴. Työajasta tulee pitkä, mutta vastineeksi myös vapaa on pitempi. Kuitenkin vanhemmiten yövalvomiset ja pitkät matkat junassa edestakaisin tuntuvat aina vaan työläämmiltä.³⁹⁵

Dieselveturien tulo helpotti työtä fyysisesti, mutta lisäsi henkistä kuluttavuutta. Eräille vanhoille kuljettajille uuden oppiminen kävi liian kovaksi, ”höyryveturi ei lähtenyt päästä”, sillä uudet koneet vaativat erilaisen ajotekniikan.³⁹⁶ Ajonopeudet alkoivat myös kasvaa. Kontiomäellä ajettiin ensimmäisinä dieselveuosina vielä höyryveturiaikataulujen mukaan, jolloin aikataulussa pysymisessä ei ollut vaikeuksia. Sitten matka-aikoja alettiin lyhentää ja tuli ongelmia:

Sanotaan että kun Savoniaa³⁹⁷ ruvettiin ajamaan Sv12:lla³⁹⁸ niin se oli niin tarkoilla se voimasuhde että siinä piti osata melko hyvästi [maasto], sitä nousi mäet aina siellä huippunopeuden rajoilla, aina pelata notkossa, samoten asemalle tulokin, että se piti uskaltaa tulla reippaasti ettei jäänyt. Se on se minuutti jossain raossa tiukka ottaa kiinni.³⁹⁹ [vk]

Mentiin Kuopioon myöhään, oli niin pirun laiska se veturi. Minä en saanut siitä kierroksia, siitä puuttu 150 kierrosta maksimi. --- Se oli huoltokierron päässä se kone, se oli väljä ja suuttimet miten sattuu ja savutti eikä se tykänny siitä naftastakaan --- kun mentiin kaheksankymppiä ja jos kentänheikennystä⁴⁰⁰ otti päälle niin se rupes ... purki sen. Piti koittaa lirutella että edes pysy siellä kaheksassakymppissä. --- Kaveri [koneapulainen] sano että minäpä käyn [konehuoneessa] tuon ruuvimeisselin kanssa, se sano vielä, että älä hätkähdä, että siinä on kohta koetaulussa valoja kun Hankasalmen siirtolassa. Minä sanoin että älä tyrkkää väärään väliin sitä ruuvimeisseliä,

³⁹² H21520.

³⁹³ H52660.

³⁹⁴ H46800.

³⁹⁵ H29250.

³⁹⁶ H97670.

³⁹⁷ Savonia = Helsingin erikoispikajuna.

³⁹⁸ Sv 12:n nykyinen sarjamerkintä on Dv12. Veturityyppi näkyy kuvassa 2.15.

³⁹⁹ H86470.

⁴⁰⁰ Kentänheikennyksellä pienennetään moottorin magnetointia, joka puolestaan kasvattaa kierroslukua.

senhän tietää kun on korkeat jännitteet siellä. Eihän niitä kaappeja olis käydessä saanut aukasta ollenkaan. Kohta sytty valot ja sitten se hyökkäs, oikeen pystyyn. --- Kun me Lapinlahelta lähetettiin hojottelin niin paljon kun se suorilla kärsi mennä. Siilinjärvi oli kauhun vallassa että jokos te ootte siinä? Seistiin asemalla. Se oli Lapinlahti ilmoittanut meidän lähön ja me melkein viisi minuuttia riipattiin kiinni [36:n kilometrin matkalla].⁴⁰¹ [vk]

Yli neljän minuutin myöhästymisistä piti tehdä kirjallinen selvitys. Huonolla veturilla matkannut kuljettaja kirjoitti raporttiin vain: ”liikaa hevosia laiturilla” eikä asiasta enää puhuttu⁴⁰². Savonian aikataulu oli laadittu Kajaanin ja Kuopion välille 116 kilometrin keskituntinopeuden mukaan. Kun Sv12-sarjan veturien huippunopeus oli 125 kilometriä tunnissa ja kun matkalla keskinopeutta vielä hidastivat kaarre- ja vaihdenopeusrajoitukset, ei välin ajamiseen aikataulun mukaisesti ollut mitään mahdollisuuksia. Tuolloiset matkanopeudet olivat kuitenkin vielä hallittavissa. Vasta sähköveturien tulo pääradoille on nostanut matkustajajunien nopeuden inhimillisen selviytymiskyvyn äärirajoille. Nykyisillä huippunopeuksilla opastimen havaitsemisaika on vain kahdeksan sekuntia⁴⁰³. Vauhti tuntuu kovalta jo entisistä veturinkuljettajistakin:

Mä tulin kerran Mikkelistä tällä junalla kun ajaa Helsingistä Kuopion kautta pikkusen yli kaheksan tuntii Ouluun. Piti välillä pitää penkinlaidasta kiinni kun tökki kah tomaan kun kilometripylväät oli aitapylväitä. Aattelin että on se helvetinmoinen vauhti. Pelottamaan rupes vaunussa.⁴⁰⁴

Vaikka dieselöinti helpottikin kuljettajien ja lämmittäjä-koneapulaisten työnkuva, Kontiomäen kaltaiset pienet ja syrjäiset varikot kärsivät eniten vähentyneistä ajoista. Suuret varikot vaativat itselleen tuottoisat ja pitkät matkustajajunareitit kuten esimerkiksi välit Oulu – Iisalmi tai Joensuu – Oulu. Koska kuljettajan peruspalkan päälle tulivat lisät ajetuista kilometreistä, lyhyet reitit ja pitkät odotusajat lepo huoneilla merkitsivät palkan laskua. Tilanteen vuoksi neuvotteluja ajoista ja eri varikoiden ajosuoritteista käytiin lähes viikottain. Tämä johti siihen, että palkkauksessa siirryttiin ns. virantekorahoitukseen, jossa 20 - 30 prosenttia palkasta tuli virantekorahoina.⁴⁰⁵ Palkkauskysymyksen lisäksi toinen suuri ongelmavyöhyte syntyi siitä, että koneapulaiset eivät enää päässeet normaalisti etenemään kuljettajiksi, vaan heidän uransa kehitys keskeytyi jopa yli kymmeneksi vuodeksi. Muutamien kuljettajien niin sanottu ”heittosakissa olo” venyi samoin miltei kymmeneksi vuodeksi.⁴⁰⁶ Heittosakilla olossa tarkoitettiin sitä, että kuljettaja oli ikään kuin varamies, joka ei tiennyt etukäteen työvorojaan tai vapaapäiviään. Kun tilanne oli tällainen, myös Kontiomäen tyyppiset paikat, joissa lämmittäjillä oli vielä mahdollisuus päästä kuljettajan vakanssiin,

⁴⁰¹ H83820.

⁴⁰² H83820.

⁴⁰³ H97670. Tilannetta korjaamaan on otettu käyttöön ns. kulunvalvonta, jossa ohjauksessa oleva näyttö ilmoittaa mm. tulevat nopeusrajoitukset.

⁴⁰⁴ H48750.

⁴⁰⁵ H95410.

⁴⁰⁶ V&V 1998, s.118; H 49490.

nostivat suosiotaan. Ongelmia tosin kasaantui sinnekin, kuten eräs veturinkuljettaja muistelee⁴⁰⁷:

Olin mä vissiin kolme vuotta heitossa, mutta mä olin jatkuvasti loman teossa että se oli niin kun vakinaista vuoroa tein, vuoron sisällä pyörin, kiersi silleen ett sama kaveri pyöri pitkään. Mutta sitten se meni täälläkin Kontiomäessä kun sitä yhdistettiin lättävuoroa, lättävuoroa kun ajettiin yksinään, niin sitten siellä kaverit kiersi niin että vähän ajan perästä tuli taas sama kaveri. Se alko kiertämään sitten, kun lättäajot väheni niin paljon ettei niistä saanut vuoroa, se oli kun ei meillä ollut lopussa enää kuin se Taivalkosken lättä. Parhaaseen aikaan oli Taivalkoskelle, Nurmekseen ja Ämmänsaareen. Ja sitten kun Ämmänsaareenkin oli monta junaa päivässä, aamulättä kahdeksalta, päivällä yhdeltätoista ja iltapäivällä, mitähän se mahto olla, seitsemäntoista aikaan.

Hierarkkiset valtasuhteet ovat olleet tyypillisiä rautateille. Työntekijäkunnan lisäksi jaottelu ulottui myös aviopuolisoihin. Varsin kuvaava on paljon käytetty sanonta: "veturimiesten rouvat, liikenneosaston naiset ja rataosaston akat"⁴⁰⁸. Korkein status oli asemapäälliköllä ja varikonpäälliköllä, sitten tulivat veturinkuljettajat ja junanlähettäjät. Kuilu esimerkiksi junanlähettäjän ja vaihdemiehen välillä oli niin suuri, että vaihdemiehen tehtyä puhelimitse ilmoituksen junan kulusta, junanlähettäjä ei aina vaivaantunut edes vastaamaan, löi vaan puhelimen kiinni.⁴⁰⁹ Konduktööritkin tunsivat olevansa junanlähettäjien alapuolella. He eivät yleensä sinutelleet junanlähettäjiä, ottivatpa jotkut virkialakinkin pois päästään astuessaan asematoimistoon.⁴¹⁰ Konduktöörit olivat muutoinkin hie-man väliinpuotoajan asemassa. Teknisesti he ovat junan päälliköitä ("kipparit"), mutta silti heidän palkkansa on kuljettajan ansioitten alapuolella, joskaan ei kovin paljon, eikä heidän ammattikuntansa tunnu nauttivan samanlaista ulkopuolista arvostusta kuin veturimiehistö: "Kuljettajan hommissa on joku omituinen hohto", totesi eräs veturinkuljettaja itsekin. Se on ilmeisesti perua vielä niiltä ajoilta, jolloin heidän työtään ohjasivat tiukat kattilanhoitosäännöt⁴¹¹ ja kuljettaja oli tutkinnon suorittanut ammattimies. Junaliikenteen mielikuvien painottuminen veturiin koskee myös konduktöörejä⁴¹²:

Kun ryhmäkuva otettiin [konduktööreistä], niin joku siellä hätäili että mistä saahaan veturi taakse. Minä sanoin että minkä helvatun takia se pittää se veturi sinne saaha kun eihän me olla missään tekemisissä sen kanssa, että jos sinne jotain halutaan niin pannaan konduktöörinvaunu tai etes matkustajavaunu.

Arvovaltakysymys kohdistuu myös työaikana veturimiehen ja konduktöörin välille. Eräs kuljettaja muistelee⁴¹³:

Oltiin asemalle tulossa ja tulovaiheella paloi punainen. Pysäytin junan ja johan alkoi sisäpuhelin piristä. Kippari soitteli: "Mikä on, miksi seistään?" Minä sanoin: "Siellä on

⁴⁰⁷ H80790.

⁴⁰⁸ H36100.

⁴⁰⁹ TYKL, M.K, s.14.

⁴¹⁰ H82490.

⁴¹¹ H82490.

⁴¹² H25700.

⁴¹³ H25540.

punanen opaste edessä ja siitä ei mennä vaikka niin haluaisinkin". Niin koitti kippari itsestään tärkeää tehdä että heti piti kysellä.

Irrallisena tämä muistelmä kuvaa hyvin työtekijöiden keskinäistä suhdetta. Kuljettajalle ei tullut mieleenkään, että konduktööri olisi ehkä halunnut kuuluttaa matkustajille pysähtymisen syyn, vaan hän piti kysymystä suoraan omiin tehtäviinsä sekaantumisenä. Veturimiehistön välillä pysyvää arvovaltakiistaa ei yleensä ollut vaan välit olivat yleensä sopuisat. Lämmittäjä ja kuljettaja saattoivat tehdä yhdessä töitä jopa toistakymmentä vuotta. Hankaluuksia aiheuttivat yleensä vain henkilökohtaiset välit, eivät virka-asemaan liittyvät seikat. Vastuukysymykset tosin olivat hyvin selkeät. Kuljettaja vastasi kaikesta, jopa siitä, mikäli lämmittäjä vahingossa olisi turmellut kattilan.⁴¹⁴ Eräs veturimies muisteli omia kokemuksiaan nuorena lämmittäjänä hankalaksi tunnetun kuljettajan kanssa⁴¹⁵:

Mä kerran tulin tallivaralta sen kyytiin sillee että se oli lähdössä ulos ja [oli] kuonamontulla jo ja sille tuli riitaa lämmittäjän kanssa. Lämmittäjä nappas koppansa ja läks kävelemään. Tallipäivystäjä tuli mun luo, mä olin laittamassa yhteen Paikkuun tulia. "Onks sulla evästä minkä verran?" Mä sanoin että mulla on päiväksi. "Lähe kuusykköseen, lämmittäjä läks kävelemään sieltä. Niille tuli riita kuskin kanssa." Minä sanoin että miten mä selviän kun ei vanhat äijätkään selviä. Tallipäivystäjä sano vaan "Minä olen lämmittänyt sille äijälle monta vuotta, kyllä sinä tulet toimeen. Älä välitä sen pikku... ei se pahalla, jos se nakertelee, niin älä välitä niistä." Mä olin vuoden päivät sille lämmittämässä.

Vartiuksen ja Kostamuksen liikenne

Vartiuksen raja-asema on yksi Suomen viidestä raideliikenteen rajanylityspaikasta⁴¹⁶. Kontiomäen liikennealueen erikoispiirre ovat Venäjän Kostamuksesta Vartiuksen kautta ajettavat malmijunat sekä samoin Venäjän puolelta tulevat puujunat. Vartiuksesta tulee nykyisin neljä vakituista junaa vuorokaudessa. Myös suomalaiset veturit ja miehistöt käyvät Vartiuksen kautta rajan takana, Kivijärvellä, josta haetaan silloin tällöin puujunia. Neuvostoliiton hajoaminen vaikutti ainakin rajamuodollisuuksiin: Kivijärvellä käyvistä kuljettajista tuntuu joskus, että tulli on nykyisin tarkempi Suomen kuin Venäjän puolella, vaikka ennen tilanne oli päinvastoin.⁴¹⁷ Kun rata 1970-luvulla avattiin, rautatiekuljetusten ja Suomen tullin kannalta huolenaiheeksi tulivat Kostamukseen menevien lastien joukkoon Suomen puolella piilotetut tupakat ja pornolehdet. Ongelmaan puuttui silloinen Kontiomäen liikennepuolen pääluottamusmies, joka Rautatieläinen-lehdessä kehotti lopettamaan tämän tullin toimintaa hidastavan mauttoman tempun harrastelun.⁴¹⁸ Nykyisin tämäkin tilanne on toisinpäin ja rajavartijat Suomen puolella tuntuvat rajaliikenteessä ajavista veturinkuljettajista venäläisiä virkavelijään tarkemmilta. Venäjän puolella tavat ovat muutenkin toisenlaiset:

⁴¹⁴ H41490.

⁴¹⁵ H49490.

⁴¹⁶ Muut ovat Tornio, Vainikkala, Imatrankoski ja Niirala.

⁴¹⁷ H07565.

⁴¹⁸ Välimäki: Rautatieläinen 02.10.1980

Yks automies, vuosi sitten [1998] --- oli Kostamuksesta johonkin päin ajossa, puuta-
vara-ajossa Kostamuksesta, niin se sano, että menee venäläinen juna siellä, ne ruppee
vilkuttamaan hänelle ja hän pysähtyy ja ne pysähtyy kanssa, niin ne tarjoavat että os-
ta löpöä. Veturin miehillä oli tankista letku. --- Vähän väljempi siellä se moraali.⁴¹⁹

Eihän [rajan yli] alkuvaiheessa saanut viedä kymmentä senttiä pitempää puukonte-
rää, ei saanut olla puukossa. Nehän tarkasti kaiken, mutta sitten myöhemmin se lais-
kistui. --- Olihan siinä omanlaisensa määräykset siinä rajanylityksessä silloin kun lä-
hettiin. Viisi kuusi kilometriä oli ne rajamiehet mukana ja sama juttu takasinpäin tul-
lessa. Minäkin salkkua pidin mukana, kun eväät piti olla. Ensimmäisellä kerralla
näytin mitä salkussa on, seuraavalla kerralla jätin Vartiuksen asemalle sen kassin,
niin jo kysyi että missä salkku on? Minä sanoin että Vartiuksen asemalla. Mitään ai-
kakaussilehtiä ei saanut viedä, ne piti jättää Suomen puolelle.⁴²⁰

Tietysti ne rajamuodollisuudet oli silloin ne, ajettiin semmoiseen karsinaan ---. Venä-
jän puolella menttiin aidattuun alueeseen, siinä se tutki, oli upseeri ja sotamiehiä, ne
junan tutki, ettei siellä ole mitään. Ne kiersi ja kolusi joka paikan, veturin päältä
kaikki kahvit ja kaikki. Minun aikana sattui semmonen, oli nuorehko --- luti tai mikä
olisi ollut, niin lomalta tullut, löykähteli aika lailla, valkosipulin kynsiä puri jatku-
vasti, niin se ei lähtenyt niiden mukaan, niillä oli vielä vähän alempiarvoinen esi-
mies, oli kolme siellä, junan kimpussa, sitten ne tuli veturin päälle, sen toisen veturin
ne koneapulaisen kanssa kolusi. Minä olin siinä, paperit siinä pöydällä, kortit, se oli
upseeri minun kanssa koko ajan --- niin aukaisin kaapit jos se haluaa kattoa, niin se
kädellään teki tälleen [kaartoliikkeen], se vaan vilkas ja kahto, kaiken se ymmärsi,
suomen kielellä, mutta ei ruvennut puhumaan. Sen verran minä vaan sanoin että
jään lomalle, eläkkeelle, pensiooni, niin se sano "minä viisikymmentä", nämä [arvo-
merkit] kun pyyhkästään pois, niin viisikymmentä viisi. Kaiken tajus. Kun ne meinas
tulla koneen päälle ne sotamiehet, kolme miestä, niin se ajo ne sinne toisen koneen
päälle, siellä ne sitten oli --- kun siitä menttiin seittemän tai kaheksan kilometriä niin
sitten tuli se vyöhykeraja, niin sillä ne jäi pois ja palatessa tuli taas, niin siinä ei saa-
nut pysähtyä eikä mitään --- siinä oli Kivijärvi, mutta se on erikseen, ei siinä missä ne
jäi pois. Sehän siinä oli outoa, kun ne syynäs sitä junaa niin tarkasti.⁴²¹

Vartiuksen radan liikenne vilkastui, kun Venäjältä alettiin kuljettaa sitä myöten
raakapuuta Suomeen. Jo pelkästään yhteen puun välivarastointipaikkaan eli
Laajakankaan soraomonttuun suunniteltiin tuotavan yhden kevään aikana
75.000 kiintokuutiometriä pöllejä. Lisääntyneen liikenteen vuoksi Kontiomäen
pohjoispuolinen kolmioraide otettiin parinkymmenen vuoden odottelun jälkeen
käyttöön. Kontiomäen veturimiehet eivät katsoneet tämän kolmioraiteen kisko-
tuksen tuloa yksinomaan myönteisesti. Jo 1970-luvulta, radan valmistumisvai-
heesta saakka, pelkona on ollut, että mikäli junia ei enää jouduta käyttämään
Kontiomäen kautta, Vartiuksen liikenne siirtyy kokonaan Oulun varikon ajetta-
vaksi⁴²².

⁴¹⁹ H21250.

⁴²⁰ H44480.

⁴²¹ H31660.

⁴²² Kts. esim. Välimäki: Ilta-Sanomat 18.10.1979.

Työssä Kontiomäellä - VR:n ulkopuolella

Työnantajia ja työtehtäviä

Vaikka Kontiomäki selvästi oli yhden työnantajan paikka, sieltä löytyi myös VR:n ulkopuolella työskenteleviä. Osa näistä työpaikoista oli suoraan kytköksissä VR:n toimintaan, osa taas liittyi tavanomaisiin kyläyhteisön palveluihin. Lähes poikkeuksetta kaikissa haastatteluissa juuri näillä ulkopuolisilla toiminoilla kuvattiin kylän merkitystä. Miltei poikkeuksetta jokainen kontiomäkeläinen, jolle soitin sopiakseni haastattelusta, viittasi jo puhelun aikana Kontiomäen suuruuden päiviin mainitsemalla, että siellä oli neljä kauppaakin. Ihmiset halusivat ilmeisesti aivan konkreettisella tasolla osoittaa, ettei kyseessä suinkaan ollut pieni kylä. Suuruutta ei ilmaistu varikon koolla tai VR:n työpaikoilla vaan nimenomaan kauppojen määrällä. Itse asiassa kauppoja oli yhteen aikaan jopa viisi, mutta neljä niistä toimi pitempään ja saavutti pysyvän asiakaskunnan.

Kauppojen lisäksi aseman yhteydessä toimi vuoteen 1970 asti Rautatiekirjakaupan kioski. 1930-luvun puolella välin Hangosta siirretty, Birger Brunilan suunnittelema kioski on vanhin Rautatiekirjakaupan ulkokioskeista ja se ehti toimia Kontiomäellä kolmenkymmenenviiden vuoden ajan.⁴²³ (Kuva 2.26) Jo ennen kioskitoiminnan aloittamista aseman odotushuoneen yhteyteen rakennetussa myyntipisteessä oli saatavilla lehtiä sekä ”50-pennin kirjoja”, eli huokeaa matkalukemista. Tämä odotussalissa toiminut lehtipiste ei aloittaessaan ollut ainoalaatuinen, sillä vastaavia oli jo perustettu toistasataa, tosin valtaosa niistä toimi muualla kuin suoraan asemien yhteydessä.⁴²⁴



KUVA 2.26 Kontiomäen vanha asemakioski on museoitu Rautakirja Oy:n toimitalon pihamaalle Vantaalla. (Kimmo Lagerblom 16.03.2001)

⁴²³ Kastemaa 1970, kuvateksti s. 178; Kastemaa 1985, kuvateksti s. 16, Karjalainen 1995, s.53.

⁴²⁴ LjR 1935, s. 8, 14.

Aseman yhteydessä toimi myös ravintola sekä posti, jotka tarjosivat muutamia työpaikkoja. Virkavaltaa edustivat kylän kaksi poliisia, ja kunnallisella puolella koulussa tarvittiin opettajien lisäksi myös keittäjä ja talonmies. Koska kulkumiehiä liikkui paljon, heitä varten toimi pirttikahviloita ja matkustajakoti. Kylän palveluihin kuului myös VR:n palkkalistoilla oleva terveysisär sekä rautatielääkäri. Vaikka vastaanotto oli tarkoitettu vain rautatieläisille, ainakin terveysisären luona kävivät myös muut kyläläiset⁴²⁵. Sairaanhoitaja oli tavattavissakin yötä päivää, koska hän asui vastaanottorakennuksessa, lääkäri sen sijaan tuli paikkakunnalle vain pitämään vastaanottoa. Henkilökuntamäärän ollessa suurimmillaan lääkäri kävi Kontiomäellä kahdesti viikossa.⁴²⁶

VR:n ulkopuoliset työpaikat olivat jossain määrin sukupuolisidonnaisia. Miehillä ja naisilla oli tarjolla erilaisia työtehtäviä, joiden välistä sukupuolirajaa ei voinut ylittää. Näissä ammateissa oli sellaisia, jotka fyysisen raskautensa vuoksi eivät olisi sopineet naisille kovinkaan hyvin, kuten esimerkiksi halkopolttoisten höyryveturien aikaan halkotarhalla olleet "puu-ukkojen" työt, halonhakkaus ja klapien lastaus tenderiin. Vaikka naiset muualla Suomessa tekivät raskasta ruumiillista työtä⁴²⁷, Kontiomäen halkotarhassa työskenteli ainoastaan miehiä. Nämä tehtävät eivät kuitenkaan edellyttäneet minkäänlaista pohjakoulutusta. Ainoana edellytyksenä oli työhön vaadittava kunto. Samantapaisiin tehtäviin kuului tavaravaunujen kuormaus. Tähän käsin tehtävään työhön ei liioin vaadittu minkäänlaista koulutusta vaan työ sopi paikkakunnan koulutamattomalle miesväelle.

Kivihiilipolton ja lopulta dieseleitten tulo lopetti halkotarhatyöt, ja lastuksen koneellistuminen jätti kuormausmiehet työtä vaille. Kontiomäen miestyöpaikat alkoivat vaatia jo jonkinlaisen pohjakoulutuksen tai kurssit. Tilanne oli samankaltainen rautatietehtävien ulkopuolellakin, jossa esimerkiksi savotta töitten koneellistuminen vähensi juuri ammattitaidottoman työvoiman tarvetta. Lopulta kouluttamattomille miehille ei enää löytynyt juuri minkäänlaisia tehtäviä. Naisten puolella tilanne oli hieman parempi⁴²⁸. Tutkimusajankohtana itsepalvelumyymät eivät vielä tulleet Kontiomäelle, joten kaupat tarvitsivat pitkään myymäläapulaisia ja pirttikahviot kahvilahenkilökuntaa. Paljon naisia kävi myös työssä Vihtamon taimitarhalla, jonne otettiin mielellään ahkeriksi tiedettyjä kontiomäkeläisiä. Naistyyöpaikkoja ei kuitenkaan ollut tarpeeksi, sillä naisia olisi ollut työelämään tulossa paljon enemmän kuin mitä paikkoja oli tarjolla.⁴²⁹

Tilanne muuttui vasta 1970-luvulla, jolloin Liikenne-ravintolat pestasi ravintolavaunuihin junaemänniksi lukuisia kontiomäkeläisiä naisia. Lähes samanaikaisesti näiden uusien työpaikkojen kanssa alettiin myös rakentaa Kostamus-rataa, joka sekkin merkitsi elämän hetkellistä vilkastumista. Kontiomäki alkoi kuitenkin noihin aikoihin jo hiljentyä, varikkotoimintoja siirrettiin muualle ja henkilökunta väheneni.

⁴²⁵ H43900.

⁴²⁶ KKKA, VR:n kirjediaari 30 a IV, saapuneita kirjelmiä 2.

⁴²⁷ Rahikainen 2001, s.32 - 33.

⁴²⁸ H73300.

⁴²⁹ H59720.

Vähittäisliikkeet

Sodan jälkeisiin vuosiin asti Kontiomäen asukkaat tulivat pitkälti toimeen sillä, mitä jokaisen oma kasvima ja kotieläimet tuottivat. Lahoista ratapölkkyistä rakennettiin eläinsuojia asuintalojen pihaille. Eräälläkin rautatieläisellä oli Puutteenperän neljän perheen talon pihamaalla lampaita, porsaita ja kaksikymmentä kania. Toinen perhe taas piti kanoja talvella asunnossaan. Aivan kaikilla perheillä ei omavaraistalous ollut näin laajaa, mutta varsinkin sota-aikana jokaisella oli jotain viljeltävää.⁴³⁰ Kaupasta haettiin lähinnä suolaa ja voita. Leipäkin leivottiin itse. Joitain leipiä oli kaupassakin myynnissä, mutta valikoima oli suppea. Puutteenperällä kasvatettiin sokerijuurikastakin, josta saatiin siirappia sokerin korvikkeeksi.⁴³¹ Vasta kun säännöstely 1950-luvun mittaana purettiin kokonaan ja kauppojen valikoimat täydentyivät, alettiin omatarve-elinkeinoista luopua.

Sotien jälkeiset vuodet toivat tullessaan suuria muutoksia kaupankäyntiin. Ensimmäisinä rauhan vuosina vielä käytössä olleet ostokortit jäivät pois ja kauppojen valikoimiin alkoi tulla uusia tuotteita. Kontiomäen kauppias muistellee⁴³²:

Meille kauppaan tuli yksi asiakas ja kysyi: "eikö sitä kohta ala tulla banaania kauppaan?". Minä kysyin: "Mitä ne on?"...siis minä en ollu koskaan nähny, en minä tienny, niin hän sitten selitti mulle, että minkälainen hedelmä se on ja kyllä ne sitten aika pian tuli ja alko tulla kaikkia näitä appelsiiniä ja kaikkea.⁴³³ --- Nythän ei pienille lapsille banaaneja suositella, mutta siihen aikaan --- nehän sano, että pikkuselle voipi banaania jättää --- ja tuota sehän tuli hyvin semmoseks arvokkaaks herkuks, --- ett eihän monikaan raaskinut ostaa, sille pikkaselle jonkun banaanin vaan. [Ensimmäisiä banaaneja] sitä vaan kahto ihmeessään, tämmösiäkö nämä ovat. Minä muistan kun tuli ensimmäinen appelsiini --- minä olin nähnyt appelsiinin, kyllähän minä tiesin mitä ne ovat, mutta sitten kun alko tulla niin tuntu vaan että tää on ihmettä, se on totta, sitä täällä meilläkin tulee näitä kaikkia!

Valikoimat pysyivät kuitenkin vielä pitkään rajallisina, muun muassa vaatteet piti ommella itse. Kontiomäen kauppoissa oli jonkin verran kankaitakin, mutta hieman erikoisempaa hakevan täytyi lähteä Kajaanin kauppoihin. Muitakin kuin päivittäistavaroita Kontiomäelle toimitettiin, kunhan ne tilasi etukäteen.⁴³⁴ Kauppoissa käytiin myös pitkän matkan päästä, esimerkiksi Rytimäeltä ja Paakista, joista ensin mainitusta matkaa tuli viitisen kilometriä. Paakissa oli myös Jaakko Kaipaisen pitämä kyläkauppa, mutta se vastasi tavaravalikoimaltaan lähinnä kioskia. Muut lähialueen myymälät sijaitsivat Mieslahdessa ja Kajaanissa.⁴³⁵

Kontiomäen neljästä pitempään toimineesta kaupasta kaksi oli yksityisen kauppiaan pitämää ja kaksi kuului osuusliikkeiden ketjuihin, toinen oli OTK- ja toinen SOK-lainen. Yksityiset Mikkosen ja Moranderin kauppa käyttivät kuitenkin samaa Keskon tukkua. Haastateltavien kertomuksissa korostuu erityisesti

⁴³⁰ H68210.

⁴³¹ H85320-

⁴³² Helga Moranderin haastattelu 10.09.1999.

⁴³³ H25730.

⁴³⁴ H37370.

⁴³⁵ H62760.

Moranderin kauppa jonkinlaisena "meidän kylän puotina". Myös Mikkosesta puhutaan, mutta ei yhtä paljon. Etäisimmäksi tuntuvat jääneen ilman varsinaista kauppiasta toimineet osuusliikkeet. Niissä toimineisiin myymälänhoitajiin ei syntynyt samanlaista henkilökohtaista sidettä kuin kauppiasiin, eikä myymälänhoitajien nimiä edes yleensä muisteta. Osuusliikkeissä asioitiin yleensä vain silloin, jos niiden kautta tilattiin jotain erikoismateriaalia, kuten esimerkiksi rakennuslevyjä, jotka eivät kuuluneet liikkeiden normaaleihin valikoimiin. (kuva 2.27).



KUVA 2.27 Moranderin kaupan avajaisilmoitus Kainuun Sanomissa 01.08.1952. Ilmoitus on samalla yksi harvoja kontiomäkeläisten liikkeiden lehdessä julkaistuja mainoksia.

Mikkosen kauppa oli Kontiomäen vanhimpia, sillä sitä edelsi Kusti Korhosen pitämä kesäkioski. Se laajeni myöhemmin Alilan kaupaksi, joka Korhosen konkurssin jälkeen siirtyi Eino Mikkoselle.⁴³⁶ Vaikka Moranderin kauppa oli kylän uusin, se saavutti kuitenkin vankan suosion. SOK-lainen Maakunta ja OTK-lainen Kainuun Osuusliike olivat poliittisia kauppoja, joista ensimmäisessä "kävivät maalaiset" ja toisessa "aatteen väki"⁴³⁷. Poliittinen jaottelu ei kuitenkaan aina ollut ehdottoman tarkkarajaista. Yksi ammattiyhdistysaktiivi ja luottamusmiehenäkin toiminut haastateltava kertoi taloa rakentaessaan tilanneensa tarveaineet Kainuun Osuusliikkeestä, mutta lastulevyt kuitenkin Maakunnasta, koska ne sai sieltä halvemmalla⁴³⁸. Toisaalta kylällä kerrotaan, että eräs tunnettu oikeistolainen ei suostunut hakemaan edes maitoa Osuusliikkeen kaupasta jos muut kaupat olivat jo kiinni vaan oli mieluummin ilman⁴³⁹.

Ensin alkuun Mikkosen kauppa oli hyvin suosittu, mutta vähitellen 1950-luvun mittaan väkeä alkoi siirtyä Moranderin asiakkaiksi. Suosiota osoittaa sekin, että kun muut Kontiomäen kaupat selvisivät kahden myymäläapulaisen turvin, heitä oli Moranderilla seitsemän.⁴⁴⁰ Kainuun Osuusliike taas sai asiakkaita säästökassansa turvin. Monen rautatieläisen palkka maksettiin suoraan säästökassaan, joka maksoi parempaa korkoa kuin tavallinen pankki ja raha oli sieltä helposti nostettavissa.⁴⁴¹

Vaikka kauppias Morander miellettiinkin oikeistolaiseksi⁴⁴², ei poliittinen ajattelu leimannut hänen kauppaansa samalla tavoin kuin vankemman aatteellisen perustan omaavia osuustoimintaliikkeitä. Toinen, ja todennäköisesti tär-

⁴³⁶ Karjalainen 1995, s. 52 - 53.

⁴³⁷ H36100, H43390.

⁴³⁸ H50770.

⁴³⁹ H58620.

⁴⁴⁰ H43390.

⁴⁴¹ H21610.

⁴⁴² H39810.

keämpi suosion syy oli se, että Moranderin kaupasta kehkeytyi eräänlainen kylän "sosiaalinen" keskus. Vuorotyötä ja pitkiä päiviä tekevien rautatieläisten vaimot joutuivat viettämään paljon aikaa joko itsekseen tai lastensa kanssa. Varsinkin jos perhe asui hieman syrjemmällä varsinaisesta kylän keskustasta, yhteydenpito muihin aikuisiin kutistui helposti todella vähäiseksi. Eräs haastateltava muistelee, kuinka hän itsekin huomasi jo vieraantuvansa ihmisistä, koska vietti paljon aikaa vain lastensa kanssa. Lapset olivat tietysti tilanteeseen tyytyväisiä, mutta täysi-ikäinen alkoi nopeasti kaivata aikuisen seuraa. Moranderin kaupasta muodostui sitten henkireikä hänelle ja monelle muullekin. Tuntui, että kaupassa asiakkaista oltiin kiinnostuneita yksilöinä ja heille annettiin aikaa kaupankäynnin lisäksi puhua mieltään askarruttavista asioista.⁴⁴³

Moranderin kauppiaspariskunnasta tuli näin myös kylän näkymättömän vallan käyttäjä, vaikka sitä ei käytännössä havainnutkaan. Sulo Morander toimi ennen kauppiaksi siirtymistään kyläpoliisina ja hän oli niissä tehtävissä jo todennäköisesti nähnyt paljon kylän elämää myös asuntojen seinien sisällä. Helka Morander puolestaan kuuli kaupassa perheenemäntien kertomuksia, koska valtaosa rautatieläisistä kävi juuri tuossa kaupassa. Esimerkiksi kahden kivitalon asukkaista vain paria poikkeusta lukuunottamatta kaikki perheet tekivät ostoksensa Moranderilta⁴⁴⁴. Vaikka suurin osa tekikin ostoksensa käteisellä, myös vastakirja-asiakkaita oli paljon. Myös käteisasiakkaiden kannatti pitää suhteet kauppaan kunnossa, sillä tarvittaessa kaupasta sai ostaa velaksi.⁴⁴⁵ Tätä kautta perheiden taloudellinen asemakin kävi kauppiaille selväksi.

Tämä tietojen keskittyminen ei kyläläisiä ilmeisesti haitannut, sillä kukaan haastatelluista ei siitä mainitse. Sen sijaan korostetaan sitä, että Moranderit olivat aina valmiit auttamaan eikä avusta pyydetty korvaustakaan: "--- jos jossakin talossa oli joku yllätys tulipalo, kuolemantapaus niin Helka oli kyllä ensimmäisenä auttamassa ja pyytelemässä toisilta etkö lähtis mukaan ---."⁴⁴⁶ Eräänä aamuna kauppaan ilmestyi naisasiakas, joka pyysi Sulo Moranderilta apua. Naisen mies oli kuollut edellisenä yönä ja nainen oli täysin rahaton. Morander, joka myös ajoi Kontiomäen taksia, kyyditsi naisen Kajaaniin hankkimaan arkun sekä hoitamaan muutkin hautajaisjärjestelyt. Kauppias myös maksoi kaiken, nainen oli luvannut sitten ajan myötä maksaa takaisin, kuten hän tekikin, mutta annettu laina oli koroton ja nainen maksoi sitä takaisin pitkään.⁴⁴⁷ Kauppiaspariskunta saattoi myös antaa pyytämättä apua. Kontiomäellä asui paljon vanhojapoikia, joiden elämässä selviytymisen taidot saattoivat olla heikonlaiset. Eräissä tapauksessa kauppiaspariskunta otti tällaisen vanhanpojan mukaansa Kajaaniin ja osti tälle uuden vaatekerran. Samalla sovittiin, että mies maksaa vaatteet seuraavasta tilistään. Hän oli hieman viinaan menevä eikä rahaa muuten olisi riittänyt uusiin vaatteisiin.⁴⁴⁸

⁴⁴³ H14370.

⁴⁴⁴ H77460.

⁴⁴⁵ H25760.

⁴⁴⁶ H25760.

⁴⁴⁷ H82670.

⁴⁴⁸ H47400.

Erona Moranderin ja Mikkosen kaupoissa oli ehkä se, että jälkimmäinen oli enemmän yhden ihmisryhmän suosiossa. Haastateltavat myös yleensä pyörittivät mielipiteitään Mikkosen kaupasta: "Siinä alunperin oli kun rouva piti sitä kauppaa niin hän oli semmonen saarnoillinen ...niin eihän siinä...hänellehän oli kahvila siinä, minusta tuntuu että hän eli sitä omaa...hänellä oli oma asiakaspiiri."⁴⁴⁹ Kauppias Eino Mikkosen Hilta-rouva tunnettiin ainakin siitä, että hän hoiti muitten töittensä ohella kylän eläinteurastukset ja hänen kaupan yhteydessä ollutta baariaan suosivat erityisesti poikamiehet, koska siellä tarjottiin hyvää ruokaa.⁴⁵⁰ Mikkosen kauppa oli myös siitä erikoinen, että se ei myynyt lainkaan maitoa⁴⁵¹. Varmaa syytä siihen kukaan haastateltavista ei osannut sanoa. Baarissa kokoontui myös kylän vanha mieskaarti, joka oli nimenmynyt paikan siellä olleiden naismyyjien mukaan "Pimppalaksi".⁴⁵² Ennen kuin keskiolet vapautui, baarissa sai ainoastaan pilsneriä, mutta "omien kuppien" teko oli yleistä. Kahvilaan lähdetessä piti olla oma pullo mukana.⁴⁵³ Musiikkia harrastava rautatieläinen muistelee, kuinka hän 50-luvulla vietti vapaa-aikaansa Mikkosen baarissa. Koska hänet tiedettiin muusikoksi, baarin asiakkaat pyysivät häntä soittamaan jotain⁴⁵⁴:

Mikkonen omisti sen kaupan silloin ja Kusti [Korhonen] oli tullut käymään siellä ja tuli sinne kahvion puolelle ja taputti minua olalle: "Kuule, minulla ois tuolla toimiston puolella pikku suhteita, lähettäkö ottamaan teetä?", minä sanoin että joo, minä soitan vielä yhen pelin. Niin Kusti huuti oikein isolla äänellä: "Yks peli vielä tulee ja sitten me lähetään tuon soittajan kanssa tonne toimiston puolelle, meillä on pienet suhteet siellä, käytään teetä ryyppäämässä". Niinhän me mentiin sinne ja siellä oli teelasi jo valmiiksi laitettu, me kolmistaan oltiin, Mikkosen Eino, kauppias tosiaan, Kusti ja minä kolmantena siinä, niin Kusti alkaa Eikalle puhua: "Lempoonko sinä sen pulloit veit, lempoonko sinä sen panit?" Eikka sano eihän hän tiedä mitään sun pullosta, että ite oot sen pannut. Roskakoristahan se löyty se pullo, ja sitten Kustilla oli semmonen tyyli kun se tarjos pullosta ryyppyä toiselle että se pisti peukalon siihen pullon kuppeeseen samalla kun se kaato, kahto sitä, että se ei mennyt yli sen rajan, näki minkä verran oli siinä, se minulekin tarjos sitä sillä lailla, "no lempo, kaikkea, aikuinen mies, osaat sinä itekin kattoo". Minä muka lusikallisen kaadoin sitten sieltä, mitähän se oli, jaloviinaako se oli sillä kertaa, Kusti sitten: "pane vaan, aikuinen mies, pane reilusti, kyllä se sinulle maistuu", minä sitten tosiaan toisen kerran tein siitä, "No niin, sillä lailla se pitää". Se juotti ne teet siinä, eihän se mitään sen vertainen lusikallinen siinä vaikuttanut eikä mitään, päästiin keittiön puolelle, siinä oli kaks tyttöä siinä keittiössä niin kuin palvelusväkeä. Kusti alko niille tytöille puhua, mä jäin kuuntelemaan mitäs tuossa tulee. Kusti kun selvitti: "On se mukava, mukava, kun on niitä hyviä kavereita ja tuttavita, ois siellä kotonakin niitä hommia kun pitäs lehmät syöttää, hevoset pitäs juottaa ja on siellä niitä lampaatkin, mutta hyvät on suhteet täälläkin, kun on vielä tommonen hyvä musiikki. Eiköhän se naisväelläkin aivan käy maitosuoniin tuo hyvä musiikki." Silloin piti minun lähteä, en kestänyt kuunnella enää.

1950-luvulla Mikkosen baarissa paikallisen rakennusmestarin poika, myöhemmin näyttelijänä tunnettu Heikki Kinnunen hankki ensimmäisiä taskurahoja esiintymisillään. Kanta-asiakkaat tiesivät, että tuolloin vielä alakouluikäinen

449 H58160.

450 H08360.

451 H29210.

452 H59910.

453 H61220.

454 H99110.

Heikki esiintyi mielellään ja saatuaan muutaman kolikon hän kiipesi pöydän päälle laulamaan isojen poikien lauluja. Pienessä pöhnässä olevat miehet tietenkin laulattivat mielellään poikaa.⁴⁵⁵ Pirttikahvioissa työehto- ja anniskelulakien noudattaminen jäi joskus vajaaksi. Henkilökunnalle ei maksettu ilta- ja sunnuntaikorvauksia eikä palkkakaan välttämättä ollut edes minimipalkan suuruinen.⁴⁵⁶ Ainakin Mikkosen kahviosta vietiin myöhemmässä vaiheessa oluenmyyntiluvat, koska anniskelulakia rikottiin tarjoilemalla juopuneille, myymällä olutta joko kahviosta mukaan tai kaupasta sallittujen myyntiaikojen ulkopuolella.⁴⁵⁷

Kauppojen välillä ei juurikaan ollut yhteistoimintaa. Ainoa keskinäinen päätös oli se, että liikkeiden aukioloajat olivat yhtenevät, kello 09.00 - 17.00 ja että kaikki kaupat olivat aluksi lauantaisin kiinni. Aukioloja jouduttiin pidentämään siinä vaiheessa, kun autot yleistyivät ja Kontiomäeltä alettiin käydä Kajaanissa asioilla.⁴⁵⁸ Käytännössä ainakin Moranderin kauppa toimi perustamisestaan asti melkein ympäri vuorokauden. Vuorotyöläiset tulivat töistä mihin aikaan tahansa ja usein poikkesivat koputtelemaan kauppiaan kotiovelle tarvittaessa jotain kotiinsa. Pyhäpäivisin liikkeen kassa saattoi olla suurempi kuin arkisin.⁴⁵⁹ Varsinaisen aukioloajan päälle kauppiat joutuivat vielä hoitamaan tilauksiin, kirjanpitoon ja laskutukseen liittyvät tehtävät. Kun vielä kylän ainoa taksi oli pitkään Sulo Moranderilla, ikkunaan koputtelijoita riitti pitkin yötä. Auto oli laitettava piiloon, jos halusi olla rauhassa.⁴⁶⁰ Moranderia työllistivät myös kyläläisten muut asiat, sillä koska hän oli ennen kauppiaksi tuloaan toiminut kyläpoliisina, kyläläiset kääntyivät edelleen hänen puoleensa erilaisissa viranomaisasioissa, kuten esimerkiksi perunkirjoitusten teossa.⁴⁶¹ Kun kaupat alkoivat välittää pesukoneita ja televisioita, myös niiden huolto lankesi oikean mekaanikon puutteen vuoksi kauppiaille. Tällaiset huoltotyöt edelleen lisäsivät työpäivien pituutta⁴⁶².

Osuusliikkeiden kaupat laittoivat silloin tällöin joitain tuotteita tarjoukseen. Myös yksityiset kaupat kokeilivat sitä, mutta myynti ei lisääntynyt yhtään. Asiakkaat olivat niin ostouskollisia, että tarjouksista huolimatta kävivät siinä liikkeessä, missä olivat oppineet asioimaan. Mikkosen ja Moranderin välillä ei keskusliikkeiden tarjouksilla muutoinkaan voinut kilpailla, koska ne olivat molemmissa kauppoissa aina samat. Tavarat kuljetettiin tukusta kauppoihin autoilla, alkuvaiheessa vain maito tuotiin Kajaanin meijeriltä junaan liitetyssä maitovaunussa. Tonkissa tullut irtomaito vietiin sitten kärryillä tai talvella vesikelkalla kauppoihin myytäväksi.⁴⁶³ Myös myyntiin tuleva voi toimitettiin maitojunassa ja se oli pakattu erityiseen puiseen "voitrilleriksi" kutsuttuun tynnyriin,

⁴⁵⁵ H83550.

⁴⁵⁶ H71130.

⁴⁵⁷ H81430, H36760, H59720.

⁴⁵⁸ H77460.

⁴⁵⁹ H63320.

⁴⁶⁰ H81230.

⁴⁶¹ H29220.

⁴⁶² H72570.

⁴⁶³ H21720.

johon sitä mahtui 25 kiloa⁴⁶⁴. Kontiomäen maatilat myivät myös tinkimaitoa suoraan kyläläisille ja menekkiä olisi ollut enemmän kuin mitä lehmät lypsivät. Maito, jossain määrin myös kananmunat ja perunat olivat ainoita tuotteita, joita käytiin hakemassa suoraan maataloista. Muutoin kaikki hankinnat tehtiin kauposta. Kontiomäeltä ei juuri koskaan toimitettu maitoa meijereihin, sillä se saatiin myydyksi paikallisille asukkaille suoraan tiloilta.⁴⁶⁵

Asemaravintola

Kontiomäen asemaravintola aloitti toimintansa vuonna 1929 (kuvat 2.28 ja 2.29). Tuolloin valmistuneet Nurmeksen ja Oulun suunnan radat olivat tehneet Kontiomäestä huomattavan risteysaseman. Ravintolan otti hoitoonsa Suomen Matkaravinto ja Maja O/Y, joka lähetti allekirjoitetun ravintolan vuokrasopimuksen Rautatiehallitukseen 12.11.1930. Pari vuotta aikaisemmin perustetun yhtiön tarkoituksena oli vastata erityisesti junamatkustajien ravintola- ja majoituspalveluista. Vuonna 1929 yhtiö avasi ensimmäisen asemaravintolansa Ylivieskaan ja vuotta myöhemmin vuorossa olivat Seinäjoki, Kontiomäki ja Lieksa.⁴⁶⁶ Vuokrasopimuksen mukaan Matkaravinto joutui itse huolehtimaan puhtaanapidosta sekä kustantamaan ravintolan, keittiön, konttorin ja yksityisten huoneitten lämmityksen. Vuokraksi määrättiin kymmenen prosenttia ravintolan bruttotoiloista, kuitenkin vähintään 20.000 markkaa vuodessa ja summasta 5000 markkaa oli suoritettava ennakkoon kunkin vuosineljänneksen ensimmäisen kuukauden kuluessa. Maksu oli suoritettava aseman kassaan. Myyntitulojen perusteella laskettu prosenttiosuus oli suoritettava alkavan vuoden tammikuun aikana ja summa oli osoitettava oikeaksi tiliotteiden avulla.⁴⁶⁷



KUVA 2.28 Kontiomäen asemaravintolan mainos Suomen Kulkuneuvojen ("Turistin") aikataulusivulla vuosi ravintolan avaamisen jälkeen. (Kopioitu kirjasta Immeli & Juntunen 1991, s.44)

⁴⁶⁴ H29210.

⁴⁶⁵ H41920.

⁴⁶⁶ Kiiskinen&Ahonen 1996, s. 69.

⁴⁶⁷ SRM, diaari A219:1, kirje numero 3585.



KUVA 2.29 Kontiomäen asemaravintola. Vastaava rakennustyyppi, tosin ei enää ravintolakäytössä, on säilynyt Kemin ja Oulun asemien yhteydessä. (Kimmo Lagerblom 17.04.2000)

Kontiomäen asemaravintola oli hieno ja kallis paikka. Kun muilla asemilla sai markalla sekä kahvin että pullan, Kontiomäellä pelkästä kahvista veloitettiin jo "markka ja hilkku" (1 mk 25 penniä), pirttikahviloissa kahvi maksoi vain "puolosen" eli 50 penniä. Kahvin kovaa hintaa tosin puolsi se, että kun muualla kahvin sekaan sai vain maitoa, Kontiomäen asemaravintolassa tarjolla oli oikeaa kermaa.⁴⁶⁸ Kahvi oli kuitenkin verrattain edullista, jos sitä vertaa tuohon aikaan asemaravintoloissa myydyin oluen hintaan. 2,25-prosenttinen olut maksoi kolme markkaa puolipullolta ja neljä markkaa kokopullolta.⁴⁶⁹ Kalliit hinnat ja 1930-luvun alun lamavuosien vähentämät asiakasmäärät johtivat Kontiomäen ravintolan jo ensimmäisen toimintavuoden jälkeen taloudellisiin vaikeuksiin. Sen tuotot laskivat vuoden 1931 239.548 markasta vuonna 1933 201.600 markkaan, joka jäi jo alle pienemmällä henkilökunnalla hoidetun Lieksan ravintolan tuoton. Samaan aikaan tappiot kasvoivat jo useisiin kymmeneen tuhansiin markkoihin ja omistajayhtiö joutui anomaan alennusta vuokraan. Omistajien mukaan: "Kontiomäen ja Lieksan ravintolat ovat alusta alkaen olleet kannattamattomia, mutta kun ne kesäisin ovat matkailulliselta kannalta tärkeitä ruokailuasemia, yhtiö ei ole tahtonut irtisanoa niiden vuokrasopimuksia, vaan on toivonut voivansa peittää niiden tuottamat tappiot toisten ravintoloitten voitoilla." Vuokraa suostuttiinkin alentamaan pahimmaksi ajaksi, ja jo vuoden 1934 alkuvuoden aikana ravintolan bruttomyynti alkoi nousta huomattavasti.⁴⁷⁰

⁴⁶⁸ Karjalainen 1995, s. 54; H44970. Asemaravintoloitten toimintaa säädeltiin alusta asti ja vielä myöhemminkin hyvin tiukasti Helsingin keskushallinnosta käsin. Kuvaavaa tuolle ajalle on 'liikennetirehtööri' eli liikenneosaston johtajan Tuure Blässarin (myöh. Peitsara) syyskuussa 1923 koko maan liikennetarkastajille lähettämä kirje, jossa hän toteaa: "Sen johdosta, että matkustajat ovat minulle valittaneet, että rautatieravintoloissa ja kahviloissa kahvi- ja teeannoksen sokerimäärä (2 palasta) on riittämätön, määrään että normaalikokoiseen kahvi- tai teeannokseen (2 desilitran kuppi tai lasi) tulee kuulua vähintään 3 normaalikokoista sokeripalaa (Töölön), pienempiä (esim. Vaasa) vastaavasti enemmän ---. T.B."

⁴⁶⁹ KA, Valtionrautatiet, Liikenneosasto, Liikennetoimisto Faa11, kirje 15.01.1931

⁴⁷⁰ SRM, Matkaravinto ja Maja Oy, Diaari A219:1, kirjeet numerolla 1013, 1387 sekä numerotta 08.05.1933.

Alkuvaikeuksien jälkeen asemaravintolan suosio säilyi suurena vuosikymmenien ajan. Vasta aikataulujen kiristyminen ja työpaikkojen vähentyminen varikolta alkoivat 1970-luvun jälkipuoliskolla laskea ravintolan kävijämääriä. Matkaravinnon toiminnat sulautettiin uudelle VR:n ja Arctian yhteisyritykselle, Liikenne-ravintolat Oy:lle, joka alkoi vastata myös Kontiomäen asemaravintolasta. Vuonna 1991 yhtiön nimi muutettiin Avecra Oy:ksi, joka luovutti hiljentyneen asemaravintolan pidon yksityiselle toiminimi Jaana Mikkoselle. Silti Avecran logo säilyi pitkään Viitostien reunalla kohoavassa Kontiomäen opastaulussa (kts. kuva 2.1).

Nykyisin asemaravintola edustaa harvoja asemien yhteyteen rakennettuja ja vielä säilyneitä erillisiä ravintolarakennuksia. Yhtä aikaa Kontiomäen kanssa Matkaravinnon käynnistämistä, erillisissä rakennuksissa toimineista asemaravintoloista Ylivieskan ravintolarakennus on purettu ja Seinäjoella koko asemamiljöö on muuttunut täysin uuden liikennekeskuksen avaamisen myötä. Oulun ja Kemin asemilla vanhat ravintolarakennukset ovat vielä jäljellä, mutta eivät enää alkuperäisessä käytössä. Näin ollen Kontiomäen asemaravintola on koko Kainuun vanhin samassa kiinteistössä edelleen toimiva ja lähes alkuperäisessä asussaan oleva ravintola.⁴⁷¹

Uusi ravintola näytti kiinnostaneen paljon vuonna 1929 paikalla asioinutta yleisöä. Avaamiskuukauden myynti ylsi jopa vilkkaiden kesäkuukausien tasolle ja muinakin aikoina ravintolan asiakasmäärät näyttivät olleen melko suuret aina lamakauden kynnykselle asti.⁴⁷² Koska Kontiomäellä veturit vesitettiin ja niihin otettiin polttoainetta, pysähtymisajat asemalla venyivät pitkiksi. Esimerkiksi Nurmeksen kautta Ouluun matkaavat matkustajajunat seisoivat Kontiomäellä suunnilleen tunnin ja nopeat postijunatkin puolisen tuntia, joten junamatkustajilla oli hyvää aikaa poiketa ravintolassa. Hieno, uutuuttaan hohtava ravintola sai arvoisensa emännän. Ravintolanhoitajaksi nimettiin leskirouva P., joka hoitikin pitkään tehtäväänsä. Hänellä oli kasvattitytär, jonka P. ei sallinut olla missään tekemisissä muitten kontiomäkeläisten lasten kanssa. Yksin kasvanut tyttö ei sitten selvinnyt koulussakaan. Kajaanin junassa oli usein konduktöörinä hieno vanha herrasmies, jonka hiukset olivat jo harmaantuneet. Koululaiset vierastivat häntä samalla tavoin kuin asemaravintolan johtajaakin, joita he eivät mieltäneet Kontiomäelle kuuluviksi. Kun tuohon aikaan konduktööri kävi jokaisessa vaunussa kuuluttamassa Kontiomäelle saapumisen sekä lisäsi ”ravintola-asema, juna seisoo niin-ja-niin kauan”, osa koululaisista kajotti puoliääneen takaisin ”ravintola-asema ja leskirouva”. Heistä ravintolan johtajatar ja konduktööri olisivat sopineet hyvin yhteen.⁴⁷³

Sota-aikana Kontiomäen kautta kulki runsaasti sotilasjunia. Joukkoja kuormattiin rintamille kulkeviin juniin sekä Karhumäen että Äänislinnan suuntaan. Muu matkustajaliikennekin säilyi vilkkaana. Eräs kontiomäkeläinen muistelee, että rintamalta länteen päin ajettiin runsaasti evakkojunia.⁴⁷⁴ Tieto ei var-

⁴⁷¹ H91750.

⁴⁷² SRM, Diaari A219, kirjeen liite 439/1013.

⁴⁷³ H71960.

⁴⁷⁴ H15560.

maankaan sellaisenaan pidä täysin paikkaansa, koska varsinaisia evakkojunia ei luultavasti liikkunut kuin talvi- ja jatkosodan päättymisen aikana. Tätä tukee toisen kertojan muistikuva siitä, kuinka juuri noihin aikoihin asemaravintolan tiloja käytettiin evakkojunien matkustajien muonittamiseen. Keskellä yötä saattoi tulla kutsu kaikille kylän tytöille ja naisille saapua ravintolaan tekemään valmiiksi aamulla saapuvan evakkojunan matkustajille voileipiä. Niitä tehtiinkin sitten koko yö suuret määrät.⁴⁷⁵ Muistikuvissa täydet, siviiliväestöä kuljettaneet matkustajajunat ovat voineet sekoittua evakoita kuljettaneisiin erikoisjuniin.

Ennen viimeisintä, 1980-luvulla tehtyä remonttia ravintolan työolot pysyivät alkeellisina ja raskaina. Tarjoiluhenkilökunnan rasitukseksi kävi kaksiosainen työpäivä. Ravintola avattiin aamulla kahdeksalta ja suljettiin illalla kymmeneltä. Arkisin aamujunien mentyä ravintola oli kiinni muutaman tunnin ja se avattiin taas ennen iltajunien tuloa. Tarjoiluhenkilökunnalla oli sen vuoksi kaksiosainen työpäivä, jossa päivällä oli neljän tunnin tauko. Keittiössä tehtiin kuitenkin yleensä kahta yhtäjaksoista työvuoroa eli aamukuudesta kello neljään-toista ja neljästätoista iltakymmeneen. Kiireisinä aikoina keittiössä tehtiin myös niin sanottua heittovuoroa, joka oli yhtenevä tarjoilijoitten kaksiosaisen vuoron kanssa. Nämä heittovuorot eivät olleet suosittuja, koska vapaa-aika jäi niissä olemattomaksi ja koko päivän joutui olemaan töissä.⁴⁷⁶ Keittiön puolella vuorot menivät siten, että iltavuoroa seurasi aina aamuvuoro. Työviikko oli kuusipäiväinen.⁴⁷⁷ Henkilökuntamäärä vaihteli vuosien mittaan viidestä seitsemään⁴⁷⁸. 1950-luvun vilkkaina kesäkausina henkilökuntaa oli aivan liian vähän. Silloin annettiin jopa määräys, ettei kesälomia saanut ottaa heinäkuussa, jolloin junien matkustajamäärät olivat huipussaan. Ravintolan asiakasmäärät saattoivat nousta noina aikoina päivittäin jopa toiselle sadalle. Työnantaja yritti sen vuoksi saada lomat sovitettua toukokuuksi ja elokuuksi.⁴⁷⁹ Huomattavan suuri määrä asiakkaita oli Oulujoen koskivenematkalle menossa olevia koti- ja ulkomaisia turisteja.⁴⁸⁰ Kontiomäen ravintolassa henkilökunta sai turisteista huolimatta käyttää tavanomaisia tarjoiluasuja. Sen sijaan Vaalassa, jossa sijaitsi koskivenematkailijoitten käyttämä hieno kartanohotelli, asemakahvilan myyjät joutuivat kesäisin pitämään kansallispukua.⁴⁸¹ Läpi vuoden Kontiomäen ravintolassa poikkesi paljon asiakkaita Helsingin yöjunasta, mutta siellä kävi myös

⁴⁷⁵ H71960.

⁴⁷⁶ H66820, H66210.

⁴⁷⁷ H82870.

⁴⁷⁸ H82725.

⁴⁷⁹ H66210.

⁴⁸⁰ Kajaanilaiset olivat olleet ututteria matkailun kehittämisessä. Samana vuonna, 1887, kun Suomen Matkailijaliitto aloitti toimintansa, perustettiin myös sen Kajaanin ala-osa. Alusta lähtien sen ohjelmassa oli rengasmatka, jossa matkattiin höyrylaivalla Viipurista Iisalmeen, sieltä maanteitse diligenssikäydillä ja vuoden 1904 jälkeen junalla Kajaaniin. Sieltä jatkettiin höyryveneellä ja myöhemmin Paltamon radan valmistuttua junalla Vaalaan, jossa noustiin koskiveneeseen ja lasketeltiin sillä Ouluun. Oulusta palattiin Etelä-Suomeen junalla. Rengasmatkat olivat alusta alkaen verrattain suosittuja, erityisesti sen jälkeen, kun hankala maaosuus pystyttiin korvaamaan junakäydillä. Turismista esim. Ahonen 1961, s. 398 - 400.

⁴⁸¹ H81570.

Taivalkosken suunnasta tulevia matkustajia sekä VR:n henkilökuntaa kuten kuljettajia ja konduktöörejä sekä rataosaston työntekijöitä.⁴⁸²

Vaikka osa kävijöistä piipahti vain ostamassa virvoitusjuomia, makeisia tai savukkeita, ruokailijoitten määrä oli aina suuri. Ruokalistan päätti erityinen kerran kuussa kokoontuva ruokalatoimikunta, johon kuului edustajia eri työntekijäryhmistä. Asemapäälliköllä oli toimikunnassa suuri sananvalta. Myös VR:n terveysaseman henkilökunta esitti usein omia mielipiteitään. Toimikunnan päätöksiä oli muun muassa se, että listalla tuli olla vähintään kolme kertaa viikossa kokoliharuokia ja että päälistan lisäksi piti valmistaa myös erityinen kevyt lounas. Siihen kuului yleensä erilaisia keittoja, joskus myös laatikkoruokia, mutta ei kokolihaa. Kevyttä lounasta söivät erityisesti kirjurit ja junanlähetäjät, joiden työ ei ollut fyysisesti rasittavaa. Usein ravintolaan tuli myös hetki ennen sulkemisaikaa toisten varikoitten kuljettajia ja lämmittäjiä, jotka olivat menossa lepohuoneelle. He halusivat lähes aina yötä vasten syödä jotain kevyttä. Koska kevyt lounas oli myös hieman tavanomaista halvempi, se oli myös nuorten vähävaraisten miesten suosiossa.⁴⁸³

Ruoat valmistettiin ravintolan keittiössä itse. Lihakunnan auto toi puolikkaan ruhon kerrallaan ja siitä eroteltiin keittiössä sisä- ja ulkofileet. Liha marinoitiin suolavedessä ja kypsennettiin uunissa miedossa lämmössä. Tarjottavat kastikkeet tehtiin myös itse paistoliemeen. Koska mitään puolivalmisteita ei käytetty, keittäjä pystyi vaikuttamaan itse huomattavan paljon lopputulokseen. Asemaravintolassa säännöllisesti aterioivat alkoivat ajan myötä vaatia tietyn keittäjän ruokia. Eräänkin konduktöörin kuultiin sanovan tarjoilutiskillä, että hän söisi mikäli se-ja-se keittäjä on vuorossa ja tehnyt ruoan.⁴⁸⁴ Keittäjän koulutusta ei vielä 60-luvullakaan asetettu töihin pääsyn ehdoksi. Eräsikin neljännesvuosisadan Kontiomäellä keittäjänä toiminut nainen oli saanut ruoantekoppinsa käytännön kautta työskentelemällä nuoruusvuosinaan erilaisissa työmaaruokaloissa keittiöapulaisena.⁴⁸⁵ Matkaravinnon keittiömestari kävi silloin tällöin kierroksellaan myös Kontiomäellä ja antoi uusia ohjeita sekä tarkasti paikan ruoanvalmistuksen tason. Ruoan tasoa piti myös korkealla johtajattaren käsky, että ruoasta ei saanut tulla muuta kuin kiitosta.⁴⁸⁶

Asemaravintolan keittiö oli työpaikkana raskas. Kun uusi työntekijä tuli tekemään ensimmäistä päivänsä, vanhat keittäjät muistivat aina päivitellä, että väärin on työt valittu, kun keittiöön hakeutui⁴⁸⁷. Keittiöön saatiin sähköhellat vasta 1980-luvun remontin yhteydessä. Siihen asti jokainen työpäivä piti aloittaa kantamalla päivän aikana tarvittavat halot liiterista keittiöön ja sytyttämällä uuniin tuli. Jo edellisenä iltana piti alkaa leipoa seuraavaa päivää varten tarvittavat vaaleat leivät, viinerit ja voipullat sekä munkit. Munkinpaisto oli aamulla ensimmäinen tehtävä ja kun uuni oli kuumentunut, muut leivonnaiset paistettiin siellä. Myös puuro piti laittaa hautumaan, sillä ravintola avattiin kello kah-

482 H35400.

483 H02440.

484 H66210.

485 H73730.

486 H59510.

487 H35530.

deksalta, jolloin Helsingin yöjuna saapui ja siinä matkustavat tulivat pysähdyksen aikana syömään aamupuuron.⁴⁸⁸ VR:llä oli pitkän aikaa käytäntönä, että makuuvaunuissa sai oleskella vain yön yli, joten niissä Helsingistä saapuneet matkustajat joutuivat Kajaanissa vaihtamaan päivävaunuihin. Kontiomäki oli ensimmäinen ravintola-asema, jossa Kajaanissa herätetyt yöjunan matkustajat saattoivat syödä aamiaisen, ennen kuin matka kohti pohjoista jatkui.

Ravintolan keittiön puuhellan molemmin puolin oli uunit ja niiden välissä keittotaso. Puuhellaa lämmitettiin koko päivä ja varsinkin kesähelteillä keittiön lämpötila nousi miltei kestävämpiin lukemiin. Hellan yhteydessä oli myös lämminvesivaraaja, josta saatiin lämmintä vettä astioiden pesuun. Sen tilavuus oli kuitenkin pieni, ja vesi loppui yleensä kesken. Sen vuoksi hellalla jouduttiin lämmittämään myös tiskivettä kahdessa suuressa kattilassa. Vilkkaimpana aikana juhannuksesta heinäkuun loppuun keittiöön palkattiin tiskaaja, mutta muulloin keittäjä hoiti myös astioiden pesun. Tarjoilijat kantoivat käytetyt astiat salista suuressa kopassa, johon ne oli pinottu sekaisin ruoantähteineen kaikkineen. Kesäaikaan, kun ravintola saattoi olla koko päivän viimeistä paikkaa myöten täynnä, likaisia astioita tuotiin taukoamatta keittiöön. Tulikumassa keittiössä tiskareiksi palkatuilta nuorilta tytöiltä loppuivat voimat ja he ottivat joskus samantien lopputilin. Vähintään kuukauden välein jouduttiin pesemään myös hella, koska se jatkuvasti lämmitessään nokeentui niin pahasti, ettei se enää paistanut. Jatkuva lämmittäminen aiheutti hellassa ja muurissa halkeamia, joita piti alituisen paikkailla.⁴⁸⁹

Jääkaappeja keittiössä ei ollut. Maidot, kermat ja virvoitusjuomat sekä juuret ja lihat säilytettiin ravintolan taakse rakennetussa jääkellarissa, jonka maanpäälliset osat oli rakennettu suurista kivistä ja jonka oviaukossakin oli useita kylmäsulkuja (kuva 2.30). Keväisin sinne ajettiin niin paljon jäätä, että rakennus pysyi kesän yli viileänä. Säilytyspaikkana se oli erinomainen. Syksyllä sinne laareihin ajettut perunatkin säilyivät hyvin talven yli eivätkä silti palelleet. Huonona puolena oli se, että sieltä piti hakea tuotteita aina kysynnän mukaan, joka aiheutti edestakaisin juoksemista ja lisäsi edelleen tarpeettomasti työmäärää. 60-luvun puolen välin seutuvilla keittiöön saatiin Helsingistä käytetty iso jääkaappi, jossa voitiin säilyttää useimmiten kysytyjä artikkeleja. Kellarari säilyi kuitenkin pääasiallisena säilytyspaikkana aina 80-luvulla tehtyyn keittiösaneeraukseen saakka.⁴⁹⁰ Myyntipuolelle kylmäsäilytystiloiksi Kainuun Osuusmeijeri oli jo vuonna 1953 asentanut jäätelön säilytyslaatikon⁴⁹¹.

⁴⁸⁸ H35400.

⁴⁸⁹ H35530, H22630.

⁴⁹⁰ H22630.

⁴⁹¹ VRPM, Valtionrautatiet, 10.ratajakso, Kuopio, lähteneet kirjeet 1953 - 1955 Da8 PM kirje 670.



KUVA 2.30 Aseman pommisuoja, joka toimi myös ravintolan kellarina (12.05.2000)

Ravintolalla oli oma kasvimaa, jonka hoito kuului myös keittäjille. Pääosin siinä kasvatettiin salaattia, persiljaa, tilliä, sipulia ja punajuurta. Tomaatteja ja tuorekurkkua alettiin saada tukkuliikkeen kautta vasta 1970-luvun loppupuolella. Punajuuret ja suolakurkut valmistettiin ja umpioitiin itse keittiössä. Ohjeitten mukaan annoksien ulkonäköön tuli kiinnittää huomiota, joten lihakeittoon silputtiin persiljaa pinnalle juuri ennen kuin annos vietiin saliin, samoin perunat tarjoiltiin aina tillin kanssa. Erilliset salaattiannokset tulivat aterioitten yhteyteen vasta siinä vaiheessa, kun ravintolassa ruvettiin tarjoamaan työpaikkalounasta.

Koska puolivalmisteita ei ollut, ruokalistan aterioita ei voinut valmistaa kovin paljon etukäteen. Esimerkiksi porsaankyljykset nuijittiin etukäteen, mutta ne leivitettiin ja paistettiin vasta kun tilaus oli tullut. Vilkkaina päivinä, kun ruokailijoita oli paljon, keittäjä joutui paistamaan jopa satakunta kyljystä. Vuosia jatkuneet alkeelliset työolot, kiire, kuumuus ja tehtävien fyysinen rasittavuus aiheuttivat keittäjissä töitteen päätyttyä pitkään kestävästä vastenmielisyyden ruoanvalmistusta kohtaan⁴⁹²:

Itse asiassa minä vihasin oikein niitä ruokia, kun jäin pois. Se tuntu ihan että se ei koskaan lähe silmistä se, kun niitä aina sai [tehdä] --- kyllä se oli niin että siinä piti aina jatkuvasti olla niitä annoksia tekemässä ettei kukaan jää ilman kun se kuitenkin oli menevää se kokoliharuoka, niin sitä piti olla niin paljon. Siihen aikaan kun meillä oli se puuhella, niin pannut oli semmosia keppanoita, että ei niillä pystynyt kunnolla paistamaan isoja määriä kerrallaan.

Ruokalassa säännöllisesti syömässä käynyt VR:n sairaanhoitaja kauhisteli keittäjien ja tarjoiluhenkilökunnan työmäärää ja muistutti näitä levon tärkeydestä⁴⁹³.

⁴⁹² H34980.

⁴⁹³ H22630.

Työpäivien jälkeen kotona ei enää jaksanut tehdä mitään, ja vapaapäivätkin menivät voimien keräämisessä sekä pakollisten kotiaskarten teossa. Parikymmentä vuotta asemaravintolassa työskennellyt nainen kertoo, ettei hän uskaltanut työvuosiensa aikaan vapaapäivinään kertaakaan lähteä edes marjaan, vaikka muut ihmiset kantoivat Ylimaasta sankokaupalla mustikoita ja lakkoja kotiinsa. Viikon ainoa vapaapäivä piti käyttää pakollisiin kotiaskareisiin ja silloin piti myös kerätä voimia uutta kuuden päivän työrupeamaa varten. Vapaapäivän saaminen pakottaviin tarpeisiin ei ollut helppoa, koska sijaisia ei ollut. Eräs haastateltava muisteli anoppinsa kuolemaa juhannusviikolla, jolloin ravintolassa käynnistyi vilkkain myyntikausi. Hautajaiset pidettiin toisella puolen Suomea, joten jo pelkkiin matkoihin kului useampi tunti⁴⁹⁴:

Johtajatar oli ihan hermona, kyseli, että oisko sinun pakko lähteä sinne ja tiesi kuiteskin varmasti, että en mä voi olla sieltä poiskaan, että ei ne siellä käsitä, jos sanoo, että ei pääse kun ei voi kovimpaan työaikaan lähteä, niin minä sitten yhden työvuoron sai vappaaks. Hautajaisten jälkeen lähetettiin yötä vasten ajamaan takas kun piti aamulla mennä vuoroon. Niin minä aamulla kun tulín töihin niin se [johtajatar] oli ikkunalla siellä [ravintolan] yläkerrassa, kun se yläkerrassa asu, niin siinä vahtas että tulenko minä vai en ja jaksanko minä tulla töihin että kun oli paljon työtä ja leipomista. Niin se jo huusi sieltä ikkunalta: "oli hyvä kun tulit". Se ois ite mennyt alas, se oli jo pukenut itensä ja sano, että hän tässä kuulosteli että tulenko töihin puoli kuuteen. Enhän minä voinu poiskaan jäädä, vaikka [johtajatar] sano että harmittaa kun et voinut pitempää siellä olla, mutta kun on kaikkein paras työaika ja sesonki menossa.

Kiireistä ja huonoista työoloista huolimatta Kontiomäen asemaravintola oli pidetty työpaikka. "Minä olen pitänyt työstäni Kontiomäen Asemaravintolassa. Joka aamu olen tullut mielelläni työhön - ja nyt lähdän hyvillä mielin myös eläkkeelle.", totesi kaksikymmentäkolme vuotta asemaravintolassa työskennellyt ravintolanhoitaja Liisa Riehkangas eräessä lehtihaastattelussa.⁴⁹⁵ Työnjohdon ja työntekijöitten välillä suhteet näyttivät toimineen hyvin. Työtehtäviin liittyvät asiat ja muutokset käsiteltiin ryhmissä ja tehdessään ravintolatoimintaan liittyviä ratkaisuja toimipaikan hoitaja otti huomioon myös alaistensa mielipiteen.⁴⁹⁶

1970-luvun loppupuolella asemaravintolalle koitti tukala aika. Dieselointi oli edennyt niin pitkälle, että höyryvetureista alettiin luopua. Pikajunien vetäjänä niitä käytettiin pisimpään Savon radalla, mutta sielläkin viimeinen aikataulunmukainen vuoro kulki 22.5.1971.⁴⁹⁷ Kun dieselvetureita ei enää tarvinnut vessittää tai hiilestää kesken matkan, pysähdysajat väliliikennepaikoilla lyhenivät dramaattisesti. Ensimmäin nuorimmat ja nopeimmat matkustajat vielä ehtivät käydä Kontiomäen asemaravintolassa ostamassa mukaan virvoitusjuomia tai sämpylöitä, mutta ruokailuun tai kahvin juontiin ei enää riittänyt aikaa. Matkustajat tosin kyselivät konduktööriltä usein, ehtisikö Kontiomäellä poiketa kahville tai edes käydä hakemassa lapsille jotain, mutta kun junat vielä alkoivat pysähtyä väliraiteille, sieltä saakka oli lähes mahdotonta ehtiä ostoksille.⁴⁹⁸ Jot-

⁴⁹⁴ H82870.

⁴⁹⁵ Anon. 1987, s.6.

⁴⁹⁶ H16450.

⁴⁹⁷ Pöyhö 1987, s. 362.

⁴⁹⁸ H35400, H59510.

kut kuitenkin yrittivät. Henkilökunta muistaa, kuinka junan tultua asemalle matkustajia juoksi sisälle ja jo ovelta huusivat tilauksensa. Vaikka pysähdysajat olivat muutenkin lyhyitä, asiakkaiden palvelemista hidasti vielä sekin, että ohjeitten mukaan kaikki oli tarjoiltava pöytiin, jonossa seisovalle ei saanut myydä mitään suoraan. Määräys aiheutti turhaa edestakaista juoksemista sekä myyntiin hitautta, joka oli ”talon veneestä pois”.⁴⁹⁹

Vähentynyt myynti ja ravintolan huono varustetaso johtivat siihen, että Liikenne-ravintolat harkitsi koko 1970-luvun loppupuolen asemaravintolan sulkemista. Huhtikuussa 1979 asiassa oli edetty niin pitkälle, että Liikenne-ravintolat julkaisi tiedotteen, jonka mukaan ravintolan toiminta päättyy vuoden 1980 lopussa.⁵⁰⁰ Puutteelliset kylmätilat sekä ulkokäymälä aiheuttivat sen, että myös lääninhallitus aikoi peruuttaa ravintolan toimiluvan. Henkilökunta ja aseman työntekijät yrittivät vuosikautia saada remonttia ravintolaan, mutta sen järjestäminen lykkääntyi aina yhä edemmäs tulevaisuuteen. Esimerkiksi ravintolan käymälää yritettiin uudistaa 1950-luvun puolessavälin, koska jo silloin katsottiin, ettei ränsistynyt ulkokäymälä enää vastaa vaatimuksia⁵⁰¹, mutta se sai silti kelvata matkustajille vielä parinkymmenen vuoden ajan. Ravintolan toiminnan jatkaminen ja sen remontointi nousivat uudelleen käsittelyyn vuonna 1979. Se oli aikamäärä, johon mennessä sopimusten mukaan jokaisella valtion ja kunnan työntekijällä piti olla mahdollisuus osallistua työpaikkaruokailuun. Työntekijöitten mielestä asemaravintola olisi tähän tarkoitukseen sopivin, vaikkakin työjohto yritti tarjota Vartiuksen ratatyömaalta vapautunutta Laajakankaan ruokalaparakkia tähän tarkoitukseen⁵⁰². Yhtäaikaan päivävuorossa työskenteli tuohon aikaan 60 - 80 henkeä, mutta määrää pidettiin silti liian pienenä kattamaan ravintolakiinteistön tarvitsemaa yli 600.000 markan remonttia.⁵⁰³ Vasta syyskuun 1979 alussa päästiin lopulta tulokseen, jonka mukaan asemaravintola tulee hoitamaan työpaikkaruokailun, jossa noudatetaan Valtion Ravitsemuskeskuksen eli VARKin hintoja. Valtio korvaa Liikenne-ravintoloille aterian todellisen hinnan ja työpaikkalounaan välisen erotuksen.⁵⁰⁴ Tämä lopulta ratkaisi asian ja työpaikkaruokailu alkoi asemaravintolassa.

Päätös ei kuitenkaan merkinnyt automaattisesti remontin alkua. Työpaikkaruokailu aloitettiin syyskuun 16. päivä 1980, mutta ravintolasta puuttuivat edelleen kunnolliset kylmätilat sekä asiakaskäymälä.⁵⁰⁵ VR:n pääjohtaja Paul Paavela pistäytyi Itä-Suomen työmatkallaan myös Kontiomäen asemaravintolassa, joka hänelle esiteltiin läpikotaisin. Pian tämän käynnin jälkeen, helmikuussa 1981, remontti päästiin vihdoinkin aloittamaan. VR:ltä kantautuneitten tietojen mukaan Paavela katsoi remontin niin aiheelliseksi, että vaikutti sen pikai-

⁴⁹⁹ H25250.

⁵⁰⁰ Välimäki: Kainuun Sanomat 18.04.79.

⁵⁰¹ VRPM, 10.ratajakso, Kuopio, lähteneet kirjeet Da8 1953 - 1955, 215/14.2.55; Da9 1953 - 1954 120/13.2.1956.

⁵⁰² OMA, Valtionrautatiet/Kontiomäki - Kostamus radanrakennus kirjeistö F:4 22 muistiot 2.12.76.

⁵⁰³ Välimäki: Rautatieläinen 30.5.1979.

⁵⁰⁴ Välimäki: Kainuun Sanomat 07.09.1979.

⁵⁰⁵ Välimäki: Kainuun Sanomat 17.09.1980.

seen alkuunsaattamiseen.⁵⁰⁶ Pääpaino oli keittiön kunnostuksessa, koska ravintola oli jo määrätty suljettavaksi nimenomaan huonokuntoisen keittiön vuoksi. Salin puolella päätettiin uusia myös myyntilinjat sekä rakentaa kaksi sisäkäymälää.⁵⁰⁷ Remontti saatiin valmiiksi sopivasti juhannuksen alla, matkailukauden alkaessa ja Kainuun Sanomissa julkaistiin asiasta mainoskin⁵⁰⁸:

Tervetuloa --- ystävämme ja tuttavamme sekä ihan tuiki tuntemattomatkin katsomaan vanhaa ja mukavaa, nyt täydellisesti uusittua Kontiomäen asemaravintolaa. Avaamme remontinaikaiset säpit tänään kello 8 ja pidämme tutun oivemme avoinna joka päivä kello 8 - 22. Tavataan siis asemalla.

Kansanterveydellisesti työmaaruokailun aloittaminen merkitsi ainakin yhtä edistysaskelta. Lounasruokailun yhteydessä salaattit alkoivat tehdä kauppansa. Siihen asti nuori, syrjäkylillä kasvanut sukupolvi huomautti jo ruokatilausta tehdessään, että "ei rehuja". Eräät aterioitsijat laskivat sipulinkin vihannekseksi ja heitä varten piti esimerkiksi osa jauhelihipihveistä tehdä sipulittomaksi. Suolakurkkuja ja punajuuria oli aina ollut saatavilla ruokailun yhteydessä, mutta niiden menekki oli todella vähäistä. Työmaaruokailun ensimmäinen ehto oli kuitenkin se, että salaattia oli tarjolla joka annoksessa. Aluksi se aseteltiin lämpimän ruoan kanssa samalla lautaselle, mutta pian tulivat käyttöön erilliset salaattikupit ja niiden myötä kasvien ja vihannesten menekki kääntyi nousuun; salaatti kun oli mukavampaa syödä ilman että se sekoittui annoksen kastikkeeseen.⁵⁰⁹ Työmaaruokailu saavutti suuren suosion ja päivittäin ruokailijoita kävi yli puolensataa.

Vaunupalvelutehtävät

Pitkän aikaa vaunusiivous oli ainoa Kontiomäellä suoritettava vaunupalvelutyö. 1960-luvun alkuvuosina etelästä tulleet makuuvaunut jäivät Kontiomäelle, josta matkustajat siirtyivät pohjoiseen ajaviin kiskobusseihin. Myöhemmin etelän pikajunat jatkoivat suoraan pohjoiseen, mutta silloinkin niiden makuuvaunut jäivät Kontiomäelle. Siivottavia vaunuja oli lähes kymmenessä päivittäisessä vuorossa, jotka saapuivat ja lähtivät aamuisin ja iltaisin. Kuten asemaravintolassakin, myös vaunusiivoojien työpäivä jakaantui kahteen osaan. Osa työstä tehtiin aamulla, osa illalla, tyypillinen päivä oli esimerkiksi aamukuudesta puoli yhteentoista sekä iltakuudesta lähemmäs iltayhtätoista. Aamulla siivouksen kohteina olivat Helsingin suunnan makuuvaunut, illalla taas pohjoisesta tulevan pikajunan päivävaunuja jäi Kontiomäelle ja junaan liitettiin takaisin aamulla tulleet ja päivällä siivotut makuuvaunut. Myös kiskobussit siivottiin Kontiomäellä. Siivous työllisti yksitoista naista, joista yhtä aikaa työvuorossa oli viidestä seitsemään henkeä.⁵¹⁰

⁵⁰⁶ H66820.

⁵⁰⁷ Välimäki: Kainuun Sanomat 06.02.1981.

⁵⁰⁸ Välimäki Kainuun Sanomat 19.06.1981.

⁵⁰⁹ H62830.

⁵¹⁰ Kinnunen 1978.

Sen jälkeen kun Helsingistä tulevat päivävaunut alkoivat jatkaa suoraan Ouluun, ne siivottiin sillä välin, kun juna seisoj asemalla. Tämä tehtävä kuului asemarakennuksen siivoojalle, ei vaunusiivoojille. Tämä vaunusiivous ei ollut lainkaan suosittu, vaan sitä pidettiin suorastaan vastenmielisenä. Ohjeitten mukaan etelästä tulevaa aamujunaa oli oltava jo odottamassa laiturilla. Sen pysähtyttyä ensimmäiseksi oli puhdistettava käymälät, jotka useimmiten olivat ”kuvottavassa kunnossa”. Siivoojat toivoivatkin, että heillä olisi ollut käsineiden lisäksi myös hengityssuojain, sillä yöjunien päivävaunuissa matkusti tuohon aikaan runsaasti alkoholin käyttäjiä, joiden käymälätavoissa oli paljon toivomista. Työnjohdon antamien ohjeitten mukaan käymäläsiivous oli aina pakko suorittaa samoin kuin puukorisissa matkustajavaunuissa olevien istuinryhmien välissä olevat kiinteät pöydät piti ehtiä pyyhkiä. Mikäli paikat olivat varattuja, piti kysyä lupa. Etenkään kaikki naismatkustajat eivät halunneet, että ”sinne meni rätin kanssa heilumaan. Aina piti ensin kysyä, että saako tulla?”. Arkisin aamujunan siivouksessa oli kaksi naista, koska vaunuja ei ollut kuin neljästä viiteen. Viikonloppuisin sekä juhlapyhinä, kun ajettiin pitemmillä junilla, siivoojiakin oli enemmän.⁵¹¹

Vaikka matkustajajunissa oli mukana ravintolavaunuja jo 1900-luvun toiselta vuosikymmeneltä lähtien⁵¹², vasta 1970-luvulla niiden merkittävyys lisääntyi, kun Valmetin valmistamat ensimmäiset oikeat, teräskoriset ravintolavaunut saatiin liikenteeseen. Vuoteen 1976 mennessä niitä oli valmistunut jo kaksikymmentä kappaletta, joka määrä pysyi riittävänä kuuden vuoden ajan, vaikka samalla vanhat puukoriset kahvilavaunut romutettiin.⁵¹³ Ravintolavaunujen lisäksi tarjoilu oli aloitettu myös yöjunien makuuvaunuissa 1960-luvun lopussa. Myynti tapahtui siellä kärryistä, ja tarjolla oli kahvia, teetä, virvokkeita ja ”kylmiä voileipiä”, ei kuitenkaan alkoholia.⁵¹⁴ Lisääntynyt ravintolavaunuliikenne merkitsi myös uusia työpaikkoja. Miehityksen kanssa 1970-luvun alkuvuosina oli se ongelma, että pääosin pääkaupunkiseudun alueelta otetut junaemännät eivät aina saapuneetkaan työvuoroonsa, jolloin ravintolavaunu jouduttiin lähettämään junan mukana ”pimeänä”, siis suljettuna ja miehittämättömänä. Kun näin oli tapahtunut melko usein, Matkaravinnon edustaja sattui valittelemaan asiaa eräällä kontiomäkeläiselle rautatieläiselle ja kysyi puolivirallisesti olisiko Kainuussa tunnollisempia työntekijöitä, jotka voisivat hoitaa edes Kontiomäeltä tai Kontiomäen kautta etelään ajettavat ravintolavaunuvuorot. Kysely kulkeutui viimein kontiomäkeläisen kunnallispoliitikko Seija Marttisen tietoon, joka alkoi ajaa asiaa eteenpäin sekä poliittisella että käytännön tasolla. Kun tieto uusista mahdollisista työpaikoista levisi, Marttiselle alkoi tulla kyselyitä ja useat työhaluiset naiset ilmoittautuivat tarjolle tehtävään. Helsingistä ei kuitenkaan pitkään aikaan kuulunut mitään, joten Marttinen otti yhteyttä Matkaravinnon junapalveluyksikön johtajaan⁵¹⁵:

⁵¹¹ H64850, H73730.

⁵¹² Kiiskinen&Ahonen 1996, s. 66.

⁵¹³ Hellstén 1990, s. 9.

⁵¹⁴ Rautatieläinen 36/67, s. 8.

⁵¹⁵ Seija Marttisen haastattelu 03.08.1999.

[Johtaja] sano, että hyvä että edes joku ottaa yhteyttä, että heillä oli tarkoitus panna lehteen ilmoitus että haetaan työntekijöitä sieltä ja sieltä. Minä sanoin, että täällä on yli kaksikymmentä ilmottautunutta. Se sano, että koska te saisitte ne ihmiset kasaan. Se oli maanantai kun minä soitin, niin se sano, että saatteko ne torstaiaamuksi, että sitten täältä tulee kenttäpäällikkö --- haastattelemaan ihmisiä. Niin minä kylmän viileesti lupasin, että kaikki tulee silloin. Minähän juoksin sitten kasaan ne ihmiset ja 17 ihmistä lähti töihin silloin kesäkuun kolmantena 1973.

Matkaravinnon työpaikat osoittautuivat hyvin halutuiksi. Eräät, muualla töissä olevat irtisanoutuivat silloisista työpaikoistaan jo kenttäpäällikön haastattelun jälkeen, vaikka uudesta työpaikasta ei heille ollut edes annettu varmuutta. Lähtijöitä oli erityisesti pirttikahviloiden henkilökunnassa, koska työolot ja palkat näissä paikoissa olivat huonot. Joissain tapauksissa työhön meno oli yhtäkkisen päähänpiston tulos. Erään rouvan naapurit kävivät kysymässä tätä mukaansa, kun olivat menossa työhaastatteluun. Rouva lähti mukaan ja hänet hyväksyttiin heti: "Ukolle vaan sanoin iltasella, että huomenna menen töihin."⁵¹⁶ Paikkoja oli niin runsaasti, että periaatteessa kaikki hakijat hyväksyttiin. Kontiomäkeläisten käyttö junaemäntinä osoittautui onnistuneeksi ratkaisuksi. Kesän 1973 aikana Kontiomäeltä lähti Helsinkiin vain yksi vuoro, josta puuttui ravintolavaunun työntekijä. Koska muilla linjoilla pimeitten vaunujen ongelmat jatkuivat, syksyn aikana Marttiselta kysyttiin, olisiko Kontiomäen alueella vielä halukkaita tuloja muillekin vuoroille.⁵¹⁷ Lopulta Paltamon alueelta Matkaravinnon palveluksessa oli neljäkymmentä junaemäntää, näistä kolmekymmentä henkeä Kontiomäeltä ja loput kymmenen Paltamosta⁵¹⁸. Koko maan junaemäntämääriin suhteutettuna määrä on huomattava ja erityisen merkittävä se on Kontiomäen väkilukuun nähden.

Helsingin alueen työntekijät eivät ilahtuneet tilanteesta, koska olivat pitäneet ravintolavaunujen työpaikkoja ominaan. Se johti tilanteeseen, jossa Matkaravinto pyrki irtisanomaan kontiomäkeläisten kanssa tehdyt työsopimukset ja siirtämään työt takaisin helsinkiläisille. Kontiomäen vuoromestari joutui lähtemään Helsinkiin Matkaravinnon pääkonttoriin selvittämään asiaa. Hän otti mukaansa kesän vuorolistat, joista näkyi, että yhtä tai kahta junaa lukuunottamatta kaikki ravintolavaunut oli miehitetty⁵¹⁹:

Minä vetosin siihen, että kun ihmiset on paneutuneet ja panostaneet itsestään ja hoitaneet hommat uskollisesti niin sen pitäisi tuntua jo talon kassoissakin. Että miksi näitä viedään näitä työpaikkoja sen sijaan että parannettaisiin näitä työolosuhteita ja vuoroja, että siihenkin olisi vaaraa. Siellä tuli kuolemanhijaisuus ---. Sitten sano yksi oikein iso mies, jonka nimeä en muista, se kaikki paperit pyyhkäisi pöydältä ja sanoi, että vie tuhkatkin pesästä. Että pidä. Minä sanoin, että en minä mitään pidä, mutta ne ihmiset, jotka on töihin otettu...

Helsinkiläisten junaemäntien torjuva asenne kainuulaisiin virkasiskoihin näkyi erityisesti koulutusvaiheessa, jossa heidän olisi pitänyt opettaa uudet tulokkaat tehtäviinsä. Koska kaikki oli kontiomäkeläisille uutta, he eivät ensin alkuun löy-

⁵¹⁶ H31170.

⁵¹⁷ Seija Marttisen haastattelu 03.08.1999.

⁵¹⁸ Kinnunen 1978.

⁵¹⁹ H63210.

täneet mitään tuotteita vaunukeittiöistä eivätkä osanneet tehdä varastontarkastuksia ja tilityksiä. ”Kaikenlaisia torvia sitä tänne otetaankin”, tokaisi erään junan keittäjä, joka joutui oman työnsä lisäksi opettamaan uutta tulokasta⁵²⁰. VR:llä jo työskentelevät varoittelivat tulevasta kohtelusta. Viidentoista vuoden uran junaemäntänä tehnyt muistaa eräältä toiselta rautatieläiseltä saamansa opetuksen, kun hän suunnitteli Matkaravintoon lähtöä⁵²¹:

[Tämä toinen henkilö sanoi, että] sinä älä ainakaan päiväjuniin lähde, että sinä olet semmonen että ku ne sanoo pahasti ja siellä on semmosia ihmisiä, jotka sanoo, niin sinä itkien tulet pois --- mutta sitten ku yöjunaan aukesi paikka niin se sano että nyt aukesi semmonen paikka että sinä pystyt tekemään sen ja sinä saat yksinäsi työskennellä ja minä lähin yöjunaan sitten.

Kontiomäeltä matkustettiin jopa Kuopioon asti, jotta sieltä olisi päästy päiväjunaan tekemään opettelumatka. Eräs tulokas yritti tehdä opettelumatkan juhannuksena, mutta Kuopion asemalla vuorossa ollut junaemäntä ei edes laskenut häntä keittiöön. Emäntä uhkasi lyödä tarjottimet pirstaleiksi, jos ruuhka-aikaan joku harjoittelija koittaa päästä mukaan.⁵²² Ajan myötä asenteet kontiomäkeläisiin lieventyivät.

Aikataulunmukaisten vuorojen lisäksi Kontiomäen junaemännät hoitivat myös sijaisuuksia eli ”tuurauksia” koko maan liikenneverkolla. Kovin poikkeuksellinen ei esimerkiksi ollut vuoro Kontiomäeltä Joensuun kautta Turkuun ja sieltä takaisin Joensuun kautta Kontiomäelle. Näissä vuoroissa ansaitsi melko hyvin, sillä Kontiomäen ja Joensuun väli, jossa ei ollut ravintolavaunua, oli pelkkä siirtymäväli, josta kuitenkin myös maksettiin ja johon käytetty aika otettiin huomioon työtunneissa.⁵²³ Eräs junaemäntä joutui yllättäen yksin hoitamaan välin Helsingistä Rovaniemelle⁵²⁴:

Se oli kauhean pitkä linja. Olinhan minä matkustanut mutta en tieny millainen ryysis se on. Ja vieraaseen keittiöön laittamaan kaikki, ja yhtäkkiä ja kaikki. Voi että se oli hirveetä. Kyllä minä tietysti myin, ja Rovaniemelle asti. Ja sanottiin että siinä se tyttö oppii kun ruuhkajunaan yksin joutuu.

Töitten alkuvaiheessa tosin myös listan mukaiset vuorot olivat pitkiä. Yöjunassa palveleva junaemäntä lähti Kontiomäeltä iltajunalla, joka saapui Helsinkiin seuraavana aamuna kahdeksalta. Päivä oli vapaata, mutta joskus tultiin lepohuoneeseenkin kysymään, lähtisikö junaemäntä käymään ennen iltajunan lähtöä ravintolavaunulla edestakaisin Turussa. Jotkut siihen suostuivatkin. Iltayhdeksän aikaan lähdettiin takaisin Kontiomäelle, jonne saavuttiin aamulla. Tulopäivä ja sitä seuraava yö olivat vapaat, sitten piti taas lähteä iltajunalla Helsinkiin.⁵²⁵ Työmäärä ylitti jo silloisetkin työaikanormit. Kontiomäen vuoromestari yritti kannustaa naisia toteamalla, että tämä on vasta alkua. Myöhemmin olisi

⁵²⁰ H23100.

⁵²¹ H51330.

⁵²² H44400.

⁵²³ H63210.

⁵²⁴ H69910.

⁵²⁵ H64370.

sitten mahdollista saada aikaan parannuksia, kunhan kuvioihin on ensin päästy mukaan. Hänen mukaansa osa henkilökunnan valituksista oli myös aiheettomia, koska "salonseudun ihmiset eivät ole tottuneet tommosessa työssä olemaan. Kuvitelma ehkä haluttiinkin säilyttää, että jotain sanomista sitä on itteläkin, mikä on tietysti ihanne, mutta vuorot kulkee ja vuorot pitää hoitaa."⁵²⁶ Helsingin yöjunassa palvelevat kestivät työtahtia toista vuotta, ennen kuin junaemäntien valitukset tehosivat⁵²⁷:

Ja sitä toista vuotta oli [kestänyt] niin P:n Sanni se sitten siinä [sanoi], että tämä on laitton, että te ette tällä keinoin saa teettää meillä töitä, niin olivat vaan karjaisseet siellä, että työtähän te ootta ollut vailla. Sanni sanoi, että joo, mutta ei tämmöstä työtä. Nehän joutu sitten maksamaan niistä ylitöistä, minä panin ylös kaikki ja paljonko meni [aikaa], niin ne joutu maksamaan siitä korvauksen meille niistä ylitöistä mitä me tehtiin. Niin minäkin siitä sain pari tuhatta, iso raha siihen aikaan.

Päiväjunien ravintolavaunuissa oli oma keittäjä ja myyjä. Erikoispikajuna Savoniassa, jossa lippujen hinnatkin olivat korkeammat, keittiömiehitysikin oli isompi eli siihen kuului keittäjä, keittiöapulainen ja kaksi tarjoilijaa. Savonian keittiön erikoisuutena oli mikroaaltouuni, joka oli siellä käytössä jo 1970-luvulla. Muuten kaikki tarjottava ruoka tehtiin alusta asti itse, lihat paistettiin ja leivät viipaloitiin. Puolivalmisteita ei käytetty.⁵²⁸ Suodatinkahvi tuli juniin vasta myöhemmin, aluksi käytössä oli murukahvi.⁵²⁹ Tiskillä myydessä murukahvi annosteltiin muovimukeihin, samanlaisissa mukeissa oli myös kaakao, valmiiksi jauheena pötkössä olevien mukien pohjalla eikä mukiin tarvinnut kaataa kuin vesi päälle.⁵³⁰

Vaikka Helsingin-suunnan yöpikajunassa ei tarjottukaan aluksi lainkaan lämpimiä ruokia, siellä työskentely oli kuitenkin päiväjunia raskaampaa. Junassa oli kioskin kaltainen, myyntiluukulla varustettu keittiö, mutta pääasiassa tuotteet vietiin kärrymyyntinä asiakkaiden luo. Junan lähtiessä palveltiin myyntiluukusta ensin makuuvaunuihin menevät matkustajat ja samalla valmisteltiin myyntikärryt kierrosta varten. Kahteen parilitraiseen termospulloon keitettiin vesi sekä toiseen lisättiin murukahviaineikset. Kärryjen alaosassa oli vetolaatikot, jotka täytettiin myytävillä kuivatuohteilla. Kärryt itsessään olivat pienet, pyöreäkulmaiset ja myyntihenkilöstön muistikuvien mukaan kätevät ja kevyet liikutella. Joskus kuitenkin juniin sattui vanhanmallinen konduktöörinvaunu, jossa oli puinen ritilälattia. Kärryt tarttuivat ritilöihin kiinni ja jos konduktööri ei sattunut olemaan paikalla, junaemäntien piti itse nostella ja osittain kantaa kärryt lattian yli.⁵³¹ Toinen vaikeus liittyi pyhäpäivien yhteydessä junan loppupäässä olleisiin puuvaunuihin, jonne piti päästä myös kärryillä. Sen lisäksi että puuvaunujen välisilta oli avoin, vaunujen lattia oli puolisen metriä korkeammalla kuin uusien teräsvaunujen. Junaemäntä joutui nostamaan myyntikärryt ahtaassa ja talvisin usein jäisessä vaunuvälissä vaunusta toiseen. Tämä johti

⁵²⁶ H39550.

⁵²⁷ H26840.

⁵²⁸ H64370.

⁵²⁹ H51330.

⁵³⁰ H43800.

⁵³¹ H99920, H64370.

loukkaantumisiin sekä vaarallisiin kaatumisiin.⁵³² Vaikeuksista huolimatta puuvaunuissakin siis harjoitettiin kärrymyyntiä, vaikka eräät lähteet väittävät toisin⁵³³.

Puuvaunut aiheuttivat myös toisen, myyntiin liittyvän ongelman. Oluen myynti piti säädösten mukaan lopettaa iltakymmeneltä. Kun juna lähti asemalta vasta iltayhdeksältä, erityisesti vilkkaan pyhäliikenteen aikana junaemännät eivät aina tahtoneet ehtiä myyntikärryineen viimeisiin puuvaunuihin asti, jossa usein matkustivat juuri ne henkilöt, jotka olisivat mielellään olutpullon ostaneet. Asiakkaat olivat usein varsin tuohtuneita, jos eivät enää saaneet ostaa kaljapulloa. Kellon lähestyessä iltakymmentä jotkut jopa juoksivat etummaisiin vaunuihin junaemäntää vastaan ja huusivat ”kaljaa, kaljaa!”.⁵³⁴

Myyntikierros päivävaunuissa tehtiin illalla kaksi kertaa ja aamulla vielä kerran, muistelee junaemäntä⁵³⁵:

Me tulimme vaunun ovelta, sanoimme hyvää iltaa tai mitä oli milloinkin ja sitten että saako olla, me esiteltiin kärryt, mitä meillä oli. Isolla äänellä vielä, ei se mikään makuuvaunu ollu. Siellä oppi näkemään kuka ostaa ja kuka ei. ---[Kärrymyynti] on kehittävää, minä ainakin opin ittelleni, opin arvostamaan muita eikä itteeni ollenkaan, kaikkia ihmisiä, vammasia, romaneja.

Aamuyön aikana junaemännillä oli sallittua vapaata kaksi tuntia, mutta kesällä ja pyhäliikenteessä ei taukoa aina ehtinyt pitää eikä hiljaisempaan aikaanakaan uskaltanut nukkua⁵³⁶:

Kukapa meistä nukku sen kaks tuntia? Jos justinsa pahimmoiltaan oli silleen turskahtamaan niin ai ai, hyvä ettäpä heräsi. Niin se oli ihan sama vaikkapa valvoikin.

Alkuaikoina junaemännille ei annettu omaa makuuvaunuhyttiä, vaan lepotauko vietettiin junakeittiössä. Sen seinällä oli alaslaskettava laveri, joka käännettiin lattialla olevien kaljalaatikoitten päälle. Joitain vuosia myöhemmin yksi makuuvaunuhytti luovutettiin junaemäntien käyttöön.

Ennen määräasemalle saapumista alkoi aamiaisen valmistaminen ja tarjoilu. Jonkin aikaa oli VR:n ja Liikenne- ja ravintoloitten tekemän sopimuksen mukaan käytäntönä, että makuupaikan hintaan kuului aamiainen. Tilauksesta aamiaisen sai makuuvaunuun aikataulukauden vaihteesta eli kesästä 1982 alkaen, jolloin junaparissa M71/72 Helsingistä Ouluun alkoi myös toimia erillinen ravintolavaunu⁵³⁷. Jokaiselle vuodepaikalle jaettava aamiainen lisäsi emäntien työmäärää suunnattomasti. Sen jälkeen kun kärrymyynti alkuyöstä lopetettiin, alettiin valmistaa aamiaista. Jokaisessa makuuvaunussa oli pieni keittiö, johon tilauksen mukaan katettiin tarjottimille kunkin makuupaikan aamiainen. Näin aamulla ei annokseen tarvinnut laittaa kuin kahvi tai tee mukaan ennen asiakkaalle vientiä. Kovin paljon muuta siinä ei olisikaan ehtinyt tehdä, sillä herätykset

⁵³² H99920.

⁵³³ Kts. esim. Hellsten ym. 1990, s.13.

⁵³⁴ H99290.

⁵³⁵ H90810.

⁵³⁶ H26840.

⁵³⁷ Välimäki: Kainuun Sanomat 07.05.1982.

tehtiin melko myöhään ja matkustajille piti vielä jäädä ruokailuaikaakin ennen asemalle tuloa. Aina ei kuitenkaan annosta ehtinyt viemään, sillä junassa saattoi olla kahdeksankin makuuvaunua, joissa jokaisessa makuupaikkojen määrä nousi yli kolmenkymmenen.⁵³⁸

Helsingissä juna ajettiin tavararatapihalle Eduskuntatalon eteen. Lepohuoneet sijaitsivat aivan asemarakennuksen kupeessa, joka oli paikkana levoton. Päiväjuniin menevää henkilökuntaa kulki edestakaisin lepo huoneen käytävällä, liikenne jyrisi aivan ikkunoitten takana ja myös asemalla maleksivat juopuneet miesjoukot aiheuttivat häiriötä. Erään junaemännän sisko asui Helsingissä ja hän saattoi käyttää tämän asuntoa päivisin, koska se oli lepo huonetta rauhallisempi. Kovin paljon kaupungissa ei kuitenkaan viitsinyt liikkua, sillä junaemännällä oli mukanaan koko edellisen yön myyntikassa. Se tilitettiin vasta aamulla Kontiomäellä. Myöhemmin siirryttiin käytäntöön, jossa varasto laskettiin ja kassa tilitettiin jokaisen matkaosuuden jälkeen.⁵³⁹

Illalla lähdettiin takaisin. Tuohon aikaan tilatut täydennykset tuotiin vasta, kun juna jo seiso i lähtövalmiina Helsingin laiturilla. Melko usein kävi vielä niinkin, että ravintolavaunu vaihdettiin päivän aikana, jolloin koko varasto tuotiin uuteen vaunuun vasta hieman ennen lähtöä⁵⁴⁰:

Ja entäs Helsingin päässä? Ei sanottu, että vaunu vaihdetaan. Ei koskaan sanottu. Se voi vaihtua milloin tahansa se vaunu. Se on aivan eri vaunu --- kun lähdettiin, joo, siinä saatto olla tyhjä vaunu ja likanen, nokinen vaunu. Ja pojat [asemamiehet] toi tavarat, eikun ryntäsivät siihen pikkukeittiöön kaikki. Sieltä piti oma varasto katella ensin ja siitä piti tulovarasto katella. Eikä ollut pitkä aika kun juna tuli [varikolta] Helsingin asemalle niin siinä otettiin. --- Ja matkustajat ootti että milloin ne alkaa myymään. Ne alko siinä jotta "minulle kahvia, minulle kahvia, minulle kaljaa, minulle kaljaa". Kaikki siinä.

Kun Helsingin yöpikajunan määräasemaksi muutettiin Oulu, se hankaloitti kontiomäkeläisten junaemäntien tehtävää entisestään. Kun työaika päättyi aamulla Ouluun, sieltä ei päässyt Kontiomäelle ennen kuin iltajunalla, joten koko päivä oli saatava kulumaan Oulussa. Mikäli junassa oli hiljaista, niin junaemännät laskivat kassan ja sulkivat ravintolavaunun jo Muhoksessa, jolloin he ehtivät vaihtaa Oulusta Kontiomäelle ajavaan aamujunaan ja voittivat puoli vuorokautta. Joskus vuoroja myös jaettiin työvuorolistojen ulkopuolella toisten junaemäntien kanssa.⁵⁴¹

Vaikka työ oli raskasta, tehtävissä kuitenkin viihdyttiin. Eräs lähiseudun maatalon emäntä hankki elämänsä ensimmäiset omat palkkatulot Liikennera vintoloitten palveluksessa eikä olisi halunnut jäädä säädetyssä 65 vuoden iässä eläkkeelle, vaan yritti vielä päästä jatkamaan työtään.⁵⁴² Toiset taas joutuivat lopettamaan sen vuoksi, ettei yövalvominen onnistunut heiltä, koska he eivät osanneet päivällä nukkua. Tarjolla ei silloin ollut päivävuoroja.⁵⁴³ Junaemäntien

⁵³⁸ H81570.

⁵³⁹ H64370, H26840, H99620.

⁵⁴⁰ H99620.

⁵⁴¹ H66200.

⁵⁴² H64370.

⁵⁴³ H26840.

muisteluisa korostuu erityisesti tehtävän palveluhenkisyys. Se tuotti tekijälleen henkisen tyydytyksen, joka korvasi työn fyysisen rasittavuuden:⁵⁴⁴

Ja [junan] loppupäässä vielä tahtoivat kahvia ja jotain syötävää. Minä heitin, minä olin niin rohkea, minä heitin ne rattaat ja minä sanoin, jos katotte tässä niin minä käyn keittämässä kahvin, haen tavaraa tähän. Minun ei tarte noita rattaita myydä, kun minä lähen tuolta tulemaan taas tännepäin, niin kuulkaa se on lopussa se kaksitoista kuppii sitä kahviä. Niin ne sanoivat, että jätä [kärryt] tähän eikä siihen kosketa ja minä luotin kyllä niihin. --- Ei ne varastanut. --- Ilman kärryi vein tupakkalaatikon jollekin ihan viimeisen vaunuun, koska palveluahan se oli. Se oli minusta hauska palvelu. --- Se juuri tämä kärrypalvelu oli hauskaa. Siinä näki paljon ihmisiä, ne sano hyvä, ne sano paha, että sieltä tuli molemmin puolin. Siinä ihminen kehittyy kun palvelee toisia, siinä oli elämä rikasta. --- Ja ihmiset oli aivan ihania. Siellä oli kyllä niin hauska niiden seurassa olla, ei käynyt aika pitkäksi.

Vaikka työstä pidettiinkin, niin junalla matkustamista kohtaan saattoi kehittyä pysyvä vastenmielisyys Toistakymmentä vuotta Helsingin, Kontiomäen ja Oulun väliä riitti⁵⁴⁵:

Minä en oo [enää junalla matkustanut]. Minä olin niin paljon silloin siellä junassa, minä sanoin, että muut menkööt siellä junassa, minulla oli vapaalippukin niin sanoin, että jos minä minne lähden niin lähden ennen muulla pelillä. Minä sain silloin niin paljon sitä hykkytystä etten minä ennee.

Kontiomäen elämään nämä uudet työpaikat vaikuttivat suoranaisten piristysruiskeen tavoin. Kolmenkymmenen kontiomäkeläisnaisen saamat ansiotulot vaikuttivat heti kauppojen myyntiin. Jo kuukauden kuluttua huomattiin, että kauppoihin tehdyt vanhat vastakirjavelat maksettiin pois, ostoksissa siirryttiin käteismaksuihin ja jatkuva saatavien karhuaminen väheni.⁵⁴⁶ Kontiomäen elämä oli kuitenkin tuohon aikaan jo hiljenemässä eikä uusien työpaikkojen määrä kuitenkaan ollut niin ratkaisevan suuri, että ne olisivat vaikuttaneet kehitykseen. Yhdessä Kostamus-radan rakennustyömaan kanssa ne vain siirsivät väistämättömältä näyttävää kohtaloa hieman edemmäs.

⁵⁴⁴ H39820, H83960.

⁵⁴⁵ H26840.

⁵⁴⁶ H63210.

3 KONTIOMÄKI ASUINPAIKKANA

Asuminen Kontiomäellä

Kontiomäen asuinrakennukset

Kaikille rautatiepaikkakunnille on ollut tyypillistä se, että varsinaisten liikenteenhoitoon liittyvien rakennuksien lisäksi on jouduttu myös rakentamaan henkilökunnan asuntoja. Asema-alueet rakennettiin joko kauaksi aikaisemmasta kyläkeskuksesta tai niiden läheisyydessä oli vain vähän, jos lainkaan, aikaisempaa asutusta. Myös suurten kaupunkien asemien tai varikoitten yhteyteen tehtiin niin sanottuja asuntokasarmeja, jotka ensin alkuun olivat hyvinkin suuria. Esimerkiksi Helsingin Fredriksbergin (Pasilan) toralinnaksi kutsuttu tiilinen asuntokasarmi oli 154 metriä pitkä ja kolmikerroksinen. Pientaloissa käyttöön tuli 1900-luvun alkuvuosina myös niin sanottu englantilainen järjestelmä, jossa yhdenkin perheen talot rakennettiin kaksikerroksiseksi.¹

Kontiomäki kuului niihin liikennepaikkoihin, jotka sijaitsivat etäällä muusta asutuksesta. VR:n rakentamat asuintalot pysyivät siellä pitkään paikkakunnalle muuttaville ainoana mahdollisuutena saada asunto. Ensimmäiset talot rakennettiin aivan aseman tuntumaan, asemaravintolan ja nykyisten veturitallien väliin. Kaksi taloa rakennettiin hieman etäämmäs Sotkamontien varteen, johon niitä jonkin ajan kuluttua pystytettiin lisää. Yleisenä käytäntönä oli, että asuintalojen lisäksi rakennettiin myös ulkokuoneita, jollaisiksi luettiin muun muassa sauna ja pesutupa, aitta sekä makki- eli käymälärakennus sekä joissain tapauksissa myös yhden — kahden lehmän navetta². Ulkorakennuksia pystytettiin myös Kontiomäelle aseman ja Sotkamontien väliselle alueelle (kuvat 3.1 ja 3.2)

¹ Hellström 1916, s. 334.

² Hellström 1916, s. 335



KUVA 3.1 Kontiomäen vanhimpia rautatieläisasuntoja Sotkamontien varrella. (Kimmo Lagerblom, 04.05.2000)



KUVA 3.2 Kontiomäen asema-alueen talousrakennuksia. Sinne tehtiin mm. kuvan keskellä näkyvä Kainuun suurin, 12-reikäinen ulkokäymälä. Vasemmalla takana näkyy tallin vesitorni. (Kimmo Lagerblom 04.05.2000)

Muista asema-alueista poiketen Kontiomäelle ei rakennettu varsinaista asemapuistoa. Savon radan varren asemille sellaiset tehtiin jopa niinkin pieneen paikkaan kuin Alapitkälle, johon pystytettiin isomprien asemien tapaan myös pieni huvimaja. Asemapuistojen teko näyttää päättyneen 1900-luvun alussa. Oulun ja Tornion väliselle radalle niitä vielä tehtiin, mutta vaikuttaa siltä, että sellaiset paikkakunnat, joissa liikenteen pääpaino oli tavarankuljetuksessa sekä läpikulkevissa matkustajajunissa, jäivät ilman puistoa. Näin tapahtui myös Haapamäellä. Kontiomäellä puiston virkaa toimittaa pieni viheralue asema- ja ravintola-

rakennuksen välissä. Nurmea on istutettu myös aseman ja Sotkamontien väliselle asuinalueelle, mutta varsinaisesta puistosta siinä ei ole kysymys.

Kun Taivalkosken rataa alettiin 1930-luvulla rakentaa, ratatyöntekijät sekä heidän jälkeensä uuden rataosan vaatimat liikenteenhoitajat tarvitsivat lisää asuntoja. Kun VR:n omistama maapohja alkoi loppua asema-alueen tuntumasta, muutamia rivitaloja rakennettiin runsaan kilometrin päähän asemasta eli nykyisen Puutteenperän alueelle, joka tuohon aikaan oli joutomaaksi luokiteltavaa suoniittyä. Sotavuosien jäljiltä nykyisten kerrostalojen kohdalla sijaitsi kaksi majoituskäytössä ollutta parakkia, joissa toisessa oli asunut sotilaita ja toisessa lottia. Nämä parakit otettiin uudestaan asuinkäyttöön, vaikka ne olivatkin ”kylmiä kuin peijakkaat”³, kuten niissä asunut totesi.

Kontiomäellä rautatieläisten asuntokokonaisuudet voi jakaa viiteen ryhmään. Näistä taloryhmistä vanhimmat ovat (1) aseman läheisyydessä sijaitsevat rakennukset, jotka valmistuivat radan kanssa yhtäaikaan 1920-luvulla sekä kymmenkunta vuotta näitä nuorempi Puutteenperän asuinalue (2, kuva 3.4). Helpottaakseen jatkosodan jälkeistä asuntopulaa VR rakennutti vuoteen 1955 mennessä kahdenkymmenenneljän asunnon kivitaloja suurille varikkopaikkakunnille, kuten Rovaniemelle, Lappeenrantaan, Imatralle, Haapamäelle, Kouvolaan, Haminaan, Riihimäelle, Savonlinnaan, Kemiin, Seinäjoelle, Jyväskylään, Ouluun, Joensuuhun sekä Helsingin Pasilaan. Talot tehtiin yhtäläisten tyyppi-
piirrustusten mukaan.⁴ Kontiomäelle näitä kivitaloja tehtiin kaksi, ja ne muodostavat kolmannen asuntoryhmän (kuva 3.5).



KUVA 3.4 Puutteenperäntien itäpuolen asuntoja (Kimmo Lagerblom, 04.05.2000)

³ H31110.

⁴ Rytöhonka 1962, s. 231 - 233 ja kuva 228.



KUVA 3.5 1950-luvulla valmistuneet kaksi kivitaloa. (Kimmo Lagerblom, 11.05.2000)

Sotien jälkeisten vuosien asuinrakentamiselle tyypillisiä olivat niin sanotuille asevelitonteille pystytetyt omakotitalot. Tehdaspaikkakunnalla oli tapana, että tonttien ostamiseksi alueen suurin tai suurimmat työnantajat myönsivät lainan. Tontin hinnaksi sovittiin yleensä nimellinen maksu. Talot tehtiin alueellisesti samojen tyyppipiirrusten mukaan.⁵ Asuntopulan helpottamiseksi VR pyrki muiden työnantajien tapaan kannustamaan työntekijöitään perustamaan omia asunto-osakeyhtiöitään ja vuodesta 1949 myönnetyn Arava-asuntolainan turvin rakentamaan omakoti- ja rivitaloja. VR:n kannustuspakettiin kuului muiden muassa rakennustarpeiden kuljettamiseen myönnetty rahtituki sekä omakotitalopiirrustusten välittäminen työntekijöille.⁶ Kesti kuitenkin melko pitkään ennen kuin Kontiomäelle päästiin rakentamaan omakotitaloja, koska kunta ei rautatieläisten pyynnöistä huolimatta kaavoittanut tonttimaata eikä suostunut osaltaan myöntämään aravalainoitusta. Pientaloja alkoi nousta enemmänkin niin sanotulle Rinteen alueelle Kontiomäen keskustan länsipuolelle vasta 1950-luvun puolessavälin. Silloinkin VR lunasti maa-alan ensin itselleen ja vuokrasi siitä sitten tontteja rautatieläisille.⁷ Tämä alue muodostaa neljännen asuntoryhmän (kuva 3.6.).

Viidennen ryhmään kuuluvat ne huoneet, joita paikalliset tai asunnon saaneet rautatieläiset vuokrasivat edelleen uusille tulijoille sekä asunnottomille. VR:n asuntokannasta on mainittava tässä yhteydessä erikseen pumppuhuone-rakennus, joka sijaitsi jonkin matkaa ratapihan takana. Vaikka sitä ei alunperin ollut tarkoitettu pysyväksi asunnoksi, siellä asuttiin ilmeisesti aina 1960-luvun puolelle asti. Rakennuksen suojissa toimi vesipumppu, jolla nostettiin höyryveturien tarvitsema vesi tallin vesitorniin. Talossa oli kaksi pientä huonetta, jotka oli tarkoitettu ennen sähkövoiman tuloa höyryvoimalla toimineen pumppuko-

⁵ Esim. Keisteri 1993, s. 179.

⁶ Veturimies 1/1952, s. 9 - 11.

⁷ H41730.

neen päivystäjän tiloiksi. Vaikka ympäri vuorokauden jyskyttävän pumpun ääni kuuluikin asuintiloihin, talossa sai kuitenkin asua vain perheen kesken eikä tiloja tarvinnut jakaa toisten ihmisten kanssa. Eräs haastateltava kertoi muuttaneensa pumppuhuoneeseen täysin vapaaehtoisesti. Sitä ennen hän asui miehensä kanssa samassa asunnossa miehen vanhempien kanssa. Hän tuli hyvin toimeen appivanhempiensa kanssa, mutta hänen miehensä riitaantui isänsä kanssa. Eräänä päivänä haastateltava oli ehdottanut miehelleen, että tämä kävisi kysymässä silloin tyhjänä seissyttä pumppuhuonetta heidän asunnokseen, koska jatkuvat riidat alkoivat käydä hänen voimilleen. Muutto järjestyikin, nainen kertoo.⁸:

Kaivokin oli siinä, siihen laitettiin sitten rengas niin me saatiin siitä sitten vesi, siitä sitten saatiin pesuvesi ja mikä tahansa. Minä runttasin siinä pyykkini, nyrkkipyykillä niin ku muuallakin. --- Hyvä meillä oli siellä pumppuhuoneella. Siellä sai olla oma rauha ja se oli niin sievä ja nätti kun siinä oli keittiö ja yks huone ja pumppu se siellä pyöri vaan ei se kyllä haitannu se ääni ku se kuulu sieltä



KUVA 3.6 Rinteen alueen omakotitaloja. (Kimmo Lagerblom, 11.05.2000)

Asunnon saaminen

Sotien jälkeisessä Suomessa asuntopula oli valtakunnallinen. Yli sadantuhannen sodissa tuhoutuneen tai menetetyn asunnon tilalle oli rakennettava uudet, asuttava siirtoväki sekä rauhan ajan edetessä ja maaltamuuton yltyessä asuntoja oli rakennettava lisää erityisesti etelän suuriin muuttokeskuksiin. Suurten ikäluokkien syntyminen ja monilapsiset perheet alkoivat lisäksi kasvattaa suurten asuntojen kysyntää. Vielä 1960-luvun alussa maassamme oli asuinpinta-alaa vain nelisentoista neliötä henkeä kohden. 1900-luvun jälkimmäisellä puoliskolla

⁸ H71130.

rakentamisvauhti kasvoi niin suureksi, että tuona aikana valmistui lähes 1,9 miljoonaa asuntoa. Kolme neljästä maamme nykyisestä asuntokannasta on siis valmistunut vasta sotien jälkeisellä ajalla.⁹ Laajempaa selvitystä erityisesti rautatieläisten tuon ajan asumistilanteesta ei ole tehty, mutta rakennustilastojen ja -katsausten valossa voi melko varmasti olettaa, että tilanne ei heidän osallaan ollut ainakaan helpompi kuin väestöllä keskimäärin. Rautatiekuljetusten suurin painopiste sijaitsi isoimpien kaupunkien yhteydessä, jonne muuttovirta 1960-luvulta lähtien toi muutenkin runsaasti työväkeä. VR:n monelle työntekijäryhmälle maksamat heikot palkat hankaloittivat edelleen kohtuuhintaisen asunnon saantia. Esimerkiksi vuonna 1952 koko maassa 1587 rautatieläistä olisi tarvinnut heti asunnon, mutta niitä oli tarjolla vain vajaat sata¹⁰. Sodan jälkeisten viiden-toista vuoden aikana VR rakennutti koko maassa noin kaksi tuhatta henkilökunta-asuntoa, joita oli vuoden 1957 alussa yhteensä 6300¹¹.

Muusta maasta jonkin verran poiketen Kontiomäen asuntopula jatkui käytännössä miltei koko tutkimuskauden ajan. Sotien jälkeisinä vuosina sitä vaikeutti entisestään se, että silloinen varikonpäällikkö piti tiukasti kiinni määräyksestä, jonka mukaan rautatiellä työskentelevän on myös asuttava "virantekopaikkakunnalla", toisin sanoen siis sillä paikkakunnalla, johon hänet oli merkitty työntekijäksi. Määräys oli sangen vanhaa perua. Ainakin jo vuonna 1923 ylitirehtööri Tuure Blässar lähetti liikennepiirien päälliköille ohjeen, jonka mukaan he saivat myöntää asuinlupia virantekopaikkakunnan ulkopuolella vain silloin, kun se oli ehdottoman välttämätöntä. Toisella paikkakunnalla asumisen katsottiin haittaavan työntekoa.¹² Tämän vuoksi esimerkiksi eräs lämmittäjä, joka oli veljiensä kanssa rakennuttanut neljän perheen asuintalon Kajaanin keskustaan, ei saanut asua omassa asunnossaan, vaan joutui vuokraamaan sen pois ja muuttamaan Kontiomäelle, jossa hän asui Puutteenperällä yhdessä huoneessa¹³. Sotien jälkeinen asuntopula tosin vaivasi Kajaaniakin. Vuonna 1945 236 kajaanilaisperhettä oli vailla omaa asuntoa¹⁴, joten Kontiomäellä VR:n palveluksessa olevien ei olisi ollut helppo löytää sieltäkään vuokra-asuntoa.

Pahimman työvoimapulan aikana Kontiomäelle siirrettiin väliaikaisesti henkilökuntaa toisilta varikoilta eikä näille komennusmiehillekään pystytty järjestämään kelpollisia asuntoja. Heille tarjottiin asunnoksi muun muassa tallin kulmalle ajettua makuuvaunua sekä lähellä asemaa sijainneen lepohuoneen yläkerran huoneita, jotka oli muutettu poikamiesasunnoiksi. Puutteenperän rivitalojen asunnoista osa oli kolmihuoneisia ja sellaisessa asuvat perheet joutuivat ottamaan yhteen huoneeseen pakkovuokralle poikamiehen. Samoin Puutteenperän kaksioissa asuneet lapsettomat perheet joutuivat antamaan toisen huoneen alivuokralle. Pakkovuokraus säilyi aina 1960-luvun alkupuolelle.¹⁵

⁹ Juntto 1999, s. 136; Lampinen 1999, s.140.

¹⁰ Rautatieläinen 1/52, s.8.

¹¹ Rautatieläinen 2/57, s.1.

¹² KA, Valtionrautatiet, Liikenneosasto, Liikennetoimisto, Faa 11, tiedote 16.01.1923 XII,1.

¹³ H91500.

¹⁴ Korhonen 2003, s. 63.

¹⁵ H91500, H73300.

Asunnon saannin vaikeus sekä alkeelliset asuinolot korostuvat lähes jokaisessa haastattelussa. Liikennepuolella työssä ollut E.P. joutui muuttamaan vasta vihityn vaimonsa kanssa vuonna 1948 kymmenen kilometrin päähän kylältä sijainneeseen maalaistaloon, jossa heillä oli käytössä yksi pieni huone. Vaimon kannalta tilanne oli mahdollisimman huono. Perheeseen oli juuri syntynyt lapsi, ja vaimolle jo pelkkä kylällä käynti merkitsi työlästä matkaa. Varsinkin talvella, kun teitä ei aurattu, lapsen mukana kuljettaminen oli vaikeaa. E.P. itse oli melkein koko ajan työssä. Kolmen viikon työjaksoon kuului 141 tuntia ja työaikalain mukaan tuohon jaksoon oli sijoitettava kolme täyttä vapaapäivää siten, että viikossa tuli yksi viikkovapaa. Laki koski kuitenkin vain tapauksia, joissa tehtiin 141 työtuntia tai alle. Jos työaika meni ylitunneille, kuten tuolloin usein tapahtui, laki ei enää taannutkaan vapaapäiviä, vaan työrupeamat saattoivat ventyä hyvinkin pitkiksi. Lyhyiden, vuorojen sisäisten vapaitten aikana taas ei kannattanut lähteä kotiin, koska matka sinne oli niin pitkä. Viimein perhe pääsi muuttamaan lähempänä keskustaa sijainneen talon vinttikamariin, joka oli sijainniltaan hyvä, mutta talvella kylmä. Etelämyrskylä lumi tuli ulkoseinän tapetista läpi eikä pieni uuni riittänyt lämmittämään huonetta.¹⁶

Eräs perheenemäntä puolestaan muisteli, kuinka heidän perheensä asui Kontiomäelle muuttamisen jälkeen pitkään erään konduktöörin kammarissa. Heillä oli tuolloin jo kaksi lasta. Alivuokralaisasunnossa ei kuitenkaan ollut helaa eikä edes kaminaa. Niiden virkaa toimitti uunin edessä ollut pieni uloke, jossa saattoi juuri ja juuri keittää vettä. Muissa ruoanlaittopuuhissa piti mennä yhteiskeittöön.¹⁷ Veturitallin yläkerran pieniin huoneisiin majoitettiin poikamiehiä. Huoneissa ei ollut omaa lämmitystä, joten kovina pakkastalvina töistä tultaessa koko asunto saattoi olla jäässä. Veturitallin asunnoista hakeuduttiinkin yleensä pois varsin nopeasti.¹⁸ Lähiseudun vapautuvia VR:n asuintaloja pyrittiin myös siirtämään kontiomäkeläisten käyttöön. Asuntopulaa ei ilmeisesti täysin ymmärretty ratapiirin toimistossa Kuopiossa, sillä kirjeenvaihdosta päätellen siellä näytti herättäneen jossain määrin kummastusta se, että vapaaksi ilmoitettuun, viiden kilometrin päässä Kontiomäeltä sijainneeseen ratavartijan asuntoon haki useampi kontiomäkeläinen rautatieläinen, vaikka talolta ei ollut tieyhteyttäkään Kontiomäelle.¹⁹

Vapautuneitten asuntojen jakamisesta huolehti erityinen asuntolautakunta, johon esimerkiksi 1970-luvulla kuului edustajia eri ammattiryhmistä. Puheenjohtajana toimi asemapäällikkö ja jäsenenä olivat muun muassa veturinkuljettaja, ratatyömies, konduktööri, kirjuri ja asemamies.²⁰ Koko toimintansa ajan lautakunta määräsi kenelle asuntoja annetaan, muistelee tuolloin asuntoa hakenut²¹:

¹⁶ H46800, H25840.

¹⁷ H31110.

¹⁸ H08800.

¹⁹ VRPM, 10. ratajakso Kuopio, lähteneet kirjeet 1950 - 1952 Da7, merkillä Metelin rtm. asunnon vuokraaminen 19.4.1952.

²⁰ OMA, Valtionrautatiet, Liikennealueen toimisto, Kajaani, Vuokratoimikunnan kokospöytäkirjat 1974 - 1977, 1978 - 1984. Cb:1. Vuokratoimikunta 11.9.1974.

²¹ H91500.

Minäkin kun sain asunnon, minulla oli kaksi huonetta ja keittiö, paritalossa se asunto siellä Puutteenperällä jonka minä sain kun niitä asuntoja jaettiin, niin minullakin oli..., siellä yhdessä huoneessa asu jatkuvasti alivuokralaisia. Piti ottaa. Asuntolautakunta määräsi kylmästi että sinne tulee ne ja ne asumaan eikä siinä ollut nokan koptuttamista. Että kyllä se oli tiukkaa se ja niin se oli kaikissa muissakin, että kellä oli vaan kaksi huonetta ja keittiö niin sinne määrättiin kylmästi.

Pahimpaan aikaan 1950-luvulla yhtä vapautuvaa asuntoa saattoi hakea 120 henkeä. Asunnon jakoperusteet olivat tuolloin melkein arpapeliä, koska joukkoon mahtui täysin tasavahvoja hakijoita. Lautakunnan päätöksiin kaikki eivät olleet tyytyväisiä: ”Saa sanoa, että asunnotta jääneet kyllä haistattelivat sitä, joka asunnon sai.”, muistelee eräs konduktööri.²² Selän takana lautakunnan jäseniä myös syytettiin oman etupiirin suosimisesta, ”ompeluseura määrää, ketä otetaan asumaan”²³. Vaikka Kontiomäelle rakennettiin vuonna 1950 ensimmäinen kerrostalo, se ei kyennyt tyydyttämään asuntotarvetta. Tilanne alkoi olla niin paha, että veturimiesten, ratapuolen ja liikenneosaston yhteinen valtuuskunta laati Rautatiehallitukselle kirjelmän, jossa vaadittiin nopeaa ratkaisua paikkakunnan asuntopulmaan. Kirjelmää lähti viemään Helsinkiin delegaatio, johon kuului kolme miestä, yksi jokaisesta allekirjoittaneesta ammattiosastosta.²⁴ Muutamaa vuotta myöhemmin myös ratapiiri alkoi anoa asuintalojen lisärakentamista²⁵. Toisen kivitalon harjannostajaisia vietettiin vuonna 1957, johon mennessä VR:n omistukseen kuului kivitalojen lisäksi kaksi omakotialuetta, joissa oli yhteensä 24 tonttia. Asuntotarve ei vieläkään ollut kokonaan tyydytetty, sillä VR:llä oli Kontiomäellä 86 asuntoa, huomioon ottaen uusi kerrostalo. Omakotitaloissa asui kolmisenkymmentä rautatieläistä, joten vajausta jäi vielä, kun rautatieläisten kokonaismäärä oli tuolloin 250 henkeä.²⁶ 1950-luvun alussa virallisestikaan ei yli kuudellekymmenelle rautatieläisperheelle voitu osoittaa edes välttävää asuntoa.²⁷

Asunnon jaossa näytti vaikuttaneen ainakin jossain määrin hakijan ammattiasema. Esimerkiksi etelän varikoilta siirtyneet kuljettajan paikkaa hakevat lämmittäjät sivuuttivat asuntojonossa virkaiältään vanhemmat, mutta ”alemmissa” tehtävissä, esimerkiksi asema- tai junamiehinä toimineet. Periaatteessa kaikki asunnot oli jaettu kolmen eri työntekijäryhmän välillä, toisin sanoen liikenne-, veturi- ja rataosastolla oli kullakin oma kiintiö. Kunkin työntekijäryhmän sisällä asunnot oli tarkoitus jakaa jonotuslistan mukaisessa järjestyksessä, johon vaikutti myös perheen koko²⁸ sekä VR:n palvelusajan pituus²⁹. Jakomalli ei

²² H31110; H62185.

²³ H64370.

²⁴ RTLA, osasto 80 Kontiomäki, kirjeenvaihto vv 1945 - 1978, Johannes Heikkisen kirje liitolle 19.10.1951.

²⁵ VRPM, 10. ratajakso Kuopio, lähtevät kirjeet 1955 Da9, 215.

²⁶ Rautatieläinen 45/57, s.8.

²⁷ Kainuun Sanomat 27.09.1951.

²⁸ H83855, uuden kivitalon asunnonjako määrättiin esim. seuraavasti: 1 talonmiehen asunto, 1 veturiosaston asunto, 10 liikenne- ja 12 kunnossapito-osaston asuntoa. (VRPM lähteneet kirjeet 1958, Da10, 288).

²⁹ H64850, H58620.

siis täysin toteutunut etukäteen kaavaillulla tavalla, muistelee eräs vapaata asuntoa odottanut³⁰:

[Asunnonjakoon] oli suhtauduttava ihan myönteisesti, ei siinä ollut mitään valittamisen varaa, että se tuntu siltä vaan, että se oli ihan oikeudenmukaisesti tehty, että ne kuljettajat sai ja konduktöörit sai [asunnot] ---. Se vanhempi talo oli täysi ja siinä oli kaikki ne semmoset, jotka kohta pääsivät eläkkeelle ja muuttavat sitten pois, siitä me odotettiin, mutta sekin tuli täyteen --- ja sitten kun se valmistui se uusi, 24 perhetähän siihen sopi, sitä justiin ootettiin ja ootettiin ja se oli nippanappa että me saatiin siitä asunto. Ei ollut mitään varaa valita, alakerta piti ottaa ja siitäkin sanottiin, että se oli varattu, mutta se joku ei saanutkaan sitä nimitystä, kun haki Tampereelta tänne. -- - Silloinkin oli se kerrostalo ettei kaikki päässyt siihen asumaan, jotka oli meistä vielä [virkaiältään] nuorempia --- ja vaikka olivat kuusi - seitsemän vuotta VR:llä niin eivät saaneet...

VR:n alueen ulkopuolella omakotitalon rakentaminen oli alkuun vaikeaa. Kontiomäen alueelta maata omistaneet kieltäytyivät myymästä sitä rautatieläisten tonttimaaksi. Eräs haastateltava muistelee, kuinka hän kävi kysymässä tonttia nykyisen Rinteen alueelta. Maan omistanut isäntä oli pyynnön kuultuaan miettinyt hetken ja todennut sitten "suutari pysyköön lestissään" eikä ollut myynyt maataan.³¹ Paltamon kunnan suhde Kontiomäellä sijaitsevaan kunnanmaahan oli samankaltainen. Kontiomäkeläiset kokosivat lopulta lähetystön, joka vieraili Paltamon kunnanvaltuutettujen luona pyytämässä näiltä kaavoitusta uudeksi tonttimaaksi asuntopulan hellittämiseksi. Lähetystössä mukana ollut rautatieläinen muistelee, kuinka eräs valtuutettu tyrmäsi hankkeen toteamalla: "Sitten tulee Paltamoon semmonen mökkikylä".³²

Kunta sai kuitenkin ostettavakseen aiemmin yksityiselle kuulunutta maata Kontiomäen alueelta. Rinteen alueella oleva maa kuului erälle leskirouvalle, jonka lapset muuttivat 1960-luvulla Helsinkiin. He alkoivat katsella itselleen asuntoa pääkaupungista ja sen rahoittamiseksi leski alkoi myydä maataan. Kauppoja neuvotellut kunnanvaltuutettu muistelee tapausta³³:

Se leski halus myyvä sitten, sillä oli tyttö ja poika, ne mäni Helsinkiin ja ne sieltä asuntoja hommas niin ne tarvihti rahaa. Ne rupes sitten kauppaamaan tätä maata [Rinteen alueelta]. Tässä oli poliisi...kanalata piti tuossa, entinen poliisi ja se olis ostanut tämän maa-alueen vaan ei saanut niin paljon luottoa ja siihen sitten tuli kunta. Se kiinnostu tosta maa-alueesta. Silloin ei ollu kunnan johtajaa vielä, se oli kunnan-esimies Matti Rautiainen ja minä sitten Rautiaisen kanssa neuvottelin sen lesken kanssa siitä maakaupasta --- lopussa tuli sitten semmonen sopimus, että se myypi 40 pennii neliö, 40 penniä koko tämä tila ja se sitten esitettiin kunnanelimille ja kunnahan päätti, että se ostetaan. --- Se oli se [40 penniä neliö] halpa. Jos tämä yksityinen ois saanu tämän haltuunsa niin tällä maalla ois ollu eri hinta. [Myöhemmin] kunta osti vielä tuon Leppiläntien takkaa Pellonpään tilan ykstoista hehtaaria ... eikä sekään kallis ollut. Että tässä kunnalla on nyt maata tuon entisen koulualueen kanssa yli 30 hehtaaria.

Tälle kunnan omistukseen hankitulle maalle rakennettiin 1970-luvun aikana Kontiomäen ensimmäiset kunnalliset vuokratalot, punatiiliset rivitalot uuden

³⁰ H51810.

³¹ H25130.

³² H73645.

³³ H21610 - H44760.

urheilukentän laidalle. Rakennustyö kuitenkin epäonnistui epäpätevän urakoitsijan vuoksi ja taloista "tuli vähän epäkelpo, joka nyt on aationa"³⁴, muistelee entinen kunnanvaltuutettu. Rakennustöitä katsomassa käynyt toinen valtuutettu kertoo³⁵:

Ne rakenti ne [rivitalot] kun silloin oli asuntopula valtava Kontiomäessä. Ne tehtiin, muistan, kun käytiin kattomassa, oli hirvu pakkaset, tammi- helmikuussa kun ruvettiin rakentamaan. Pajukko kaajettiin ja aivan siihen ... joku traktori siinä kulki, hirvu rytteikkö, möykkylikkö ja sen päälle ruvettiin laittamaan sitten sitä pohjarostia. Minä vielä sanoin, että ei, minä en ymmärrä rakennuksista mitään, mutta kyllä tuo on niin venäjäksi tehty ettei tule onnistumaan. Ja sitten vielä tasakatto tehtiin. Ne on tyhjinä ollu nyt viitisen vuotta [90-luvun puolesta välin] ja nyt ne on purkutuumion alla.

Huonot perustat aiheuttivat sen, että talot alkoivat liikkua, lattiat painua ja seiniin tuli halkeamia. Tasakattoisuus sai lumen sulamisvedet valumaan rakenteisiin sekä pitkin asuntojen seiniä ja aiheutti homekasvua. Huoneistoissa oli lisäksi suora sähkölämmitys, joka nosti asumiskulut kohtuuttoman suuriksi.³⁶ Rivitalojen valmistuminen ei suoraan helpottanut rautatieläisten asumisongelmia, sillä niihin muutti — tai siirrettiin — kirkonkylältä enimmäkseen kunnan niin sanottuja sosiaalitapauksia. Tämä näkyi esimerkiksi siinä, että Kontiomäen alueella harvinaiset lasten huostaanotot yleistyivät juuri rivitaloperheiden keskuudessa.³⁷

Kun 1950-luvun alkuvuosina tonttikysymykset saatiin ratkaistua, rautatieläisten omakotitalojen rakennusaalto sai uutta voimaa. Keväällä 1953 Kontiomäelle oli rakenteilla kymmenkunta taloa, joista yli puolet kuului koneosaston työntekijöille. Hartiapankki-periaatteella alettiin myös rakentaa rivitaloja oman asunto-osaakeyhtiön nimiin. Rakennustyötä tehtiin niin runsaasti, että Rinteen alue sai joksikin aikaa lempinimen Hikelä³⁸. Kaikki eivät kuitenkaan ryhtyneet rakennuspuuhiin, vaan katsoivat vuokra-asunnon parhaaksi vaihtoehdoksi. Heidän mielestään omakotitalo satoi samalla paikkakunnalle eivätkä kaikki uskoneet siihen, että talot saisi tarvittaessa myydyksi.³⁹

Asumistaso Puutteenperällä ja kivitaloissa

Kontiomäen kahdesta suurimmasta vuokra-asuntokeskittymästä Puutteenperä on vanhempi ja sen vuoksi se oli myös asumistasoltaan jonkin verran kivitaloja huonompi.⁴⁰ Asuntojen puuhellat ja pönttöuunit säilyivät aina 1980-luvulla teh-

³⁴ H21610.

³⁵ H60450, H 74240. Rivitalot purettiin 2000-luvun alussa.

³⁶ H62520.

³⁷ H 60450.

³⁸ Veturimies 8/59, s. 308 -309.

³⁹ H25840.

⁴⁰ Todettakoon, että Sinikka Joutsalmi toteaa rautateiden arkkitehtuuria käsittelevässä kirjoituksessaan, että Kontiomäen kerrostaloalueen nimi olisi ollut Puutteenperä (Joutsalmi 2000, s. 107) Tieto on väärä. Puutteenperällä ymmärrettiin ainoastaan jonkin matkan päässä asemalta ja kivitaloista olevaa rivitaloaluetta. Varsinaista kerrostaloaluetta Kontiomäellä ei liioin koskaan ole ollut.

tyyn remonttiin, jolloin taloja nykyaikaistettiin⁴¹. Ennen ensimmäisen kivitalon valmistumista vuonna 1950 ja vielä jonkin aikaa sen jälkeenkin Puutteenperän etuna oli se, että talot mahdollistivat pienimuotoisen kotitarveviljelyn, joka oli erityisesti sodan jälkeen suosittua. Jokaisella asunnolla oli oma pieni kasvimaata ja ainakin yhden asunnon yhteyteen oli lahoista ratapölkkyistä tehty lampola, jossa oli lampaiden lisäksi porsaita ja kaneja. Myös ainakin yksi juottovasikka kuuluu olleen elättinä⁴². Talven ajaksi tarvittiin lampaille parisensataa kerppua, joiden kerääminen kuului perheen lapsille. Samoin he kävivät hakemassa pyykkikoreilla kaneille apilaa. Aittojen taakse oli rakennettu haasioita ja pihaheinä niitettiin rehuksi.⁴³ Sodan aikaan pidetystä isosta karjasta hyötyivät välillisesti myös myöhemmin alueella asuneet, kuten eräs veturinkuljettaja seuraavassa kertoo⁴⁴:

Siinä oli ollut entisillä asukkailla esimerkiksi jollakin lehmiä ja minulla esimerkiksi viinimarjapensaat semmosessa paikassa että siinä vanhalla navetan lietealueella. Kyllä ne työnti marjaa niin komeasti, mustat viinimarjatkin tämmösiä peukalonpäänkokoisia ja niin meheviä että, niin makkeita että. Kuvittele, yhestä pensaasta kaksi kymmenen litran kukkurasangollisista marjoja, yhestä pensaasta ja mullakin oli neljätoista pensasta kaikkiaan, niin poikahan kanto, kun se oli sotaväessä, niin poikahan kanto tonne prikaatille niitä, monta monituista sangollista kanto sinne. Kyllä, siinä kasvo kyllä hyvin ja perunat tuli pieneltä alalta, koko talven perunat.

Koska asunnot olivat puulämmitteisiä, syksyisin järjestettiin risusavotoita, joiden aikana asukkaat kävivät lähimetsistä keräämässä poltettavaksi kelpaavaa risukkoa ja oksia. Kontiomäen lähellä oli suurten metsäyhtiöitten hakkuualueita, joista käytiin keräämässä hakkuiden päätyttyä maahan jääneitä latvuuksia. Ne kerättiin rullavaunuihin, jotka työnnettiin rataa pitkin Puutteenperän talojen kohdalle. Siihen aikaan kun vetureita lämmitettiin haloilla, VR myi lisäksi työntekijöilleen puuta halkotarhalta.⁴⁵

Nimensä Puutteenperä on saanut vasta rautatien aikaan. Sitä ennen alue oli asumaton suoniittyä, jolla ei ilmeisesti ollut erityistä nimeä. Puutteenperä viittaa kahteen tärkeään alueelta puuttuneeseen hyödykkeeseen, nimittäin tiehen ja veteen. Nimen alkuperästä kaksi syntyperäistä kontiomäkeläistä on antanut hieman erilaisen, mutta lähtökohdiltaan samanlaisen selityksen. Yhden kertomuksen mukaan vielä nimettömällä Puutteenperän alueella asunut rautatieläisen vaimo oli kaupassa käydessään huokaissut: "Kaikenlaista puutteenperää kun ei oo ees vettä"⁴⁶. Toisen kertomuksen mukaan Puutteenperällä asunut ja rautateillä työssä ollut mies, Sopenen nimeltään, oli eräänä aamuna työvuoroon tulleensa lausunut ovelta: "Terveisiä Puutteenperältä". Oli ollut talvi ja koska siihen aikaan Puutteenperälle ei ollut johtanut tietä, Sopenen oli joutunut kahlaamaan parin kilometrin matkan työpaikalleen umpihangessa.⁴⁷

⁴¹ H10350.

⁴² H98780.

⁴³ H68210.

⁴⁴ H95340.

⁴⁵ H85320.

⁴⁶ H90820. Nimi vedettömyyden vuoksi myös H93160.

⁴⁷ H25130.

Historian aikana Puutteenperä on todennäköisesti ollut ainoa VR:n asuin-alueista, jonne ei useankaan vuoden kuluessa saatu rakennettua tieyhteyttä. Yksi haastateltava muisteli, että tie olisi rakennettu jo ennen sotaa, koska heti sodan jälkeen keskellä tietä oli pitkään suuri pommikuoppa, joka piti kiertää metsän kautta.⁴⁸ Toinen haastateltava taas muistelee, että tie tuli vasta heti sotien jälkeen, kun Puutteenperän aluetta alettiin laajentaa.⁴⁹ Muistikuvia saattaa vääristää se, että 1950-luvulla alettiin kunnostaa myös Rinteen alueelle johtavaa tietä, koska vanha suopohjan ylittävä kärrytie ei olisi kestänyt raskaiden rakennustarvikekuormien kuljetusta⁵⁰. Tarkkaa tietoa tien rakentamisvuodesta ei arkistoista kuitenkaan löytynyt. Kun tie lopulta rakennettiin, urakoitsijana toimi VR eikä asiaa käsitelty Paltamon kunnassa. Todennäköistä kuitenkin on, että ensimmäinen varsinainen kulkukelpoinen tie saatiin rakennetuksi 1950-luvun alussa. Sitä ennen tien virkaa toimitti pelkkä polku-ura, joka oli tehty heti alueen rakentamisen jälkeen hevosen vetämällä puulanalla⁵¹. Tien puuttuminen hankaloitti, jopa vaaransi jokapäiväisen elämän toimia. Alueella ei ollut kelvollista vettä, joten ruoka- ja juomavesi jouduttiin tuomaan kantamalla aseman nurkalta samoin kuin lämmitykseen käytettävät halot. Erityisesti monilapsisissa perheissä veden puute oli alituinen ongelma. Talvisin, kun metsän läpi ei lumen vuoksi päässyt, lapset joutuivat kulkemaan koulumatkansa alun rataa myöten asemalle. Liikenne oli tuohon aikaan hyvin vilkasta, ”aina sai olla varpaisillaan, kun lapsia meni kouluun, ettei kukaan jää junan alle”⁵², muistelee eräs perheenemäntä.

Lopulta puutteenperäläiset kyllästyivät tiettömyyteen ja lähettivät asiasta adressin Helsinkiin. Keskushallinnon puolella ei kuitenkaan uskottu, ettei asuinalueelle olisi tehty tietä. Kontiomäelle saapui viikon sisällä helsinkiläisinsinööri tarkastamaan, että adressin tiedot todella pitivät paikkansa. Tämän jälkeen tieasia sai vauhtia. Työmiehiä tuli urakkaan niin paljon, että kun ”etummainen kaivo lapiolla, niin takimmainen jo tökki persauksiin⁵³”. Kovin kaksista tiestä ei kuitenkaan tullut. Jalkamies siinä pystyi kävelemään ja hevosella pääsi ajamaan. Vuosien mittaan tietä on jonkin verran kunnostettu ja levennetty, mutta se on vieläkin päällystämättä.

Vanhan asuinalueen tuntomerkinä Puutteenperällä on myös sen sijainti aivan radan vieressä. Puutteenperäntien itäpuoleisten talojen ja ratapenkan välissä ei ole kuin kapea oja. Ennen vanhaan, kun liikennettä oli vähän, asuntojen sijainti aivan radan vieressä ei sanottavasti haitannut. Rautatieläisten vuokratilat pyrittiin muutenkin tietoisesti sijoittamaan hyvin lähelle rataa, VR:n ratatöitten yhteydessä lunastamalle maa-alalle. Liikenteen lisääntyessä melu kävi ongelmalliseksi. Junien kulkutiheys ja niiden nopeudet kasvoivat, liikenne muuttui ympärivuorokautiseksi ja työntekijöitten vuorotyö lisääntyi. Radan läheisyys oli varsinkin lapsille vaaraksi eikä asuntojen ikkunoita voinut pitää kesäläkään jatkuvasti auki, koska höyryvetureista tulevat noki ja pöly olisivat sot-

⁴⁸ H85320.

⁴⁹ H36100.

⁵⁰ VRPM, 10. ratajakso, Kuopio, lähteneet kirjeet 1958, Da10, 290, 330.

⁵¹ H10360.

⁵² H25130.

⁵³ H25130.

keneet asuntojen sisutuksen.⁵⁴ Kontiomäki toimi yöasemana. Vaikka pohjoiseen kauttakulkeva liikenne ei ollutkaan öiseen aikaan suurta, päivystäjäturrit tekivät vaihtotöitä aamuun asti. Koska ratapiha oli varsin ahdas, junarunkoja jouduttiin vetämään aina Puutteenperän asuntojen kohdalle asti. Vakituiset asukkaat tottuivat meteliin niin, että pystyivät kesällä nukkumaan ikkuna auki⁵⁵, mutta vierailijoille uni ei ottanut tullakseen. Kylään tullut sukulaismies oli iltaisella valitellut, miten taas menee yö valvoessa, kun joutuu junia lukemaan.⁵⁶

Asuntopula pakotti VR:n rakentamaan Kontiomäelle 1950-luvun alussa ensimmäisen 24 asunnon kivitalon. Vaikka jo Puutteenperän paritalot ylittivät tuon ajan Kainuun yleisen asuinrakennustason, kaupunkityyppistä kivitaloa pidettiin suhteessa muuhun Kontiomäen rakennuskantaan poikkeuksellisen hienona. Kun ensimmäiset tiedot kivitalon rakennusaikeista tulivat julki, eräs konduktööri alkoi hätäillä, että mihin sitten pääsevät köyhät asumaan.⁵⁷ Jossain määrin huoli oli aiheellinen, sillä kivitalon vuokrat olivat paljon korkeammat kuin muussa, vanhassa asuntokannassa. Myös kivitalon varustustaso poikkesi totutusta. Asuintalon valmistumisesta uutisen välittänyt Kainuun Sanomat kertoi, että talo on "varustettu kaikilla mukavuuksilla, lukuunottamatta hissiä ja sähköheloja. Nämä voidaan kuitenkin asentaa paikoilleen myöhemmin, --- sillä hissikuilut ja sähköjohdot heloja varten ovat olemassa."⁵⁸ Osa kivitalon huoneistoista oli suurempia kuin mitä VR:llä aikaisemmin oli ollut tarjota. Talon päätyasunnot olivat jopa kolmihuoneisia, kun Puutteenperän taloissa asuttiin pääasiassa yksiöissä tai kaksioissa. Kerrostalon kaksiot ja kolmiot olivat pinta-alaltaan noin 65 neliöisiä, yksiköt hieman alle 40 neliöisiä.⁵⁹

Uusi ja hieno kivitalo aiheutti myös kademieltä, joka jakoi rautatieläiset kahteen ryhmään. Pidettiin hienona, jos oli saanut sieltä asunnon, kun taas kivitaloon päässeet suhtautuivat hieman alentuen vanhemmissa taloissa asuviin tyyliin "mitäs ne puutteenperäläiset..."⁶⁰. Kivitalo toi myös tullessaan kaupunkilaistapoja, sillä muutoin suosittu kasvimaan pito ei innostanut kivitalossa asuvia juuri lainkaan. Asukkaille oli kyllä varattu palstat talon päädyistä, mutta vain yhden perheen tiedetään yrittäneen ensimmäisenä kesänä kasvattaa porkkanaa, muistelee eräs Puutteenperällä asunut⁶¹:

Syksy kun tuli niin [asukas] lähti [porkkanoitaan] keräämään, niin minä sitten kysyin että mitenkä porkkanat kasvo? "Eipä hän tiedä, miten kasvo, kun ei hän löytänyt ensimmäistäkään porkkanaa." Ne oli ne pikkupojat vienyt kaikki porkkanat sieltä pellostä, kato kun ne oli siellä ojan varressa, vesakko toisella puolen ja iso oja, niin ne oli siinä ojan varressa, niin pojat sieltä kävivät pitkin sitä ojan vartta napsimassa sieltä kaikki. Siihen loppu kivitalolaisten viljelykset.

⁵⁴ Petäjistö 1952, s. 6.

⁵⁵ H71730.

⁵⁶ H64370.

⁵⁷ H64370.

⁵⁸ Kainuun Sanomat 29.06.1950.

⁵⁹ VRPM, 10. ratajakso Kuopio lähteneet kirjeet 1957, Da9, 553.

⁶⁰ H83855, H85320, H62185.

⁶¹ H95340.

Käytännössä kivitalo ei kuitenkaan ollut kovin ihanteellinen asuinpaikka. Vaikka talo oli läpäissytkin lopputarkastuksen, siinä oli selkeitä puutteita, jotka johduivat sekä huonosti tehdystä suunnittelusta että sodan jälkeisten huonojen rakennustarvikkeiden käytöstä ja ehkä myös huolimattomuudesta. Ensimmäisen asumisvuoden jälkeen tehdyssä luovutus- ja takuutarkastuksessa mitään puutteita ei havaittu, vaikka asukkaat valittavat ikkunoista tulevan vedon jäähdyttävän talvella erityisesti päätyhuoneistoja niin, että asunnoissa oli mitattu vain hieman yli kymmenen asteen lämpöjä. Jo heikolla tuulella talon kaikkien asuntojen verhot heiluivat.⁶² Vasta neljä vuotta myöhemmin VR myönsi, että ikkuna- ja ovilistoihin oli rakennusvaiheessa asennettu kosteaa puuta, joka kuivuessaan oli kutistunut ja aiheutti vedon. Listat uusittiin samalla kun asuntoihin rakennettiin työttömyystyövaroin kaatoaltaat viemäreineen.⁶³ Kerrostalojen jätehuoltokin oli pitkään hyvin puutteellinen. Asukkaat kantoivat roskansa Puutteenperäntien laitaan odottamaan sitä, että hevospies joskus veisi ne pois. Avoimena paljaan taivaan alla joskus pitkiäkin aikoja seisseet jätteet aiheuttivat kesällä sekä haju- että hygieniahaittoja.⁶⁴

Kerrostalon asukkaiden vähäistä kasvimaan käyttöä saattoi rajoittaa se, että kellarissa ei ollut viileitä säilytystiloja. Kellarin ikkunat, vaikka olivatkin pienet, sijaitsivat talon eteläseinällä ja keräsivät niin paljon auringon lämpöä kellarin, että lämpötila oli siellä aina kahdenkymmenen asteen seutuvilla. Vain hyvin sokeroidut hillot säilyivät, mutta juuresten säilyttämiseen se ei sopinut.⁶⁵ Asunnoissa ei tuohon aikaan kylmäkalusteita luonnollisestikaan ollut. Säilytystilastakin oli puute, sillä komeroita oli vain muutama ja nekin hyvin pieniä⁶⁶. Pääosin vuorotyötä tekevien kannalta suurin haitta oli kuitenkin asuntojen erittäin huono äänieristys. Makuuhuoneet sijaitsivat vielä suoraan toisen asunnon keittiön seinää vasten, josta usein kuului ruoanlaiton ja astioittenpesun aiheuttamaa kolinaa. Mikäli taas koitti vaihtaa olohuoneeseen nukkumaan, niin sen takana oli porraskäytävän seinä. Seinät olivat niin ohuet, että hieman ääntään korottaen pystyi puhumaan naapurin kanssa.⁶⁷ Erään asunnon seinän takana asui muuan poikamies äitinsä kanssa ja heillä oli aina riitaa. Kun vielä riidellessä äänen voimakkuus kasvoihin, naapurit tiesivät tarkkaan sen perheen riidan aiheet ja asiat.⁶⁸

Asumispuutteistaan huolimatta kerrostalojen tuloa Kontiomäelle pidettiin niin hienona asiana, että vuonna 1957 valmistuneen toisen talon harjannostajaisia juhliittiin koko Kontiomäen voimin ja paikalla oli myös Kainuun Sanomien toimittaja. Vaikka Puutteenperälle oli ehdotettu rakennettavaksi uusia perheasuntoja jo vuonna 1955⁶⁹, sen alueen laajennus ei kuitenkaan ylittänyt uutiskynnystä. Uuden kerrostalon harjannostajaiset osuivat tosin samaan vuoteen,

⁶² H51810.

⁶³ VRPM, 10. ratajakso, Kuopio, lähtevät kirjeet 1954, Da8, 438.

⁶⁴ Rautatieläinen 11/1962, s. 12.

⁶⁵ H37370.

⁶⁶ H59410.

⁶⁷ H64370.

⁶⁸ H07600.

⁶⁹ VRPM 10. ratajakso, Kuopio, lähtevät kirjeet 1955, Da9, 215.

jolloin oli kulunut 35 vuotta radan kiskottaneen rautaroikan tulosta Kontiomäelle, joten rautatietoiminnan vuosijuhla yhdistettiin tähän tilaisuuteen.⁷⁰

Lapsuus Kontiomäellä

Elämä ennen kouluikää

Koska Kontiomäelle yleensä muutettiin muualta, haastateltujen joukossa on melko vähän sellaisia, jotka ovat viettäneet myös lapsuutensa paikkakunnalla. Lapsuusmuisteluitten aikajana myös venyi varsin pitkäksi, varhaisimmat muistikuvat ovat jo 20-luvun lopusta, uusimmat sotien jälkeiseltä ajalta. Jonkinlainen lapsuuteen ja nuoruuteenkin liittyvä jakolinja näyttäisi osuvan toisen maailmansodan aikaan. Ennen sitä sisällissodan jälkeinen yhteiskunnan kahtiajako valkoisiin ja punaisiin näkyi myös lasten ja varsinkin varhaisnuorten elämässä. Kontiomäellä ja sen lähialueilla nuoret pojat muodostivat jengejä, jotka nujakoivat joko keskenään tai sitten sellaisten poikien kanssa, jotka eivät kuuluneet mihinkään ryhmään. Ryhmiä muodostettiin joskus aivan sattumanvaraisesti, mutta joskus taustalla oli poliittisia tekijöitä⁷¹ Kontiomäellä oli etenkin 1920- ja 30-luvulla paljon tilapäistöitä haeskelevaa, paikkakunnalta toiselle matkaavaa sekatyömiesväkeä. Heidän vapaa-aikansa kului lähes yksinomaan pirttikahviloissa juoden omia kuppeja tai pelaten korttia metsän kätkössä. Poikien suosituin pila oli yllyttää juopuneet nahinoimaan keskenään, tytöt puolestaan kävivät heittelemässä kortinpelaajia pienillä kivillä.⁷² Tyttöjen kesken tosin harrastettiin myös tavanomaisempia leikkejä, joista varsinkin kotileikit olivat suosittuja.⁷³

Lapsuus ja nuoruus jäsentyivät noihin aikoihin hieman eri tavalla kuin nykyisin. Varhaisempina aikoina naistyöpaikkoja Kontiomäellä ei juuri ollut, joten lapset hoidettiin kotona. Mikäli jotain välttämätöntä menoa ilmeni, lapset annettiin siksi ajaksi valvottavaksi naapuriin tai isompien lasten huostaan. Töissä käyvät naiset joutuivat pitämään lapsiaan mukana. Esimerkiksi eräs Kontiomäen lähiseudun taloja työnsä vuoksi kiertämään joutunut nainen joutui ottamaan lapsensa työmatkoille mukaan⁷⁴:

No ainakin työssäkäyvälle se oli hirveän tiukkaa aikaa, ei ollut päivähoitoja lapsille, äitiysloma oli kymmenen viikkoa, --- kaksi viikkoa ennen synnytystä, ja neljä viikkoa synnytyksen jälkeen piti lähteä töihin. Eikä ollut mitään päiväkotia eikä perhepäiväpaikkoja, että vasta -73 tuli Kontiomäkeen ensimmäinen perhepäivähoitaja. --- Että ne oli mukana ne lapset, niin kun eläinlääkärillä oli poika mukana ja mulla oli tyttö mukana, [eläinlääkäri] sano että se on ero vaan että sinä pääset tytön kanssa sisällä taloon, hän viepi pojan navettaan. Että se oli rankkaa, sitten taas kivitaloissa kun naiset lähti töihin tohon ravintolavaunuun tai saivat työpaikan VR:llä siivoojina tai joinain, niin naapurit katto tai ne oli keskenään, lapset oli keskenään hirveän paljon.

⁷⁰ Kainuun Sanomat 19.10.1957

⁷¹ H19320.

⁷² H52760, H34510.

⁷³ H92530.

⁷⁴ H62185.

Vanhemmalla ikäluokalla nuoruuden katkaisi joko varhainen työhön meno – eräs haastateltava lähti jo yhdeksänvuotiaana isänsä kanssa metsätöihin⁷⁵ – tai sodan syttyminen, jolloin vain hieman toisella kymmenellä olleet joutuivat työpalveluun⁷⁶. 30-luvun puolenvälin jälkeen syntyneet, jotka viettivät lapsuutensa sota-ajan Kontiomäellä, muistavat enimmäkseen vain puutteen kaikenlaisesta tavarasta ja omavaraistalouden. Tuohon aikaan kansakoulua käynyt rouva P.E. muistaa parhaiten kaksi suurta kokemaansa pettymystä. Heidän perheensä Yhdysvalloissa asuva sukulainen lähetti kerran ison avustuspaketin, jossa oli muun muassa kaunis samettimekko. Se kuitenkin annettiin P.E:n vanhemmalle sisarelle, vaikka P.E. olisi halunnut sen itselleen. Kale-kenkä – niminen yritys valmisti narusta tehtyjä korvikejalkineita, joita ei voinut käyttää sateella, koska narut katkeilivat kastuttuaan. Niiden tilalle P.E. olisi halunnut puukengät, hollannikkaat. Sellaiset kengät olivat kuitenkin kalliit eikä niitä tahtonut edes saada mistään. P.E. pääsi eräänä päivänä isänsä kanssa käymään Kuopiossa, jossa hän kuuli hevosten astelevan mukulakivikaduilla. P.E. sanoi katkeroituneena isälleen: ”Kuule, isä, täällä hevosillakin on puukengät!”⁷⁷ Pikkupojat puolestaan keksivät leikkikalujen puuttuessa käydä hakemassa Kontiomäkeä vartioviltilta sotilailta patruunoita, joista tekivät pieniä pommeja. Patruunoiden musta ruuti ei kuitenkaan pamahtanut hyvin, joten kunnollisia pommeja niistä ei saanut.⁷⁸

Suurten ikäluokkien syntyminen heti sodan jälkeen näkyi myös Kontiomäen elämässä, vaikka siellä perheiden lapsiluku näytti olevankin alhaisempi kuin muualla Kainuussa⁷⁹. Jo 1940-luvun puolen välin jälkeen pelit ja eri urheilumuodot saivat suosiota lasten keskuudessa. Talvella hiihrettiin ja laskettiin pienestä hyppyristä. Luistinrataa Kontiomäellä ei tuolloin vielä ollut, mutta kun Pumpulampi jäättyi, siellä saattoi luistella.⁸⁰ Tikanheitto nousi eräessä vaiheessa suosituksi. Sitä heitettiin jopa iltapimeydessäkin. Heittopaikalta ei edes erottanut taulua, mutta tikan äänestä tiesi, osuiko se pehmeästi tussahtaen tauluun vai kopsahtaen seinään. Heittovuorojen jälkeen käytiin taulusta vasta laskemassa pisteet.⁸¹ 1960-luvulla alkanut partiotoiminta oli vilkasta ja suosittua. Se keräsi piiriinsä kolmisenkymmentä lasta. Kun Kontiomäen rukoushuone valmistui, lippukunta sai sieltä kokoontumistilat. Ne sijaitsivat heti ruumishuoneen vieressä, mutta ”se ei reippaita partiolaisia pelottanut”, kuten eräs partiokunnan ryhmänjohtaja kehuskeli.⁸² Partioseura Metsänpoikien järjestämät juhlat olivat erittäin suosittuja, muun muassa toukokuussa 1962 Yrjänän-päivän juhlissa paikalla oli parisensataa henkeä.⁸³ Yleisömenestykseen saattoi vaikuttaa se, että juhlissa esitettiin elokuvia, joita muutoin ei Kontiomäellä usein nähty. Esimerkiksi vuoden 1958 partiojuhlien ohjelmassa olivat muun muassa eloku-

⁷⁵ H46800.

⁷⁶ H73300.

⁷⁷ H85320.

⁷⁸ H19610.

⁷⁹ H34640.

⁸⁰ H68230.

⁸¹ H52660.

⁸² H85320, H25810.

⁸³ Kainuun Sanomat 04.05.1962.

vat Hiihdon MM-kisat 1958, Nuorten tie sekä Kainuun Sanomien ”kauniiksi VR:n elokuvaksi” kutsuma ”Kesäinen päiväkirja” sekä lisäksi esitettiin vielä animaatiofilmejä⁸⁴.

Lasten kesken ei ilmeisesti kovin suurta jaottelua esiintynyt sen suhteen, mitä tehtävää kunkin isä rautateillä hoiti, mutta eräissä tapauksissa se näkyi vanhempien suhtautumisessa perheen lasten leikkitovereihin, vaikka sekään ei ollut yleistä:

Ainahan sielä syrjintää oli, siis sillä lailla, että nuin niin kuin sitaateissa veturinkuljettajan lapset ne oli paremmassa asemassa muka kuin sitten lämmittäjän lapset. Koska oli se tietty ero, se on ollut silloin hyvinkin jyrkkä ja iso tämä ero, että kuljettaja oli iso herra, lämmittäjä oli työmies. Semmonen oli se luokkajako silloin. Ja sitten ylikonduktöörinhän oli iso herra, sitten oli tavallinen konduktööri, no, hän oli vaan semmonen tavallinen työmies. Että näitä oli, että oisko sitte ollu perheissä että... että esimerkiksi ylikonduktöörin perheeseen ei voi tulla, kyllä niitä joitakin on ollu...⁸⁵

Ja on vaan semmonen mielkuva, että oisin jostakii.. joltakii kuullu tai vanhemmat ois puhunna, että siellä oli joitakii semmossia vanhempii jotka kyllä sitten oli vähän niinku, että parempia olevinnaa ja kai ne niitten muksukkii niin oli. --- Mulle ei merkiny mittää, jos oli hyvä pellaamaan niin mejän puolelle!⁸⁶

Yksi lapsuutensa Kontiomäellä viettäneistä informanteista muistelee, että jonkinlaista pientä jaottelua ehkä oli kivitalon ja puutteenperäläisten lasten välillä: ”Kylä se oli semmosta ihan, että jos pikkupenskanakin aattelee niin ... oli tämä kivitalot eli asemankylä ja sitten oli joku Puutteenperä ja meitä oli pentuja oli paljon niin sitten tota mehän käytiin vähän sotia ihan toisia vastaan, kiviä heiteltiin, kivisottaa ja millo mitäkin.”⁸⁷ Jengejä muodostui kolme, Puutteenperälle, kivitaloille ja asemantaustalle, mutta kivisotia lukuunottamatta mitään suurempia joukkotappeluja niiden välillä ei käyty. Sen sijaan paikkakunnan rautatieläishenki ja isän ammatti vaikuttivat poikien leikkeihin, muistelee eräs kuljettaja⁸⁸:

Totta kai, totta kai --- että me oltiin, mikä oli isäkin, niin me lapset oltiin samalaisia, ilman muuta. Sitten niitä rakennettiin niitä omia junia ja --- mallia otettiin näistä isoista. Minäkin muistan, kun puusta laudanpätkä lyötiin semmonen ja siihen tehtiin veturin kattila ja piippu ja siihen rautalankalenkki ja toiseen sitten lenkki ja niitä vaunuja oli sitten, ihan semmosia laudanpalasia ja hiekkalaatikolla tehtiin aina vaihtotöitä niitten lautojen kanssa. Eri raiteille muka työnnettiin ja se liikku se semmonen jata. Eihän se mutkissa menny kun ei ollut pyöriä eikä kiskoja, mutta hiekkalla vaan vedettiin. Ne oli niitä ensimmäisiä. Myöhemmin vasta rupes näitä hienoja, kiskoilla olevia olemaan. Se muun muassa J.E. rakenti pojalleen semmosen rautatien, sinne autotalliin. Se oli ihme meistä. Hän rakenti sen rautatien sillä lailla että mä en tiedä, oliko se vannekiskoa. Hän sitä halkasi ja sahasi aina pölkkyyn loven ja paino sitä sinne kiinni. No, siitähän tuli tietysti kiskot, kun oli aina säännöllisin välimatkojen päässä rautasahalla tehty urat ja painettu sinne. Sehän oli meistä pojista ihmeellinen, kun päästiin kattomaan, että oikein rautatie...

⁸⁴ Kainuun Sanomat 29.04.1958.

⁸⁵ H54530.

⁸⁶ H68230.

⁸⁷ H98740.

⁸⁸ H08680.

Rautatiet löivät leimansa leikkeihin siinä määrin, että veturit ja juna kuuluivat kaikkien lasten leikkeihin, jopa sellaisten, joiden isät eivät olleet ammatillisessa kosketuksessakaan rautateihin⁸⁹. Lapset saattoivat myös päästä "koneen päälle", mukaan kyytiin, silloin kun heidän isänsä hoiti ratapihapäivystystä, jolloin leikki alkoi jo saada todellisen työn sävyjä⁹⁰.

Koulu

Kontiomäen oma koulu on vanhaa perua. Varhaisin maininta kouluhankkeesta löytyy Paltamon kunnanvaltuuston pöytäkirjoista vuodelta 1919, jossa mainitaan⁹¹:

9§ Julkiluettiin Kontiomäen kyläläisten sekä sanotulle paikkakunnalle asettuneiden rautatienrakennustyöläisten yhteisen kokouksen pöytäkirja viime elokuun 17 p:ltä, ynnä muut sitä seuranneet asiakirjat, joista havaittiin, että mainitussa kokouksessa on päätetty [*yliviivattu*: anoa] kansakoulun perustamista Kontiomäelle sekä päätetty anoa, että Paltamon kunnan valtuusto [*lisätty*: ensi syys- ja kevätlukukaudeksi; *alkuperäinen muoto*: kertakaikkiaan] myöntäisi puheenaolevan kansakoulun huoneuston vuokran, valon ja lämmön [*lisätty*: aiheuttamiin menoihin, *yliviivattu*: korvaukseksi] 2000 markkaa, muiden koulusta johtuvien kustannusten jäädessä valtion hoidettavaksi.

Tämän anomuksen johdosta keskusteltuaan valtuusto katsoi asian tärkeäksi, päätti Kontiomäen kansakoulun avustukseksi [*lisätty*: ensi lukuvuotta varten] myöntää pyydyt 2000 markkaa, sillä ehdolla, että kaikki paikkakunnan kouluijässä olevat lapset saavat nauttia perustettavassa kansakoulussa opetusta.

Koulu aloitti toimintansa Purolan talon pirtissä ja perimätiedon mukaan oppilaisiksi tuli Purolan omien lapsien lisäksi ainoastaan rautatieläisten lapsia⁹². Voi tuntua oudolta, että rautatierakennukseen osallistuneet työmiehet perheineen anoivat koulun perustamista, sillä tämän alan tehtävät mielletään yleensä lyhytaikaiseksi ja työntekijäaines paikkakunnalta toiselle siirtyväksi. Työmaat saattoivat kuitenkin kestää kauan ja joskus rakentajat valmistivat itselleen pysyvähkön asuintalonkin työmaan ajaksi⁹³. Joillain työmailla tehtiin muitakin kiinteitä rakennuksia, esimerkiksi Leppälahden työmaalle Jyväskylä — Pieksämäki-rataosuudella radanrakentajat pystyttivät oman työväentalon⁹⁴. Työntekijöitten lisäksi valtiovalta ja eräät kansalaisjärjestöt korostivat radanrakentajien lapsille annettavan peruskoulutuksen tärkeyttä, joten tilapäiskouluja oli toiminnassa ratatyömailla.

Virallisesti Kontiomäen kansakoulu aloitti toimintansa vasta muutaman vuoden kuluttua kun Oulun maaherra antoi huhtikuussa 1920 päätöksen, jonka mukaan Paltamon kunta jaetaan yhdeksään kansakoulupiiriin, joista yhden uusista muodosti Kontiomäki.⁹⁵ Purolan isäntä Kusti Korhonen lupasi edelleenkin antaa talosta tilat opetuksen järjestämiseksi, joten opetus jatkui Purolassa. Vuo-

⁸⁹ H08680.

⁹⁰ H02430.

⁹¹ PKA, kunnanvaltuuston pöytäkirjat, 19.09.1919.

⁹² Karjalainen 1995, s. 57.

⁹³ Mattila 1981, s. 69 - 70.

⁹⁴ Kuitunen 1991, s. 120 - 121.

⁹⁵ PKA, kunnanvaltuuston pöytäkirjat, 8-9.6.1920.

den 1924 lopussa koulupiiriin kuului 42 yläkansakouluikäistä ja 14 alakouluikäistä lasta. Koska opetusta jo annettiin ja koska vakituisen koulutalon rakentaminen oli suunnitelmassa, kunnassa päätettiin, että alakoulun oppivelvollisuus astuu voimaan vuoden 1924 aikana ja yläkoulun puolella 1927.⁹⁶ Kunnan puolella koulusta olisi haluttu tehdä yksiopettajainen, koska lapsimäärää ei pidetty riittävänä kahden opettajan palkkaamiseksi. Koulun johtokunta kuitenkin katsoi, että rautatieläisten määrän jatkuva kasvu edellyttää vastaisuudessa kahden opettajan koulua, joka olisi jo otettava huomioon uutta koulurakennusta suunniteltaessa⁹⁷:

Sen johdosta, että eräät, Herrat Paltamon kunnan valtuuston jäsenet, lienevät sitä mieltä, että on tarpeetonta Kontiomäen kansakoulusta tehdä 2 opettajaa ja alakoulua varten, pyytää johtokunta käsityksenään ennen kuin asia ratkaistaan ja rakennustoimikunnan hankkimat piirustukset hyväksytään lausua seuraavaa:

Niinkuin arv. valtuutetut hyvin tietää, kehitty Kontiomäki nopeasti liikenteen ja väkilukuun nähden eikä kestä monta vuotta, kuin oppilasluku on yli 50. Tätä todistaa sekin, että asemalle jo tänä vuotena rakennetaan 3 isoa asuntorakennusta, joihin siirtyy kymmeniä perheitä rautatieläisiä - samoin yksityisten toimesta tehdään tähän piiriin useita uusia taloja ja entisiä laajennetaan, joten johtokunta on aivan vakuutettu siitä, että yhden opettajan koulu käypi aivan lähitulevaisuudessa pieneksi.

Koulusta tehtiin kuitenkin yksiopettajainen, joka johti siihen, että nuorimmat lapset eivät saaneet koko lukuvuotta opetusta.⁹⁸ Oma hirsinen koulutalo valmistui vuonna 1928, mutta vaikka tekijöinä olivat seudun omat ammattimiehet, työ ei ollut kovin hyvää. Rakennusmestari H. R. Tolppasen heinäkuussa 1928 tekemässä tarkastuksessa vikoja löytyi runsaasti. Hirsien saumat olivat toisessa kohtaa liian leveitä, toisessa liian kapeita, piirustusten mukaan hirsisiä sisäseiniä olikin tehty laudasta, juuri yhtäkään ikkunaa ei saanut auki eivätkä kaikki ovetkaan toimineet.⁹⁹ Rakennustyön laiminlyönnit aiheuttivat vuosien ajan jatkuvia korjauksia. Vaarallisimpia puutteita aiheutui halkeilleista uuneista sekä rikkoontuneista uuninluukuista.¹⁰⁰ Lopputarkastuksessa esitettyjen korjausten jälkeen koulurakennus otettiin käyttöön saman vuoden lokakuussa¹⁰¹.

Vihkiäisjuhlat olivat mitä ilmeisemmin hienot. Tilaisuuden aluksi veisattiin neljä säkeistöä virrestä 285, sen jälkeen opettaja Matti Junkkari piti tervehdyspuheen. Sitä seuranneen virren jälkeen vuorossa oli rovasti K. G. Roineen juhlapuhe. Väliajan jälkeen puheiden lisäksi kuultiin muun muassa lasten laulua, neito Aino Keräsen esittämää "lausuntoa" sekä maanviljelijä, koulun johtokunnan puheenjohtajan Kalle Keräsen esitelmä koulun rakentamishistoriasta. Tilaisuus päättyi Maamme-lauluun. Johtokunnan jo aikaisemmin tekemän päätöksen mukaan "koulun juhlan ravintolaan" oli järjestetty "erikoinen lasten

⁹⁶ PKA, Paltamo, Kontiomäen kansakoulu IV 13:14 Ca:6, oppivelvollisuuden täytännönpanosuunnitelma 7.10.1924.

⁹⁷ PKA, Paltamo, Kontiomäen kansakoulu, IV 13:14 Ca:1 Johtokunnan pöytäkirjat 1925 - 1931. Pöytäkirja 06.01.1927.

⁹⁸ Karjalainen 1995, s. 62.

⁹⁹ PKA, Paltamo, Kontiomäen kansakoulu IV 13:14 Ca:6, tarkastuspöytäkirjat 1928 - 1931. Lopputarkastuspöytäkirja 6.7.1928.

¹⁰⁰ PKA, Paltamo, Kontiomäen kansakoulu IV 13:14 Ca:6, tarkastuspöytäkirjat 1928 - 1931. Paltamon kunnan kansakoulujen tarkatuskertomuksen ote 1931.

¹⁰¹ Karjalainen 1995, s. 61.

pöytä”. Tilaisuuden juhluvieraille annettiin ”vapaat kahvit sekä kutsuvieraille sen lisäksi voileipä maksutta”.¹⁰²

Vaikka koulu lähti liikkeelle rautatierakentajien aloitteesta, se ei kuitenkaan merkinnyt sitä, että kaikki heidän lapsensa olisivat osallistuneet opetukseen. Kontiomäen asuntopulan vuoksi lapset saattoivat asua niin kaukana koulusta, etteivät vanhemmat heitä sinne lähettäneet¹⁰³, varsinkin kun kansakoulupakko ei ollut 1920-luvulla vielä mitenkään selkeä säännös. Jotkut lapset oppivat myös itse lukemaan tai heidän vanhempansa opettivat heidät ensin tavaamaan, jolloin he pääsivät suoraan toiselle luokalle.¹⁰⁴ Myös koulun keskeyttäneitä on jonkin verran, syynä on usein paikkakunnalta muutto, mutta joukossa on myös tapauksia, joiden keskeyttämisen syyksi on merkitty muun muassa ”laiskuuden tähden” tai ”ilman syytä”¹⁰⁵. Koulun päiväkirja vuodelta 1928 kertoo, että opetusta sai tuolloin 31 lasta, joista vain kymmenen lapsen kohdalla isän ammatiksi on merkitty jokin rautateihin liittyvä toimi, loput olivat maanviljelijöitten tai palstatilallisten lapsia. Kaikki oppilaat myös asuivat koulun lähellä, yleisin koulumatka oli alle kolme kilometriä, vain viisi oppilasta kävi koulussa alle viiden kilometrin päästä.¹⁰⁶ Kouluikäisten lasten lisäksi vielä 1930-luvun alkuvuosina luokissa istui myös aikuisia miehiä, jotka osasivat lukea sisältä, mutta joiden kirjoitus- ja laskutaidot olivat puutteelliset. Tuohon aikaan itse lapsena koulussa olleet eivät kuitenkaan muista, että aikuisia olisi ollut enää ylemmillä luokilla. Alaluokilla he menestyivät opetuksessa yhtä hyvin kuin lapsetkin, eivät olleet heikompia eivätkä parempiakaan.¹⁰⁷

1930-luvulla kansalaissodan läheisyys aiheutti sen, että eräät opettajat pitivät tarkkaa lukua siitä, kuka lapsi tuli mistäkin perheestä. Kotitausta vaikutti oppilaan saamaan kohteluun.¹⁰⁸ Poliittisesti väritynyt tilanne jatkui vielä jonkin aikaa 40-luvun loppupuolellakin. Koulun yhtenä opettajana toimi vanha suojeluskuntalainen, jonka isä oli ollut Pohjois-Karjalan suojeluskuntapiirin sotilasohjaajana. Isältään saamansa opin mukaan tämä opettaja pyrki pitämään oppilaille suojeluskuntaharjoituksia vielä jatkosodan päättymisen jälkeenkin.¹⁰⁹ 1960-luvun mittaan eräät kyläläiset puolestaan kiinnostuivat siitä, millaisen poliittisen värityksen koulussa annettava opetus sai. Tilanne huipentui lopulta siihen, että muutaman oppilaan vanhemmat tekivät kantelun Kouluhallitukseen erään opettajan kerrottua tunneilla liikaa sotajuttuja¹¹⁰.

Puolueettomia opettajiaakin Kontiomäellä kävi. Nuorena kuollut ”Ukko Ruumanni”, Reino Kronman, oli osallistunut 1910-luvun lopussa Viron vapaussotaan, mutta suhtautui silti kaikkiin oppilaisiin tasapuolisesti. Kronman oli

¹⁰² PKA, Paltamo, Kontiomäen kansakoulu IV 13:14. Ca:1 Johtokunnan pöytäkirjat 1925 - 1931. Pöytäkirja 16.09.1928.

¹⁰³ TYKL, L.T., s. 7.

¹⁰⁴ H63530.

¹⁰⁵ PKA: Paltamo, Kontiomäen kansakoulu, IV 13:14 Bb:1 oppivelvollisten lasten luettelo 1910 - 1936.

¹⁰⁶ PKA, Paltamo, Kontiomäen kansakoulu, Ad:1 IV 13:14, päiväkirja 1925 - 1928

¹⁰⁷ H19320.

¹⁰⁸ H63530.

¹⁰⁹ H39810.

¹¹⁰ H04150.

maisteri, mutta hänellä ei kuitenkaan ollut kansakouluopettajatutkintoa, joten hänen opetuksensa varsinkin laskennossa meni joskus pitemmälle kuin oppiennätykset olisivat edellyttäneet. Hän pyrki kuitenkin arvostelussaan ottamaan huomioon myös oppilaan edun antamalla esimerkiksi yhdelle täysin lauluidottomalle pojalle todistukseen laulusta pelkän viivan, ettei huono numero suotta painanut todistuksen keskiarvoa alas.¹¹¹

Talvisodan aikaan koulu oli keskeytyksissä, koska Kontiomäki risteysasemana oli vihollisten pommitusten kohteena eikä koulun jatkamista pidetty turvallisena. Kun koulutyö taas alkoi, samalla avautui kaksi opettajan virkaa. Niihin valittiin Vuolijoelta kansakouluopettaja-aviopari, Toini ja Artturi Karjalainen, jotka toimivatkin virka-uransa loppuun Kontiomäellä. Artturi Karjalaisesta tuli myös ajan myötä Kusti Korhosen ja Kalle Keräsen perinteitä vaalien uusi kylän vaikuttajahahmo, joka muun muassa pääsi Urho Kekkosen valitsijamieheksi, oli kansanedustajaehdokkaana ja menetti vain niukasti paikan samasta vaalipiiristä ehdokkaana olleelle Matti Kekkoselle. Parhaiten Karjalainen muistetaan aktiivisesta toiminnastaan kainuulaisessa nuorisoseurassa: Kajaanin kaupungin kotiseutuarkistossa on tallella kahdeksan hänen keräämäänsä pak-sua leikevihkoa, jotka ovat täynnä lehtileikkeitä ja katsauksia Paltamon ja Kontiomäen nuorisoseuratoiminnasta kymmenen vuoden ajalta.¹¹²

Kontiomäen koululle oli pitkään tunnusomaista omavaraistalous sekä köyhyys. 1930-luvulla puukoulun yhteyteen rakennetuissa asunnoissa asui myös erään rautatierakentajan perhe, jolle asunto oli annettu sitä vastaan, että perheen rouva silloin tällöin leipoi ruokaleipää, jota annettiin koulun köyhimmille lapsille. Kyseessä ei kuitenkaan vielä ollut säännöllinen ja varsinainen kouluruokailu¹¹³. Suomen Punaisen Ristin Oulun läänin piirihallitus jätti koululle marraskuussa 1942 kirjelmän, jossa ehdotettiin pysyvän ruokailun järjestämistä koulun oppilaille. Kirjelmä annettiin kunnanvaltuustolle, jossa keittola-toiminta hyväksyttiin aloitettavaksi kevättalvella 1943. Seuraavaksi ongelmaksi tuli se, että kouluun tekovaiheessa rakennettu keittolatila oli ollut koko ajan asuinkäytössä. Sota-aikaan siellä olivat majoittuneena Kontiomäen ilmasuojelujoukot ja kesti aina vuoden 1943 lokakuuhun ennen kuin ruokailu pystyttiin aloittamaan. Keittolanhoitajaksi valittiin rouva Aino Juvonen.¹¹⁴ Aiemmin eväiden kanssa kouluun kulkeneet oppilaat alkoivat saada lämpimän ruoan. Ruokalapäätöksen toteuttamisesta huolimatta tiukat ajat aiheuttivat sen, että koululaiset joutuivat avustamaan ruoan hankinnassa. Kun Karhun maatilan peltojen satoa korjattiin, koululaiset kävivät keräämässä pellolta tähkähäntä. Joinain päivinä tehtiin myös luokittain retkiä lähimetsiin, josta kerättiin sienisiä ja marjoja.¹¹⁵ Opettajien koulun pihalle istuttamista viinimarjapensaista kävivät nuorimmat oppilaat keräämässä vasulliset, jotta heitä ei tarvinnut laskea yksin edemmäs

¹¹¹ H87910.

¹¹² KKKKA, Artturi Karjalaisen arkisto, Ua:2.

¹¹³ H12700.

¹¹⁴ PKA, Paltamo Kontiomäen kansakoulu IV 13:14 Ca:2, johtokunnan pöytäkirjat 1931 - 1955, kokoukset 25.11.1942, 13.12.1942, 15.07.1943 ja 19.09.1943.

¹¹⁵ H85320.

metsään¹¹⁶. Johtokunnan päätöksellä oppilaat velvoitettiin viljelemään koulukeittolan tarpeiksi kotipalstoillaan porkkanaa, lanttuja tai nauriita sekä perunaa. Myös viljeltävät määrät annettiin, esimerkiksi perunaa edellytettiin tuotavan syksyllä koulun alettua joko 10 tai 15 kiloa riippuen siitä, oliko kyseessä ala- tai yläkoulun oppilas. Määriä korotettiin jonkin verran seuraavan vuoden syksyksi.¹¹⁷

Oppilaiden avusta huolimatta aineksien ja valmistusvälineitten puute aiheuttivat vaikeuksia ruokailun aloittamisessa. Paikkakunnalle tulleet tarkastajat pääsivät huomauttamaankin kouluruokailun laiminlyönnistä. Keittäjä puolestaan oli vaatinut tarkastajilta keittolaan ruoanvalmistusvälineitä, jonka jälkeen tarkastajat olivat kelpuuttaneet koulun saunapadan keittojen valmistamiseen.¹¹⁸ Ruoka oli ollut todella hyvää ja sitä söi mielikseen, muistelivat oppilaat myöhemmin. Koska tuohon aikaan hygieniasta ei muutoinkaan puhuttu paljon, kehtään ei häirinnyt se, että ruoka valmistettiin samassa padassa, jossa opettajat keittivät valkopyykkinsä.¹¹⁹ Kun saunapata oli hyväksytty ruoanvalmistukseen, koulun entinen opettaja muistelee tarkastajalta kysytyn, mitä sellaisessa voi valmistaa¹²⁰:

Pottumaitoo, juu, se oli, sitähän se tarkastajakin sano että Kainuussa osataan syödä pottumaitoo, keittääke sitä sillä saunapadalla! --- Joo, kuorittuja perunoita ensin pantiin tuota kiehumaan ja sitten maitoo siihen ja lautasella sitten kuletettiin ja sitten tähnehen tuli herneitä, jota voi keittää. En muista, että ois liharuokaa ollu, siis että ois ollut lihat kiehumassa, vaan herneet oli.

Ruoaksi valmistettiin siis pääasiassa kastikkeita, keittoja ja itse kerätyistä marjoista puuroja eli sellaisia, joita vaatimattomissa oloissa pystyi tekemään. Lapset kävivät hakemassa annokset saunasta lautaselleen ja tulivat luokkiin syömään ne. Lisukkeena syödyt maidot ja leivät piti tuoda kuitenkin itse kotoa.¹²¹ Aina silloin tällöin ennen ruokailua lapsille jaettiin lusikallinen kalanmaksaöljyä, jonka he kuitenkin yleensä kävivät saman tien sylkääsemässä pihalle.¹²² Opettajien omavaraistalous säilyi aina 1950-luvulle, johon asti muun muassa Karjalaiset pitivät koulun navetassa aluksi kahta ja viimeisinä aikoina yhtä lehmää. Koska kumpikaan Karjalaisista ei osannut lypsää, heidän piti palkata kotiapulainen, joka lasten kaitsemisen lisäksi osasi lypsää. Lehmästä luovuttiin vasta kun uutta koulua rakennettaessa navetta purettiin (kuva 3.7).¹²³

¹¹⁶ H32280.

¹¹⁷ PKA, Paltamo, Kontiomäen kansakoulu IV 13:14 Ca:2, johtokunnan pöytäkirjat 1931 - 1955, kokoukset 02.05.1943 ja 21.05.1944.

¹¹⁸ H66160.

¹¹⁹ H85320.

¹²⁰ H68410.

¹²¹ H76850.

¹²² H32280.

¹²³ Toini Karjalaisen haastattelu 03.09.1999.



KUVA 3.7 Opettaja Karjalaisen työpaikkailmoitus Kainuun Sanomissa 19.01.1952

Niin kauan kun puukaasutinautoja käytettiin, siis 1940-luvun puoleenväliin, Artturi Karjalainen ideoi veistotunneilla oppilaitten tehtäväksi puukaasuttimissa käytettyjen pilkkeitten teon. Koulun lähimetsästä kaadettiin puita, joista sahattiin vajaan kymmenen senttimetrin läpimittaisia kiekkoja, jotka sitten säkitettiin ja postiauto kävi hakemassa valmiit säkit pois.¹²⁴ Koska pilkkeitten piti olla kuivia, opettajat joutuivat kuivattelemaan niitä asuntonsa uunien päällä.¹²⁵

Liikenteen vilkastuminen 1950-luvun aikana nosti Kontiomäen väkimäärää niin paljon, että vanha koulutalo alkoi olla ahdas ja luokkakoot kasvoivat liian suuriksi, kertoo opettaja Toini Karjalainen¹²⁶:

Silloin alussa ei ollut [isoja luokkia], vaan sitten oli välillä niin, että oli 40 oppilasta luokassa ja se oli kyllä liian paljon. Ja sitten tarkastaja siihen aikaan kiersi, koulujen ja opettajien tarkastaja, niin siellä oli semmosia tarkastajia jotka sano, ettei se sovi, että on liian paljon oppilaita yhdellä opettajalla. --- Sitten otettiin lisäopettajia. Alaluokilla oli --- ne suuret luokat, yläluokilla oli kaksi opettajaa. Niin ne otti sitten alaluokillekin toisen, mutta sitten piti panna nuo [oppilaat] iltavuoroon ja aamuvuoroon. Se ei ollut kyllä mukava.

Lapsimäärät eivät kuitenkaan osoittaneet vähenemisen merkkejä. Koulun johtokunta laski koulupiirin alueella vuosina 1945 - 1951 syntyneet lapset ja totesi, että oppilasmäärä tulisi nousemaan 1950-luvun loppua kohti lähes parillakymmenellä eikä kasvu välttämättä edes jäisi siihen: "Todennäköistä on, että oppilasmäärät tulevat olemaan mainittuja suuremmat, koska paikkakunnan asukasmäärä lisääntyy muualta siirtyneiden kautta sitä mukaan kuin [!] uusia asuntoja saadaan rakennetuiksi."¹²⁷ Jo vuotta myöhemmin johtokunta joutui tarkistamaan laskelmiaan, kun alkoi näyttää siltä, että muuttoliikkeen vuoksi oppilasmäärä nousisikin lukuvuonna 1958 - 59 noin kahteen ja puoleen saataan¹²⁸. Tässä yhteydessä koulurakennuksen paikka alkoi jälleen puhuttaa kon-

¹²⁴ H85320.

¹²⁵ H32280.

¹²⁶ Toini Karjalaisen haastattelu 03.09.1999.

¹²⁷ PKA, Kontiomäen kansakoulu IV 13:14 Ca:2, johtokunnan pöytäkirjat 1931 - 1955, pöytäkirja 14.11.1951.

¹²⁸ PKA, Kontiomäen kansakoulu IV 13:14 Ca:2, johtokunnan pöytäkirjat 1931 - 1955, pöytäkirja 05.09.1952.

tiomäkeläisiä, sillä vanha puukoulu sijaitsi vajaan kilometrin päässä kylän keskustasta. Lapset joutuivat koulumatkallaan ylittämään vanhan Viitostien, joka kulki kylän ja koulun välistä. Maantie oli hyvin vaarallinen, varsinkin kun auto liikenne alkoi lisääntyä. Paikalla ei ollut katuvalaistusta ja mäenharjanteen takia näkyvyys oli päivisinkin huono. Ennen kuin tie saatiin kulkemaan koulun taitse, kaksi lasta ehti jäädä koulun kohdalla auton alle, mutta he selvisivät onneksi hengissä.

Lähimpänä koulurakennusta sijaitsi rautatieläisten asuttama Rinteen omakotialue, jonka lähimmistä taloista koululle ei ollut matkaa kuin puolisen kilometriä. Rinteen alueen ja koulun väliin jäävä alue oli kosteikkoa ja suota, jota kautta ei keväisin tai syksyisin pystynyt kunnolla oikaisemaan. Ainoa tie Rinteeltä kouluun kulki kylän keskustan kautta, joten omakotialueella asuneitten lasten koulumatka piteni reippaasti yli puolella. Lopulta eräs Rinteellä asunut veturinkuljettaja teki itse pienen polun suoraan koululle asettelemalla lankkuja pahimpiin kosteikkopaikkoihin. Kaikki kyläläiset eivät kuitenkaan pitäneet puheita koulun syrjäisestä sijainnista aiheellisena: ”Nehän moitti nuo asemalaiset että tuonne tuon koulun laittovat, että on niin pitkä matka lasten kävellä. Vaan ei ne aatellu yhtään, että kaupungissa voi olla paljon pitempi matka.”¹²⁹ Vastustuksesta huolimatta aluksi lisärakennusta ja myöhemmin kokonaan uutta koulurakennusta alettiin suunnitella vanhalle koulutontille, koska se katsottiin halvimmaksi ratkaisuksi. Sijaintipaikan muuttamisessa ei muutoinkaan nähty saavutettavan mitään etuja.¹³⁰

Koulun sosiaaliseen toimintaan kuului myös vähävaraisille perheille myönnettyt vaateavustukset. Vaateavustuksia tuli sodan jälkeen myös rautatieläisille VR:n kautta, mutta niiden laatu oli huono. Kehnoutta valiteltiin paikallisen ammattiyhdistyksen kokouksessa alkukesällä 1945: ”Virikapukukangasta on jaettu Kontiomäen asemalla 21 m. --- Armeijan varastosta saatuja kenkiä on ollut saatavissa, mutta niin huonoja, ettei niitä kukaan ota sillä hintaa ja lisäksi menee vaatetuskortin erikoispisteet. Päälyshousuja on tullut ja jaettu vaikka käytettyinä tulleet housut olivat aivan kelvotonta lumppua.”¹³¹ Koululta jaettavat vaatetavarat olivat muistikuvien mukaan kuitenkin parempilaatuisia¹³² ja niitä sai varsin moni oppilas, esimerkiksi vuonna 1939 vaatteita annettiin 38:lle oppilaalle eli käytännössä melkein jokaiselle.¹³³ Ne muutamat harvat lapset, jotka jäivät osattomaksi tästä avusta, tunsivat itsensä katkeraksi, kuten eräs tuoloin Kontiomäellä koulua käynyt mies muistelee¹³⁴:

Muistan vielä semmosenkin, että minä kirjoitin jonkun hankalan aineen omasta mielestä. Kato ku minä en saanut niitä [köyhäinapu]kenkiä ja sitten se yks kaveri sai, joka sieltä perukasta tuli. --- Kyllä minua otti päähän kun se sai uuvet ruskeet nahka-

¹²⁹ H68410.

¹³⁰ PKA, Kontiomäen kansakoulu IV 13:14 Ca:2, johtokunnan pöytäkirjat 1931 - 1955, pöytäkirja 28.04.1952

¹³¹ RTLA, osasto 80 Kontiomäki kirjeenvaihto vv. 1945 - 1978, kokouspöytäkirja 04.06.1945.

¹³² H34640.

¹³³ PKA, Paltamo Kontiomäen kansakoulu, IV 13:14 Ca:2, Johtokunnan pöytäkirjat 1931 - 1955, kokous 20.08.1939.

¹³⁴ H91780.

kengät ja minä en saanut. Se oli vielä sen aineen nimi "Mitä tekisit, jos saisit taikasauvan?" tai joku tämän tapainen se oli. Minähän taisin siihen kirjottaa, että perkule, sitten ois kyllä semmoset kengät, että ei ois opettajakaan nähny.¹³⁵

Lasten terveydentilan tarkistivat koulussa käyneet terveystarkastajat. Säännöllisten täitarkastusten pito jäi opettajien vastuulle terveystarkastusten ensin neuvottua heitä, miten tarkastus järjestetään, muistelee opettaja Toini Karjalainen¹³⁶:

Terveystarkastus kävi ja hyvä ihme, pitihän se pitää täitarkastuskin. Koulussa, niin kaikki vaatteet pois päältä ja neuvottiin vielä että kahtoo nuo saumat että ne menee semmossiin paikkoihin. No, en minä löytänyt kuin yhden.

VR jatkoi täi- ja lutikkapuhdistuksia erityisesti syrjäisissä rataavartijoiden taloissa. Ainakin vielä vuonna 1952 Kontiomäen alueelle on lähetetty syöpäläismerkityksien aloittamista koskeva kirje¹³⁷.

Koska koulussa kävivät yhdessä sekä syrjäkylien lapset että Kontiomäen rautatieläiset, se oli samalla käytännössä ainoa paikka, jossa eri sosiaaliryhmistä tulevat lapset kohtasivat. Vaikka rautateitten maksamat palkat olivat alhaisia, siellä työskentelevien toimeentulo oli kuitenkin turvattu: "Ennen kun isäkin just oli VR:llä niin sanottiin että valtion leipä on pitkä mutta kapee, se on kumminski joka kuukausi tietää, mitä sieltä tulee, se on pitkä ja kapea, sen mukaan voi talouden ja muun suunnitella ja laittaa", muistelee eräs perheenemäntä¹³⁸. Säännölliset, vaikkakin pienet tulot aiheuttivat sen, ettei rautatieläisten lasten ollut helppo saada koululta vaateavustusta¹³⁹, sillä rautatieläisten palkkatulojen vuoksi Kontiomäki näytti ulospäin ympäröivää maaseutua paremmin voivalta paikalta ja rautatieläiset edustivat vielä alueen ylintä luokkaa, kuten sosiaalilautakunnassa toiminut muistaa¹⁴⁰:

[Kontiomäessä] semmonen yleinen hygienia oli korkeampi ja näki että elintaso oli korkeampi kuin mitä verrattuna jonnekin tuonne Pehkolanlahteen ja jopa Paltamon kirkonkylän laitamilla oli alkeellisempaa mun mielestä. Kyllä se oli, kyllä se rautatie toi tänne osittain tuommoista sivistystä ja toimeentuloa, vaurautta. --- [Lähialueella] asunnot oli heikkokuntoisia ja harmaita --- ja kyllä vaatteiden puolesta oli puutteellisuutta ja ravinnon puolesta ennen kaikkea...

Toinen 50-luvun aikana eriarvoisuutta lisännyt seikka oli, että rautatieläiset alkoivat yhä enemmän lähettää lapsiaan keskikouluun, kun taas maanviljelijäperheissä se ei ollut tapana.¹⁴¹ Rautatieläisperheissäkin lasten keskikouluun pääsy jakaantui varallisuuden mukaan. Hyväpalkkaisimmilla kuten veturinkuljettajilla tai esimiestehtävissä olevilla oli suuremmat mahdollisuudet tarjota lap-

¹³⁵ Kenkiin liittynyt muisto saattaa johtua siitä, että 1950-luvun kansakoulun lukukirjassa lasten huonoja kenkiä pidettiin kaikenpuolisen kurjuuden mittana. (Haavikko 1999, s.93)

¹³⁶ Toini Karjalaisen haastattelu 03.09.1999.

¹³⁷ VRPM, 10. ratajakso Kuopio, lähteneet kirjeet 1950 - 1952, Da7, kirje numerotta päiväyksellä 26.05.1952.

¹³⁸ H35480.

¹³⁹ H91780.

¹⁴⁰ H19950.

¹⁴¹ H29900.

silleen parempi peruskoulutus. Samoin näyttää siltä, että näissä tehtävissä toimineitten lapsiluku oli pienempi kuin talollisilla tai työvaltaisimmissa tehtävissä — esimerkiksi polttoainekentällä — työskentelevillä, jolloin koulutuskustannukset pysyivät helpommin aisoissa.¹⁴² Keskkikouluun päässyt rautatieläisen lapsi muisteli erottuneensa joukosta¹⁴³:

Muutamia kavereita muistakin. Niillä oli vähän tippa silmässä ku eivät päässy [oppikouluun]. Todennäköisesti se oli, että vanhemmat sano, että ei oo vara kouluttaa. Kyllä se varmasti vaikutti siihen.

Oppikoulussa käytiin lähes yksinomaan Kajaanissa, Paltamon koulua ei käynyt ensin alkuun juuri kukaan.¹⁴⁴ Koulupäivistä tuli varsin pitkiä, sillä aamujuna lähti Kontiomäestä seitsemän aikaan ja pitkälle 1950-lukua paluujuna saapui sinne vasta kello kahdeksantoista maissa illalla. Myöhemmin iltapäiväksi lisättiin vuoro, jolla pääsi kotiin paria tuntia aikaisemmin. Muutamat oppilaat asuivat Kontiomäellä parin kilometrin päässä asemalta. Se matka piti kävellä, sillä polkupyöriä ei kaikilla ollut. Sama toistui kuusi kertaa viikossa, sillä myös lauantai oli koulupäivä.¹⁴⁵

Kajaanin ja Paltamon suunnan koulumatkoihin liittyi myös eräs kontiomäkeläisten yhteishengen ilmentymä: erityisten koululaisvuorojen anominen liikennöitsijöiltä. Ensin alkuun, 1950-luvun puolenvälin seutuvilla, alettiin Kontiomäen seudulla ajaa Suomen rautatiehistorian erikoisimpaa vuoroa, niin sanottua Hakasuon maitojunaa, joka liikennöi välillä Hakasuo - Kajaani. Vuoron teki erikoiseksi se, että Hakasuon lähtöasema sijaitti Paltamon länsipuolella, käytännössä keskellä korpea, paikassa, josta juuri ketään ei tullut kyytiin. Vuoron alkupäätä Hakasuolta Melalahteen ajettiin vain maidonkuljetuksen vuoksi.¹⁴⁶ Kontiomäellä juna täyttyi Kajaaniin menevistä koululaisista. Kun maidonkuljetukset alkoivat vähentyä, VR:n mielestä ei ollut enää järkevää ajaa pelkkää koululaisvuoroa. Kiskoauto lakkautettiin ja tilalle laitettiin Pohjolan Liikenteen linja-auto. Se oli rekisteröity 36 matkustajalle, mutta koululaisia ahdettiin sinne viisikymmentä. Kun Kajaanin menevä tie oli sekä mutkainen että mäkinen ja kun ajomatka kesti kokonaisen tunnin, moni koululainen alkoi voida pahoin, ”jolloin koko koulupäivä on pilalla”, kuten asiasta raportoinut Kainuun Sanomat päätti asiaa käsitelleen uutisensa.¹⁴⁷

Paltamon suuntaan koulumatkat eivät sujuneet juurikaan paremmin. Kontiomäeltä kävi siellä oppikoulua vain neljä koululaista, jotka joutuivat käyttämään matkaan linja-autoa. Ainoa Paltamoon menevä vuoro saapui sinne aa-

¹⁴² Lapsilukutieto perustuu opettaja Artturi Karjalaisen vuonna 1958 laatimaan luetteloon Kontiomäen koulupiirin asukkaista. Luettelossa on mainittu alueen perheet, huoltajan, siis yleensä isän, ammatti ja lapsien nimet. Luetteloa säilytetään: PKA, Paltamo, Kontiomäen kansakoulu, IV 13:14 Bb:1, koulupiirin asukkaat huhtikuussa 1958.

¹⁴³ H91780.

¹⁴⁴ Muistelmateos Kajaanin oppikoulukokemuksista sodan jälkeisiltä ajoilta, kts. Korhonen 2003.

¹⁴⁵ H71960, H38460.

¹⁴⁶ H10380.

¹⁴⁷ Kainuun Sanomat 07.11.1959.

mulla tuntia ennen koulun alkua eikä se edes kiertänyt Kontiomäen kautta, vaan sille jouduttiin kävelemään kolmen kilometrin matka Paltamon tien varrella olevalle pysäkille. Oulun suuntaan menevä aamujuna taas saapui Paltamoon vasta kello 08.50, kun koulu alkoi 08.30 eikä rehtori antanut lupaa myöhästymiseen. Paltamon suunnan tilannetta ei saatu korjattua, koska juna-aikataulut olivat riippuvaisia jatkoyhteyksistä ja linja-autojen aikataulumuutokset vaativat ministeriön hyväksynnän. Kontiomäkeläisten esittämät vastalauseet ja korjausvaatimukset vaikuttivat kuitenkin Kajaanin suunnan liikennöintiin. Epäkelpo linja-autoyhteys lopetettiin, ja junavuoroa alettiin ajaa uudestaan.¹⁴⁸

Kontiomäen uusi koulurakennus saatiin valmiiksi 1950-luvun jälkimmäisellä puoliskolla, jossa yhteydessä vanha hirsinen puukoulu purettiin. Uuden koulun valmistuminen osui sattumalta Kontiomäen elämän taitekohtaan. Jo suunnitteluvaiheessa vuonna 1952 koulun johtokunta päätti kokouksessaan, että uudesta koulusta on tehtävä aikaisempaa suurempi: ”Todettiin, että nykyisen tiedossaolevan lapsiluvun perusteella koulu laajentuu viisiopettajaiseksi. Johtokunta oli sitä mieltä, että paikkakunnan kasvun huomioon ottaen koulu on suunniteltava kahdeksan (8) opettajaiseksi.”¹⁴⁹ Rakennuskoko päätettiin säilyttää suunnitellun mukaisena, vaikka Rautatiehallitus ilmoittikin vastauksena johtokunnan aiemmin lähettämään kyselyyn, ettei Kontiomäen rautatieläisten määrässä tule tapahtumaan enää suurta kasvua. Pieneen henkilökunnan määrän lisäykseen Rautatiehallituksessa ilmeisesti uskottiin, kuten heidän Paltamon kunnalle lähettämästään vastauksesta ilmenee: ”Ilmeistä kuitenkin on, että Otanmäen malmikuljetukset, Nurmeksen alavarikon hävittäminen samoin kuin Hyrynsalmen — Taivalkosken radan valmistuminenkin tulevat jonkin verran lisäämään Kontiomäen henkilökuntaa. Kun toisaalta otetaan huomioon työn rationalisointi, voitaneen sanoa, että henkilöstön lisäys edellämainitusta syystä tulee olemaan noin 30 viran- ja toimenhaltijaa.”¹⁵⁰

Suurten ikäluokkien aikaan koulussa oli yhtä aikaa jopa seitsemän opettajaa¹⁵¹, mutta 60-luvun puolelle tultaessa oppilasmäärä alkoi vähentyä. Näin ei tapahtunut yksinomaan Kontiomäellä, vaan tilanne oli samankaltainen koko Paltamon alueella. Kansakoululautakunnassa istunut kunnanvaltuutettu muistelelee, että oppilasmäärän väheneminen johti ikäviin seurauksiin¹⁵²:

Ja sehän tietysti oli kaikkein vaikein paikka silloin kun tämä koulutoimi oli käymistilassa ja mäkin olin kunnanhallituksen edustajana kansakoululautakunnassa. [19]64 siinä vielä oli 17 kansakoulua ja [19]70 niistä kuusi oli jäljellä. Se oli kova, sen ymmärtää, että se oli kova, siellä kyllä saatiin vihamiehiä, ei ne ihmiset ymmärtäneet sitä että koulu pitää lakkauttaa. Ne oli alle kymmenen oppilaan kouluja ja niitä kun oli siellä Oulujärven rannalla, joka niemessä oli. Pari koulua oli Melalahden takana ja niissä kun ei ollut kuin vajaa kymmenen oppilasta niistä molemmissa. Ne sitten yhdistettiin siinä Hakasuon koulun piiriin. Kyllä ne oli hurjana siellä, kun käytiin selvittämässä sitä tilannetta. Pakkohan se oli, kun valtionapua ei saatu niihin, valtion-

¹⁴⁸ Kainuun Sanomat 06.09.1958, H74420; vrt. myös Korhonen 2003, s. 149.

¹⁴⁹ PKA, Paltamo Kontiomäen kansakoulu, IV 13:14 Ca:2, Johtokunnan pöytäkirjat 1931 - 1955, pöytäkirja 28.02.1952.

¹⁵⁰ PKA, Paltamo Kontiomäen kansakoulu, IV 13:14 Ca:2, Johtokunnan pöytäkirjat 1931 - 1955, Valtionrautateitten taloustoimiston huoltojaoston kirje 22.10.1952

¹⁵¹ Toini Karjalaisen haastattelu 03.09.1999.

¹⁵² H92260.

avut lakkasi kun oppilasmäärä ei riittänyt apuihin. Kontiomäkeläisillä oli se Saviranta siinä lähinnä ja sekin kun piti lakkauttaa, siitä oli kyllä kanssa kovasti, mutta niitä oli ympäri perustettu niitä kouluja sodan jälkeen. --- Nämä kouluthan ne oli valtava menoerä kunnille, kun ne oli semmoisia kuin ne oli, pieniä, yks- ja kaksopettajaisia ja luokassa ei ollut monta oppilasta, mutta ne on ihmiset oppinut siihen että joka kylässä on oma koulu, niin se pitää olla.

Kontiomäki joutui luopumaan ensiksi seitsemänneistä opettajasta. Säädösten mukaan oppilaita piti olla yli 180, että valtionapuja olisi saatu 7-opettajaiseen kouluun. Vuonna 1962 oppilasmäärä putosi juuri alle tuon luvun, 176:een. Opettajan virka säilytettiin vielä ja kunta maksoi sen kulut kokonaan, mutta vuotta myöhemmin oppilasmäärä laski jo 165:een, jolloin virkaa ei enää jatkettu. Kontiomäen syntyvyysluvut alkoivat laskea niin että vähennystä vuodesta 1956 vuoteen 1960 tuli viidentoista lapsen verran.¹⁵³ Vuoden 1971 tammikuussa oltiin tilanteessa, jossa koulun oppilasmäärän katsottiin laskeneen pysyvästi alle 150 oppilaan ja saman vuoden syksyllä jouduttiin toteamaan, että kolmen seuraavan vuoden aikana oppilasmäärä ”laskee pysyvästi alle sen määrän (120), mikä edellyttää valtion apua viidelle opettajalle. Näin ollen joudutaan yksi opettajanvirka lakkauttamaan vuoteen 1976 mennessä”.¹⁵⁴

Kaksi kontiomäkeläistä elämänongelmaa

Vesiongelma

Kontiomäen kipein ja pisimpään kestänyt vaikeus liittyi vedensaantiin. VR:n muillakin liikennepaikoilla käyttöveden saanti oli vaikeaa, joten Kontiomäki ei ollut tässä tilanteessa yksin. Kun rata aikoinaan oli vedetty siitä kohtaa, josta maasto sen helpoiten salli ja asemat rakennettu liikenteen edellyttämiin kohtiin, ne eivät aina sijoittuneet alueelle, jossa vettä olisi ollut helposti saatavilla. Savon radan varrella vedenpuute aiheutti vaikeuksia muun muassa Iisalmen eteläpuolella sijaitsevalla Peltosalmen asemalla, joka oli rakennettu parikymmentä metriä lähimmän järven pintaa korkeammalle. Asema-alueelle oli tehty 18 metrin kaivo, mutta talvellakaan siellä ei ollut vettä kuin puolisen metriä ja kesäisin se kuivui kokonaan. 1950-luvun alussa juomavesi ajettiin Peltosalmen Iisalmesta, sauna- ja pyykkivesi otettiin päivystäjäveturin tankista.¹⁵⁵

Peltosalmi oli kuitenkin liikennepaikkana paljon pienempi kuin Kontiomäki, joka todennäköisesti pitää hallussaan asukkaiden määrällä mitattuna vedettömän asuinalueen kyseenalaista Suomen ennätystä. Piirre oli Kontiomäelle niin tyypillinen, että Helsingin Sanomat otsikoi vuonna 1960 julkaisemansa

¹⁵³ PKA, Paltamo, Kontiomäen kansakoulu, IV 13:14, Ca:3, Johtokunnan pöytäkirjat 1955 - 1963, pöytäkirja 21.01.1963; Paltamo, Kontiomäen kansakoulu IV 13:14 Ca:4 Johtokunnan pöytäkirjat 1963 - 1969, pöytäkirja 24.01.1963.

¹⁵⁴ PKA Paltamo, Kontiomäen kansakoulu IV 13:14 Ca:5, Johtokunnan pöytäkirjat 1969 - 1973, pöytäkirja 19.01.1971, pöytäkirja 27.10.1971.

¹⁵⁵ VRPM, 10. ratajakso Kuopio, lähteneet kirjeet 1953 - 1955, Da8, 340.

laajan paikallisartikkelin: "Kontiomäki, vedetön risteysasema"¹⁵⁶. Peltosalmen tapaan Kontiomäki oli nimensä mukaisesti rakennettu mäelle. Vanhat maalais-talot, kuten Karhu, oli aikoinaan rakennettu vesilähteen viereen eikä niissä veden saanti tuottanut vaikeuksia. Aseman rakennustöitten yhteydessä VR oli lunastanut asema-alueella sijainneen lähteen, josta vesi aluksi johdettiin asemarakennukseen ja ravintolaan. Kun Puutteenperän asuinrakennuksia alettiin tehdä, alueelle yritettiin kaivaa myös oma kaivo. Erään haastateltavan muistitiedon mukaan kaivoa tehneet ratatyömiehet olivat olleet päissään ja laittaneet sahajauhoja hiekan sijasta kaivon pohjalle, joten kaivo meni piloille.¹⁵⁷ Soisen maan vuoksi lähteen vesi olisi ilman sahajauhojakin ollut multaista ja niin pahan makuista, ettei sitä olisi voinut juoda. Vesi jouduttiin hakemaan Puutteenperälle aseman kulmalta, jossa oli vesiposti. Se tuotiin sieltä sangoissa ja talvella kelkalla. Ruokaveden tuonti vielä jotenkin menetteli, mutta lapsiperheiden vaatteiden pesu oli hankalaa ja raskasta.¹⁵⁸ Heti sodan jälkeen kyläläiset käyttivät pesupaikkana Osuusliikkeen vieressä olevaa syvää pommikuoppaa, jonne jäi aina sadevettä. Pommikuoppakin sijaitti niin etäällä Puutteenperältä, ettei se auttanut siellä asuvia.¹⁵⁹ Pesuvesien kuljettaminen Puutteenperän yhteissaunoihin vaati sekin urakkansa, muistele siellä asunut veturinkuljettaja¹⁶⁰:

Minäkin muistan kun talvisydämmellä saunaan hain vettä. Mulla oli tommonen 200 litran tynnyri vesikelkassa sitten, semmonen 50 litran palju oli lisänä, sieltä [asemaravintolan takaa] kun kisko sinne Puutteenperälle saunaan vettä niin kyllä sen tiesi sen saunan lämmityksen. Kun sinne piti ensin vetää kuutio [halkoja] sinne saunaan, että sen sai lämpöseksi. Viisi perhettä siinä oli meilläkin vuorossa. Jokainen vuorolleen sen saunan lämmitti.

Saunomisen aikaisesta vedenkäytöstä ei niinkään tullut sanomista, mutta sen sijaan kyllä saunan pesusta ja puhtaanapidosta, joka lankesi vuorottain kullekin yhteissaunaa käyttäneelle. Hankalasti tuotavaa vettä kukaan ei halunnut käyttää liikoja lauteitten ja lattian pesuun. Kerran jatkuvasta huomauttelusta kyllästynyt perheenemäntä haki miehensä höylän ja höyläsi sillä lauteet puhtaaksi.¹⁶¹

Vettä kuitenkin vielä tuli paikkakunnalle, mutta kerrostalojen valmistuttua ja uusien perheiden muutettua paikalle, vedenottamona käytetyt lähteet yksinkertaisesti ehtyivät kulutuksen kasvaessa. Ensimmäisiä merkkejä veden vähenemisestä saatiin jo 1952, jolloin kahden vähälumisen talven jälkeen lähteistä loppui vesi miltei kokonaan, vaikka kerrostaloista vasta ensimmäinen oli valmistunut. VR:ää kehoitettiin tuolloin ryhtymään toimiin veden saannin turvaamiseksi ja hankkimaan sen vuoksi omistukseensa Alangon lähde, josta lisävettä olisi saanut. Kontiomäellä tiedettiin, että toisen kerrostalon valmistuttua vesi ei ainakaan tulisi riittämään.¹⁶² Vesipula alkoi vaikeuttaa myös kaluston kunnossapitoa. Pumppulampi, josta veturien käyttämä vesi nostettiin, alkoi

¹⁵⁶ Helsingin Sanomat 15.06.1960.

¹⁵⁷ H83855.

¹⁵⁸ H25130.

¹⁵⁹ H34740.

¹⁶⁰ H83855.

¹⁶¹ H95340.

¹⁶² VRPM, 10. ratajakso Kuopio, lähteneet kirjeet 1950 - 1952 Da7, 532.

kuivua, sillä veturit käyttivät päivässä vettä puolitoistasataa kuutiota. Aikaisemmin lähdevettä oli ohjattu lammen veden lisäksi tallin vesiviskurin putkistoon, mutta kun sitä ei enää lähteiden kuivuttua voitu tehdä, Pumppulammen vesi ei enää riittänyt.¹⁶³

Alangon lähde yhdistettiin vanhaan lähteeseen samalla kun asema-alueella tehtiin työttömyystöinä vesi- ja viemäriputkien asennukset vuosien 1954 - 1955 vaihteessa. Samalla vesijohdot ja viemärit vedettiin myös Puutteenperän 36 huoneistoon, kahteen saunaan ja pesutupaan.¹⁶⁴ Kaksi lähdettä yhdesäkään eivät jaksaneet antaa tarpeeksi vettä asutuksen yhä lisääntyessä. Kuten oli pelättykin, tilanne muuttui sietämättömäksi heti kun uusi kerrostalo 1950-luvun lopussa valmistui ja asukkaat muuttivat sisään. Kaikkein vaikeimmaksi tilanne äityi syksyllä 1960, jolloin vähäsateisen kesän jälkeen vesipula oli yleinen koko Kainuussa. Kerrostaloihin vettä riitti aluksi, koska pannuhuoneissa olevat pumpput jaksoivat nostaa putkistoon paineen. Vesi oli kuitenkin samalla poissa muualta. Pumppujakin jouduttiin pitämään pois päältä sen aikaa, että Helsingin pikajuna saatiin vesitettyä, samoin lämpimän veden jakelu jouduttiin keskeyttämään kokonaan.

Asemapäällikön mielestä Pumppulammen vettä olisi voinut johtaa verkostoon silloin, kun veden kulutus oli huipussaan. Tähän eivät asukkaat kuitenkaan suostuneet. Pumppulampeen oli vuosien ajan laskettu veturien pesussa syntyneet jätevedet, samoin sinne oli ohjattu eräiden käymälöitten viemärivedet.¹⁶⁵ Pumppulammen samaa vesi ei tahtonut edes kelvata vetureihin¹⁶⁶. Lopulta päädyttiin ratkaisuun, jossa ratapihalle tuotiin Vuokatista vedellä täytetty säiliövaunu. Vaunu saapui illalla ja kovien pakkasten vuoksi se laitettiin yöksi lämmitykseen, ettei vesi olisi jäänyt. Aamulla kun vaunusta tultiin hakemaan vettä, niin sen hanasta valuikin öljyä. Säiliötä oli aikaisemmin käytetty öljyn kuljetukseen eikä sitä ollut puhdistettu välillä. Lämmitettäessä vaunun sisäseiniin kuivunut öljy oli muuttunut juoksevaksi.¹⁶⁷ Seuraavaksi Kajaani-yhtiöltä pyydettiin lainaksi iso vesisäiliö. Sitä oli aiemmin käytetty talvisaikaan kuorma-auton lavalla ja siitä lasketulla vedellä oli jäädytetty metsäautoteitä. Säiliö saatiinkin ja se tyydytti vedentarpeen yli pahimman ajan.

Koska säiliövesiratkaisu oli tilapäinen, VR:n alueelta yritettiin löytää paikka, josta vettä olisi voitu ottaa. Paikalle saatiin kaivonkatsoja, joka pajuvitsan avulla väitti löytäneensä "vesisuonen" kivitalon päädystä. Paikalle alettiin kaivaa kaivoa, jota kallioisen maaston vuoksi jouduttiin räjäyttämään. Räjähdykset aiheuttivat kivitalon seiniin pahoja halkeamia, mutta vettä ei valmiista kaivosta löytynyt.¹⁶⁸ Kaivon pohjalla käynyt lehtimies joutui toteamaan, etteivät edes pikkukengät kastuneet.¹⁶⁹ Koska kivitalojen pannuhuoneitten pumppujen imuteho oli suuri, ne kuivattivat Kontiomäen asema-alueen muut vesipisteet. Ase-

¹⁶³ VRPM, 10. ratajakso Kuopio, lähteneet kirjeet 1953 - 1954 Da8, 511.

¹⁶⁴ VRPM, 10. ratajakso Kuopio, lähteneet kirjeet 1953 - 1954 Da8, 215 ja 270.

¹⁶⁵ H74420.

¹⁶⁶ Kainuun Sanomat 06.11.1959.

¹⁶⁷ Veturimies 3/60, s. 114 - 115.

¹⁶⁸ Kainuun Sanomat 06.11.1959.

¹⁶⁹ H44170.

maravintolassa vettä jouduttiin laskemaan hanasta koko päivä, jotta se alhaisella paineella valuessaan ehti täyttää kaikki ne purkit ja sangot, joissa vettä päivän tarpeita varten säilytettiin. Tämän lisäksi Kajaanista tuotiin ravintolaan päivittäin kaksitoista 50 litran vesitonkkaa. Keittiön lämminvesiboileri jouduttiin täyttämään käsin paloruiskulla pumppaamalla.¹⁷⁰ Puutteenperällä asuneet 34 perhettä saivat vettä vain yhdestä saunasta. Koska rakennus sijaitsi muita taloja alempana, alhainen paine jaksoi nostaa sen putkistoon veden silloin kun sen käyttö oli muuten vähäistä. Tämän vuoksi asukkaat tulivat sankojensa kanssa keskellä yötä saunaan, jotta saivat varattua päivän vesiannoksensa. Se puolestaan aiheutti sen, että vesijohtoverkoston paine ei ehtinyt nousta yölläkään, joten kivitalojen pumput imivät päivällä putkistoon pelkkää suolietettä ja hanoista tuli mustaa vettä.¹⁷¹

Kontiomäkeläisten lisäksi kukaan muu ei näyttänyt ymmärtäneen asuinalueen vesitilanteen vakavuutta. Kun kivitalon asukkaat pyysivät vuokrien alentamista veden puutteen vuoksi, asiasta vastannut isännöitsijä ilmoitti heille: "Kun Kontiomäellä ei ole ollut yhtään päivää täydellistä vesipulaa, päivittäin klo 12 - 16 tällä hetkellä pumput ovat pysähdyksissä, en katso vuokran alennuksen olevan aiheellista. Näyttää menevän vain pikkumaisuuksiin."¹⁷² Työntekijät pyysivät lopulta Veturimiesten liittoa puuttumaan asiaan, mutta konkreettista apua sieltäkään ei herunut. Liiton silloinen puheenjohtaja pyysi malttia ja kärsivällisyyttä: "Jonkin verran valkenemista on näkyvissä sentään näissä teidän 'nälkämaan rautatieläisten' asioissa. Ei voi muuta kuin todeta Anatole France'n tavoin: 'Oppikaa kärsimään! Kun kärsii hyvin, kärsii vähemmän.'¹⁷³

Kun vesiongelmaa ei pelkillä kirjeillä saatu ratkaisua, Kontiomäeltä lähti Helsinkiin asiaa ajamaan kolmen miehen lähetystö. Siihen kuuluivat eri ammattiryhmistä valitut Esko Välimäki, Onni Partanen ja Martti Pasanen. Tällä välin esille oli noussut ajatus Viitostien pohjoispuolella sijaitsevaan Kontiolampeen rakennettavasta vedenottamosta. Sitä pidettiin jopa siinä määrin ainoana keinona ratkaista pulma, että Helsingin lähetystöllä oli esittää vain kaksi vaihtoehtoa toimintamallia: 1) rakennetaan putki Kontiolammesta keskustaan, 2) siirretään Kontiomäki makean veden ääreen.¹⁷⁴ Helsingissä lähetystön otti vastaan Arvo Korsimo, joka toimi tuohon aikaan Kulkulaitosten ja yleisten töiden ministerinä. Hän suhtautui erittäin myönteisesti Kontiolammen vedenottamohankkeeseen ja lupasi sille heti rahoituksen.¹⁷⁵ Vasta myöhemmin lähetystön jäsenille selvisi, että Korsimon innokkuus vesihankkeessa johtui ainakin osittain siitä, että hän toimi tuohon aikaan presidentti Kekkonen vaalipäällikkönä ja Kontiomäen vesihankkeesta tehtiin osa Kainuuseen suunnattua Kekkonen vaalikampanjaa. Kun vesilaitoksen rahoitus varmistui, myös ammattiyhdistysten

¹⁷⁰ Kainuun Sanomat 19.10.1960.

¹⁷¹ SVML, Kontiomäki, osasto 29, kirjeenvaihto, O.P.n kirje liitolle 29.2.1960

¹⁷² VRPM, 10 ratajakso Kuopio, lähteneet kirjeet 1959 - 1960, Da10, 128.

¹⁷³ SVML, Kontiomäki, osasto 29, kirjeenvaihto, Pekka Oivion kirje Kontiomäen ammatiosastolle 06.03. 1960.

¹⁷⁴ Kainuun Sanomat 06.11.1959.

¹⁷⁵ Esko Välimäen haastattelu 27.03.2000.

puheenjohtajat Pekka Oivio, Keijo Rantanen, Ragnar Tuori sekä ammattiliitot alkoivat ponnekkaasti ajaa asiaa.¹⁷⁶

Rahat saatiinkin vesilaitoksen rakentamiseen. Siitä huolimatta töiden aloittaminen viivästyi. Vesihankkeen yhtenä pääorganisaattorina toiminut Esko Välimäki kääntyi viimein uudestaan ammattiliittojen puoleen: alkuvuodesta 1960 Kontiomäki kärsi kovista pakkasista, aamuöisin lämpömittari pysytteli kolmesakymmenessä asteessa. Vähäisetkin vesivarat hupenivat. Rakennustöihin myönnetyt 15 miljoonaa markkaa seisoivat kunnan tilillä, mutta töitä ei saatu käyntiin.¹⁷⁷ Vasta vuoden 1960 maaliskuun viimeisellä viikolla aloitettiin vesiputken asentaminen. Pari kilometriä pitkän putken keskivaiheille rakennettiin maan alle sijoitettava vesisäiliö tasaamaan kulutushuippuja. Töitä tehtiin vauhdilla. Työssä oli neljä mestaria, 25 miestä, yksi kauhakuormaaja ja yksi "pikkujussiksi" nimetty kaivinkone. Kevätöitten vähitellen vaaletessa töitä suunniteltiin tehtäväksi kolmessa vuorossa.¹⁷⁸ Suunnitelmat kuitenkin muuttuivat niin, että kolmivuorotyöhön siirtymisen sijasta koko urakka jouduttiinkin lopettamaan kesken. Myönnetyt 15 miljoonaa oli käytetty, parin kilometrin kaivanto oli kaivettu ja maan alle sijoitettava vesisäiliö oli paikallaan, tosin kattamatta. Saman vuoden lokakuun puolenvälin seutuvilla kolmimiehinen lähetystö lähti taas Helsinkiin terveisinään se, että ellei töitä saada viedyksi loppuun, talven aikana vedenkäyttöä joudutaan jälleen kerran rajoittamaan ja hakemaan sitä muualta. Talven mittaan putkikaivantokin oli vaarassa luhistua, jolloin koko työmaa olisi ollut aloitettava alusta. Jatkotöihin päästiin kuitenkin melko pian. Valtioneuvosto myönsi Rautatiehallitukselle lähes kymmenen miljoonaa vesijohtotyöhön ja kevättalvella 1961 saattoikin Veturimies-lehden Kainuun kirjeenvaihtaja todeta jutussaan: "Vettä tulee!"¹⁷⁹

Kontiolammen vesi ei ollut laadultaan parasta mahdollista, koska se oli kuitenkin suolampi. Myöhemmin sieltä otetuista vesinäytteistä löytyi kolibakteereita.¹⁸⁰ Vettä yritettiin ajaa hiekkasuodattimien läpi, mutta ne tukkeutuivat ja likaantuivat nopeasti. Kun suodattimet vaihdettiin tai puhdistettiin, vesi oli jonkin aikaa suhteellisen kelvollista. Veden huonoa peruslaatua eivät suodattimetkaan pystyneet muuttamaan. Hanoista tuleva vesi oli miltei aina mutaista, harmaata ja haisevaa. Lentäväksi lauseeksi muotoutuikin alunperin erään, myös vesiongelmissa kärsineen mieslahtelaisen tokaisu: "On hienoa kun likavesi tulee ja menee."¹⁸¹

Kontiomäen vesiongelma ulottui asema-alueen laajemmaksi. Koulun kaivosta tuleva juomavesi todettiin Helsingissä analysoidun näytteen mukaan kokonaan juomakelvottomaksi jo vuonna 1948. Kaivoon imeytyivät koulun käymälöitten jätteet, pääosin "virtavesi" kuten sitä Helsingistä tullessa ana-

¹⁷⁶ H74420.

¹⁷⁷ Esko Välimäen haastattelu 27.03.2000. RTLA, osasto 80 kirjeenvaihto 1945 - 1978, kirje liitolle 29.2.1960. H29930.

¹⁷⁸ Kainuun Sanomat 26.03.1960.

¹⁷⁹ Kainuun Sanomat 16.10.1960. Kainuun Sanomat 19.10.1960, Kainuun Sanomat 04.11.1960, Veturimies 3/61, s. 105.

¹⁸⁰ H29930, H74420.

¹⁸¹ H90820.

lyysiraportissa kutsuttiin. Kouluun alettiin tuoda vettä läheisen Karhun tilan kaivosta. Veden kuljetus säilytettiin koulukeittolan hoitajan tehtäväksi. Koululle yritettiin tehdä uutta kaivoa, mutta Kainuun Sanomissa julkaistusta ilmoituksesta huolimatta yhtäkään halukasta kaivontekijää ei ilmaantunut.¹⁸² Myöhemmin koululle alettiin tuoda vettä tankissa ja jopa vielä uuden koulun aikana veden käytössä oli rajoituksia. Esimerkiksi hienoja pesutiloja ja vesikäymälöitä ei saanut käyttää, vaan oli mentävä pihan perällä sijaitseviin ulkokäymälöihin.¹⁸³ Lopullisesti vesitilanne Kontiomäen osalta korjaantui vasta vuosia myöhemmin kun pohjavedenotto saatiin rakennetuksi.

Vesiongelma ei kuitenkaan näyttäisi asukkaiden mielessä olleen päällimmäisenä. Spontaanisti sitä ei ottanut juuri kukaan puheeksi, ainoan poikkeuksen tekivät ne haastateltavat, jotka joko olivat mukana vesikomiteassa tai siihen aikaan kunnan päättävissä elimissä. Asuntopulan vaivaamassa paikassa veden kanssa esiin tulleet vaikeudet eivät ehkä kuitenkaan olleet niin päällimmäisenä mielessä. Vesipula kesti suhteellisen lyhyen aikaa, jos sitä vertaa vaikkapa asuntopulaan eikä neljänkymmenen vuoden takainen tilapäinen ongelma jäänyt mieleen. Vesipula kyllä muistettiin erikseen kysyttäessä, mutta pitempiä kertomuksia siitä ei syntynyt.

Alkoholiongelma

Jos vesiongelma ei haastattelujen perusteella ollut kovin tunteita kuohuttava, samaa ei voi sanoa Kontiomäen asukkaiden alkoholiongelmasta. Siitä puhuminen jakoi haastateltavat selkeästi kahtia. Lähes kaikki poikamiehenä 1950-luvulla eläneet muistelivat viinan käyttöä jälkeensä lähinnä humoristisessa valossa ja myönsivät sen välillä olleen reipasta. Sen sijaan avioliitossa eläneet, varsinkin jos heillä tuohon aikaan oli jo lapsia, eivät pitäneet juopottelua kovinkaan suurena asiana. Kyse ei ehkä niinkään ollut tahallisesta vähättelystä kuin siitä, että alkoholin käyttö rajoittui sisätiloihin, pirttikahviloihin ja myöhemmin keskiolutbaareihin sekä poikamiesasuntoihin eikä se ollut niin näkyvää kuin myöhemmin. Viisikymmentä vuotta myöhemmin tilannetta muisteltaessa eivät muistikuvatkaan enää ole niin selkeitä ja niitä verrataan tämänpäiväiseen tilanteeseen, kuten eräs haastateltava toteaa: "Mitä nyt seuraa täällä kylillä, niin täällä ei nyt näy viinan käyttäjiä, vaikka niitä, ihan samalla lailla, mutta voihan se olla, että se oli villimpää se meininki"¹⁸⁴. Jossain tapauksissa myös henkilökohtaiset syyt saattoivat vaikuttaa niihin tietoihin, joita ongelmasta annettiin. Esimerkiksi soittaessani eräälle haastateltavalle sopiakseni hänen kanssaan tapaamisesta, hän sanoi jo puhelimesta, että oli kuullut muilta haastateltavilta minun kyselleen myös paikkakunnan viinankäytöstä. "Ei siellä mitään ongelmia ollut, ihan hyvä asuinpaikka se oli", hän kiisti samantien koko asian. Vasta myöhemmin kävi ilmi, että tämän henkilön vastuullisessa tehtävässä ollut lähin esimies oli joko erotettu tai pakotettu itse hakemaan eroa juuri alkoholiongel-

¹⁸² PKA, Paltamo, Kontiomäen kansakoulu IV 13:14 Ca:2 Johtokunnan pöytäkirjat 1931 - 1955. Pöytäkirjat 07.03.1948 ja 05.09.1948.

¹⁸³ H76850.

¹⁸⁴ H15460.

man takia. Tästä saattoi johtua haastateltavan voimakas negaatio koko asiaan ja melkein suoranainen kielto, ettei asiaa edes saisi käsitellä.

Kontiomäki ei suinkaan ollut yksin ongelman kanssa. Sodan jälkeen ensimmäiset rauhan vuodet kuuluivat helposti joka puolella viinan kanssa touhussa ja vasta hiljalleen elämä alkoi tasaantua.¹⁸⁵ Vuonna 1947 Kajaanin elämä kauhisteli lehtiartikkelissa eräs lakitieteen ylioppilas, joka oli käymässä Yhdysvalloista Kajaanissa: "En ole missään maailmassa uskonut olevan niin paljon humalaisia kuin olen nähnyt täällä pienessä Kajaanissa, vieläpä hyvin rajoitetulla alueella kaupungin 'cityssä'! Pääkadulla oli pitkä merkillinen kulkue - luulin sitä ensin kulkueeksi mutta se olikin jono. Mitä jonotettiin? Alkoholia! Suuri mies- ja naisjoukko seisoi arkipäivänä viinajonossa!"¹⁸⁶ Vaikka kirjoitus lieneekin melko yksisilmäinen ja kärjistynyt, se antaa kuitenkin ehkä jonkinlaisen käsityksen siitä, miltä elämä tuohon aikaan Kainuun kaupungissa vaikutti.

Vaikka Kontiomäki sijaitsi syrjässä, eräät rautatiepaikkakunnille tyypilliset lieveilmiöt levisivät sinnekin. Vilkasta meno oli jo 1920-luvulla, kun ratoja rakennettiin. Paikkakunnalle saapui tällöin paljon kulkumiehiä ja muuta irtoväestöä. Jonkinlaista kahinaa oli käynnissä melkein jokainen ilta, tosin mitään vakavampia tappeluita tai henkirikoksia ei tapahtunut. Radanrakentajille maksettiin palkka käteen, ja maksupäivinä elämä muuttui riehakkaaksi. Kajaanista saapui prostituoituja sekä markkinamiehiä, jotka toivat muassaan myyntiin kaikenlaisia rihkamaa. Iltamissa meno yltyi sellaiseksi, että Kainuun Sanomien yleisönosastossa ilmestyi sitä kauhisteleva nimimerkitön kirjoitus jo syksyllä 1921¹⁸⁷:

Kehnoa elämää Kontiomäen työnväentalolla. Tälle talolle hankitaan rynttäjäisiä joka pyhäillaksi iltaman nimellä. Kontiomäen työväenyhdistys, Mieslahden työväenyhdistys ja Rautatienammattiosastot vuorotellen niitä toimeenpanevat ---siellä aivan jatkuvasti saapi juoppous y.m. siivottomuus olla wallalla. --- Mikkel'illan iltamissakin oli siellä useitten paikalla olleitten kertoman mukaan ollut useita wiinalla willittyjä, rähinää ja tappelua.

Markkinamiesten ja prostituoitujen määrä kohosi huomattavasti silloin, kun Hyrynsalmen — Taivalkosken rataa 1950-luvulla alettiin rakentaa.¹⁸⁸ Radan teolla oli silmitön kiire. Alueella oli paljon puutavaraa, jonka kysyntä eteläisessä Suomessa alkoi kasvaa. Työntekijöitä palkattiin sen vuoksi runsaasti ja urakka oli muutoinkin hyvin työmiesvaltainen, koska koneita sinne ei heti saatu. Alkuvaiheessa apuna oli vain höyrynostin, myöhemmin saatiin lisäksi Terämiesniminen dieselnosturi. Lapiomiehiä oli työssä paljon ja heitä majoitettiin, radan ehdittyä jo Kontiomäeltä pohjoisemmaksi, Pesiökylälle rakennetuissa parakeissa.¹⁸⁹ Korvessa sijainnut majoitus oli otollinen alkoholin ja irtosuhteitten käyttöön, varsinkin kun ratatyömaa oli verrattavissa pakkotyöhön: Paltamon kunta poisti ainakin 35 työtöntä kortistosta, koska nämä kieltäytyivät lähtemästä ratatyömaalle eivätkä esittäneet työvoimahallinnon mielestä kieltäytymiselleen pä-

¹⁸⁵ H61220.

¹⁸⁶ Kainuun Sanomat 22.06.1947.

¹⁸⁷ Kainuun Sanomat 13.10.1921.

¹⁸⁸ H52760.

¹⁸⁹ H08360.

tevä estettä.¹⁹⁰ Lisäksi Pesiökylä oli pitkään tunnettu paikallisista pontikankeitäjistään.¹⁹¹ Työnjohdolla olikin usein vaikeuksia miehistönsä kanssa, mutta pahempia rettelöitä ei kaiketi sattunut. Poliisin tehtävää rautatienrakennuksella hoiti sivutoimisesti kontiomäkeläinen autonkuljettaja.¹⁹²

Ennen sotia, kun alkoholin saanti oli vaikeaa; "tippojen", kuten esimerkiksi Hofmannin tippojen ja suuvesien, käyttö korvikkeena oli tavallista ja niin tunnettua, että apteekeissa tiedettiin, mihin tarkoitukseen suuvettä käytiin hake-massa.¹⁹³ Lapsuutensa Kontiomäellä viettänyt mies muistelee¹⁹⁴:

Kun minä olin vielä pikkupoika, ihan siinä 30-luvun alkuvuosina, niitä oli semmosia, että ne joi kaikkea, Hokmannin tippoja ja Mustanparran yskäntippoja ja sitten Illotiinia, se oli suun ja hampaiden hoitoon. Mä muistan, yks semmonen vanha pappa oli, niin se kävi, sata rammaakohan siinä oli pullossa vai viisikymmentä rammaa, Illotiinia tosi-aan, sitten se kävi ostamassa pullon pilsneriä, kotikaljaa, kaks rosentista vai mitä oli. Niin se laitto sen pullon menemään kerralla ja sitten kaljaa päälle, se oli vanha pappa. Sitten se oli yleistä sota-aikaan kun oli noita pirttikahviloita, talvisota-aikaan ja olihan niitä sitten vielä myöhemminkin, niin niillähän oli niitä tippoja ja saatto olla viinaakin ja ne sitä kaljaa ostivat kaljalassiin sitten, jos ei ollut se kahvilanpitäjä niin nuuka, niin saattoivat ihan reilusti pöytään pistää, sitten jos sattuu olemaan vähän ronkimpi niin siten lasin ottivat tänne takin suojaan ja sieltä lorryuttivat tarpeet, ne oli ihan normaalia semmonen. ... Sitä kun joivat niin joskus tappelivat, vaan tappeli ne muutenkin ja oli joku semmonen kun puukon kanssa heilu, yhdeltäkin meni ihan kaulavaltimon vierestä, hengenlähtö lähellä, eikä oikeestaan mitään syytä ollu, vähän olivat humalassa, oli vaan vähän semmonen hankala, tappelija.

Pirttikahviloissa pitkät tuvan penkit kiersivät pitkin seinustoja. Penkeillä istuvat miehet kaatoivat vaivihkaa povitaskussa pitämästään pullosta huikat virvoitusjuoman tai pilsnerin sekaan. Kun kieltolaki päättyi ja Alko aloitti toimintansa, suosituin merkki Kontiomäen miesten keskuudessa oli Karhu-viina, koska se oli halpaa. Siihen kun sekoitti suuvesiä tai kanelintippoja, niin meni "mukavasti sekaisin". Osuusliike Maakunnan kaupassa oli lääkevarasto, josta tippapulloja sai ostaa.¹⁹⁵ Kuorma-autoliikenteen alkaessa oli juopuneena ajaminen varsinkin talvella hyvin yleistä. Autot olivat kylmiä, mitään lämmityslaitteita ei ollut ja kerrotaan että auton saapuessa Ylimaasta Kontiomäelle, kuljettajan hytissä haisi usein pontikka. Moottorissa ei tuohon aikaan kiertänyt pakkasnestettä vaan pelkkä vesi, joten kone oli pidettävä pakkasella koko ajan käynnissä, ettei se jäätyisi. Joskus kävi niinkin, että kuljettaja sammui kesken ajon ja auto ajautui ojaan, jonne se sammui ja jäättyi.¹⁹⁶

Työmaita kiertelevän miesjoukon lisäksi joillakin Kontiomäen rautatiehenkilökunnastakin oli alttius juoppouteen. Osalla sinne tulleista komennusmiehistä oli ollut alkoholin kanssa ongelmia isommilla etelän varikoilla ja heidät lähetettiin Kontiomäelle kuin eräänlaiseen rangaistussiirtolaan. Etelän varikoiden toiminnan kannalta oli parempi siirtää humalaiset sekä pois näkyvistä

¹⁹⁰ Kainuun Sanomat 27.11.1957.

¹⁹¹ H08800.

¹⁹² TYKL, K.V, s. 39.

¹⁹³ Esim. Kinnunen 1995, s. 228 - 230.

¹⁹⁴ H23120.

¹⁹⁵ H52760.

¹⁹⁶ H73300.

että myös välttää näin vilkkailla rataosuuksilla heidän aiheuttamansa mahdolliset onnettomuudet. Isoilla varikoilla päällystös oli vain todennut, että nämä Kontiomäelle lähetetyt alkoholitapaukset sopivat "Kainuun korpiin jurottamaan".¹⁹⁷ Pakkosiirron kohteeksi joutuneet käyttivät siitä itse vertausta, että se oli kuin olisi rintamalla joutunut kotirintamalla vietettyjen vuosien jälkeen.¹⁹⁸

Yksi syy siirtoihin saattoi olla vielä sekin, että kun Kontiomäellä ei ollut viinakauppaa, miesten oletettiin pakosta raitistuvan.¹⁹⁹ Tämä ei tosin millään tavalla estänyt juomista, koska kuljettajat, lämmittäjät ja konduktöörit kävivät säännöllisesti paikkakunnilla, jossa viinakauppa oli. Lisäksi kotipolitoista oli tarjolla Kontiomäellä. Eräs haastateltava kertoi, kuinka hän lämmittäjävuosiensa oli kuljettaja O.S.:n kanssa hakemassa Vuokatista puutavarajunaa. O.S. kysyi, oliko lämmittäjä ajanut veturia. Satuaan myöntävän vastauksen kuljettaja jatkoi, että asemamies saa tulla lämmittämään ja lämmittäjä saa ajaa vaihtotyön ajan. O.S. lähti itse pois veturista. Kun aikataulun mukainen lähtöaika koitti, O.S.:ää ei näy missään. Lämmittäjä kieltäytyi ajamasta Kontiomäelle asti, joten juna seisojalla Vuokatin asemalla ja odotti kuljettajaa. Hetken päästä asemalle ajoi taksi, O.S. astui sieltä ulos, selvänä, mutta mukana kassikaupalla viinaa sekä itselle että myös toimitettavaksi muille kuljettajille.²⁰⁰ Jos Kontiomäellä mainitsi, että on lähdössä Kajaaniin, pyydettiin yleensä käymään samalla viinakaupassa. Tällainen pyyntö sanottiin melkein automaattisesti, kuten erään kuljettajan kertomus paljastaa²⁰¹:

Tulin töistä jostain siinä [varikon sosiaali-iloihin], pesin äkkiä, [sanoin] mutta piru on kiire pitäisi keritä tuolla päiväjunalla. Yks uus kaveri kysy jotta meeksie Kajaaniin? Mä sanoin että menen. "Käyt sie viinakaupassa?" Minä sanoin etten minä meinannut käydä mutta saatanhan minä käydäkin. Se löi mulle rahat käteen että tuo mulle pullo jaloviinaa. Minä sanoin että tapahtuu. Sitten se vasta jälkeenpäin alko kysellä muilta, että kukas se oli? Kenelle mie annoi rahat? Pojat siinä kun tunsivat, [sanoivat] että nyt kyllä annoit kulkumiehelle tonnis että se meni sinne. Ja siihen aikaan puolsataa markkaa maksoi jaloviinapullo. Se oli töihin menossa siinä ja nyt kun sattuu että joku menee, niin tuo pullon tullessaan.

Sodan jälkeisessä juopotteluputkessa Kontiomäen miehet saivat vielä kuin palkkiona perääntyviltä saksalaisstolailta heidän Berliiniksi nimetyltä Hyrynsalmen asemapaikalta tuotua viinaa, jota oli tynnyrikaupalla. Sen juomisessa kului useita kuukausia eikä sinä aikana yhtenäkkään aamuna töihin tuleva veturimiesporukka ollut täysin selvä, vähintään yksi juopunut oli mukana. Tilanteesta ei raportoitu eikä siihen puututtu senkään takia, että varikon esimies sattui olemaan perso viinalle eikä hänen Kontiomäen työuraansa mahtunut yhtäkään selvää päivää.²⁰²

Sotien jälkeen Kontiomäellä töissä olleet kertovat, ettei tilannetta siihen aikaan itse paikalla ollessa hahmottanut samoin kuin nyt jälkeenpäin²⁰³:

¹⁹⁷ H52760.

¹⁹⁸ H56550.

¹⁹⁹ H39410.

²⁰⁰ H82500.

²⁰¹ H64530.

²⁰² H52760.

²⁰³ H39410.

Nyt kun ruppee miettimään sitä asiaa, se [alkoholi] todella oli [ongelma], mutta silloin kun siellä itte oli mukana ja pyöri, niin se oli niin kuin jokapäiväistä asiaa, jos joku siellä oli humalassa. Siihen ei kiinnittänyt sillä lailla huomioon, mutta nyt kun kysyt ja ruppee miettimään, niin totta, että siellä oli paljon tämmöstä, mutta en muista että oisko tapahtunut erottamisia sen viinan takia.

Jotkut kuljettajat kuitenkin kiinnittävät huomion alkoholin käyttöön jo työssä ollessaan²⁰⁴:

Illalla, minä olin yöksi tulossa tallipäivystykseen ja se [tallipäivystäjä] oli --- siellä iltavuorossa, kun minä menin sinne yövuoroon. Se oli maistissaan, puhu vähän jo sekavia siinä, minä [sanoin] että "perkele, nyt poika asetu. Tämä ei ole oikein tämä". Minä pidin sille puhuttelun, että "jumalauta, jos et ole aamulla selvä mies niin sulle tulee lähtö. Tämä on semmonen paikka, että sinä olet jokkaisen silmätikkuna tässä, että ajattele ite, missä oot. Tässä Oulun miehiä, Pieksämäen miehiä, Joensuun miehiä käypi ja kun ne näkkee missä kunnossa tallipäivystäjä on, niin mitä sinä ajattelet siitä?" Se lähti hyvin nolona ja seuraavana aamuna tuli niin virkeenä poikana töihin, ettei parammasta väliä. Se oli yön aikana huuhellut itteään ihan tosissaan.

Joskus myös tallipäivystäjä joutui holhoamaan juopuneita eikä heille lopputilin antaminen ollut esimiehille aina helppoa tai mahdollistakaan. Kontiomäellä työskenteli varastomiehenä entinen aliupseeri, joka oli joutunut armeijasta pois juopottelun takia. Hänestä käytettiin lempinimeä Herrasmies-Huugo, koska juopuneenakin hän oli aina tavattoman kohtelias ja puhui huolitellusti²⁰⁵:

Mä menin kerran iltapäivällä tallipäivystykseen, kun mä katoin kun Huugo mennä hontturoi varikolla, sukelsi sieltä [vaunujen] välistä, mutta onneksi oli päivystäjä[veturi] vielä tallissa, ettei se ollut ulkona. Joku vaunu kun rytkähtää, niin miten se selviää? Sitten Huugo tuli takas illalla, vähän vailla seittemän sinne päivystyshuoneeseen ja kysyi hyvin kohteliaasti, että "voisinko mä saada pullon kaljaa?". Mä sanoin että kyllä, mä haen. Veturimiehillä oli siellä silloin ja ohan se siellä vieläkin, silloin sanottiin kaljakassaksi, eihän sitä ny enää uskalla kaljakassaksi sanoo, siellä ei saa kaljaa myydäkään, vaan virvokejuomia. Mä kaljapullon hain sieltä missä niitä oli, avasin sen ja se makso. Puoleenväliin joi sen pullon, kysy: "Paljonkohan mahtaa olla kello?". Mä sanoin että viittä vaille seittemän. "Jaaha, kiitos. ...Onkos se illalla vai aamulla?" Mä sanoin, että kyllä se illalla on. "Kiitos, mä lähenkin sitten nukkumaan" ja painu takas.

Se oli rataosaston varastomiehenä. Sillä tuppas olemaan sitä vikaa, että se oli vaikutuksen alaisena töissäkin. Kerran sitten nukkunut siellä toimistossa, varaston nurkassa ja jätkät pahalla päällä kun ei saanut mitään työkaluja ulos, kun ne piti Huugolle kuitata. Ne meni ratamestarin puheille, että ei tule mitään, eihän tästä tule helvettiä, ukko makaa sammuksissa siellä ja tarvittais työkaluja. Me ei edes tiedetä, missä niitä onkaan ja kuitata pitäisi. Ratamestari hermostui, että jumalauta... meni sinne, nykäs Huugon rinnuksista ja ilmotti, että se on nyt lähtö sitte. "Juu, lähetään yhdessä", sano Huugo. Siihenhän ne Huugon laiskottelu sitten loppu. Niillä oli yhteisiä hommia olu tietysti ja arveli [ratamestari] että Huugo kaivaa hänenkin syntinsä esille, niin se voi tulla lähtö hänellekin.

Ratamestari joutui kuitenkin myöhemmin hankaluuksiin alkoholin käyttönsä takia. Kuopiosta saakka tuli asiaa tutkimaan ulkopuolinen päällikkö. Mestaria ei erotettu, mutta hänet siirrettiin syrjäisemmälle asemalle vähäpätöisimpiin

²⁰⁴ H02430.

²⁰⁵ H58220.

tehtäviin.²⁰⁶ Korjaus- ja huoltopuolella oli toinenkin vaikea alkoholitapaus, korjausmies H:

Se oli huoltomiehenä veturitalilla ja oli helkatin hyvä työmies. Se ei huonoa päästänyt käsistään eikä se vissiin huonoa osannut tehäkään. --- Ja sitten siitä niin nöyrä, että jos löytyi jonkun vian kun [kuljettaja] lähtötarkastusta teki taikka jos oli jarrujen säätöä tai muuta, niin muut jurnutti vastaan vaan H. otti pakin: "Joo, minä lähen, missäs se kone on?". Aina se sano: "kyllä minä lähen". Sitten sitä mielellään porukallakin autto, kun se ei ollut mikään riski mies, --- se oli kaksikytseitsemän syntynyt kaveri. Se oli sairastanut kakarana, eihän se silloin enää ollut espanjantauti, mutta se oli joku influenssa tai epidemia kolkyt-luvulla ja siltä oli vissiin toinen vai molemmatko vanhemmat siihen kuolu. --- Liekö se painanut paljon yli neljänkyt kilon, ei ainakaan paljon yli viienkymmenen. Ja sitten sillä oli yhteen aikaan moottoripyörä, se oli se K125, --- mutta sitten se yhdellä lomallaan horjahti herran viinimäkeen ja se vaihto sen mopediin. --- Minä arvelin vaan että sillä on mennä kortti, että se ajaa sillä mopedilla. Se oli seuraava lomakausi, niin se tuli polkupyörällä töihin sitten. "Mitä, vaihdoitko sinä mopedin polkupyörään?" "No perkele, kun tuli hassattua, niin piti vaihtaa." "No mitäs sinä sitten seuraavalla lomalla vaihdat?" "Se on myytävä tämä pyörä ja käveltävä", se totes.²⁰⁷

[Korjausmies H.] putos herkästi. Kerran se tuli humalassa kun siinä oli semmonen vino, seisottava pulpetti, missä kirjetetaan. Mä kirjoitin siinä jotain raporttia --- ja se tuli siihen nuokkumaan, röhisemään. Mä sen verran pukkasin että mee pois, ihan tälle vaan, jumaliste, se kaatua rojahti sinne nurkkaan. Sehän tuollekin Annille, tallisiivoojalle jotain pirujaan puhu, ei se uskaltanu käydä Anniin käsiks. Anni kun otti sen syliinsä, taitto linkkuun ja pudotti perse eellä roskakoppaan. Eihän se auttamatta siitä päässyt pois, kun se kiilautu sinne.²⁰⁸

Tämä putoamisherkkyyks oli maksaa korjausmiehelle hänen henkensä. Juoppoporukassa tuli riitaa jostain asiasta ja H. jäi tappelussa niin pahasti alakynteen, että meni tajuttomaksi. Muut paikalla olleet luulivat hänen kuolleen. He lähtivät kantamaan häntä läheiseen metsään ja siellä hautasivat hänet pieneen notkelmaan. H:n päälle heitettiin vielä ikään kuin naamioinniksi oksia ja risuja. Eräs tallin vintillä asunut veturinkuljettaja sattui näkemään ikkunasta, miten miesjoukko ensin kantoi yhden ihmisen metsään ja hetken kuluttua palasi sieltä ilman kantamusta. Veturinkuljettaja lähti tarkastamaan tilanteen ja löysi helposti miesten tekemän "haudan". Korjausmies H. oli maannut siellä tajuttomana, mutta elossa. Hetken virvoittelun jälkeen H tuli tajuihinsa, ja miehet palasivat yhdessä takaisin kylälle.²⁰⁹

Juopot varasto- ja korjausmiehet eivät päässeet aiheuttamaan kovin pahoja vaaratilanteita, mutta hankalampi tilanne oli silloin, jos kuljettaja oli juonut. Valtaosa kuljettajista tunsu vastuunsa ja he pyrkivät hoitamaan työnsä kunnolla. Laajasti tunnettu oli esimerkiksi kuljettaja O.S., joka ei koko työssäoloaikaan pitänyt tavallista kesälomaa. Aina kun viinanhimo kävi hänelle ylivoimaiseksi, hän meni pyytämään esimiehiltään viikon vapaan, joka otettiin lomapäivistä ja sinä aikana ryyppäsi aamusta iltaan. Sen jälkeen hän palasi takaisin töihin ja

²⁰⁶ H91730.

²⁰⁷ H40950.

²⁰⁸ H56550.

²⁰⁹ H08360.

hoiti tehtävänsä taas seuraavaan ryyppyputkeen asti moitteettomasti. Työssä hän ei ollut humalassa.²¹⁰

Toinen vastaava kertomus koskee Varkauudesta Iisalmen kautta Kontiomäen varikolle ajautunutta vanhapoika-kuljettajaa²¹¹:

Minäkin lämmitin vuosikautia yhdelle vanhalle, vanhapoika oli. Sillä oli semmonen ongelma, ettei kuukausikaupalla tippaakaan, vaan sitten viikkokauden juoda turruutti ja joskus se köllötteli siellä koneen päälläkin, poika [lämmittäjä] teki yksin, piti yksin työt tehä. Ei se tullu täydessä juovuksissa vaan se ei jaksanu tehä töitä pitkässä kohmelossa. Silloin kun sillä oli ryyppyputki päällä niin se hommasi tuuraaajia ja sitten se joskus lähti mukkaan ja nukku siinä nurkassa, yksinään sai [lämmittäjä] tehä työt. Niitä oli semmosia kansanmiehiä. Kukaan sitä ei viitsinyt polttaa, se ei kenellekään hanttiin pannu, se oli pätevä kuljettaja kyllä. Se oli tänne vähän niin kuin joutunut Iisalmesta. --- Sille oli lomat pahimpia, kun se lähti. Sillä oli Iisalmessa vanhoja kavereita, niin se sano, että "minä istun lattialle enkä katokaan ulos niin minä pääsen Varkauteen", mutta ei se koskaan päässyt Iisalmea pitemmälle, kun se lähti lomalle.

Yleensä kuljettajat ymmärsivät, etteivät voi lähteä ajoon humalassa. Yksi ahkera viinamäen mies soitti tallipäivystäjälle, kun olisi ollut töihin lähtö ja sanoi: "Pankee minun tilalle toinen mies, minnoon saassa, ei oo venettä eikä puhelinta."²¹² Eräs kuljettaja muisteli omia kokemuksiaan:

Kyllä minäkin pari kolme kertaa jouduin menemään töihin sen takia, että kaveri oli niin humalassa ettei pystynyt. Kerran olin tallipäivystyksessä siinä, siinä oli kulettaja, että ei se ... pois piti ajaa kun se tuli töihin. Minä ajoin sen pois, että mene kottiin. Kerran se pysäytti minut, --- toisen kuljettajakaverin kanssa tuli vastaan, ne oli niin humalassa kuin pellet, keskellä tietä kävelivät. Minä pysäytin auton, niin se sano, että "mene töihin mun puolesta kahelta, näethän sä, ettei minusta ole mihinkään". Että tällaisia siellä oli.²¹³

Se oli semmosta tissuttelua, että sitä otettiin ja jopa työssä käytiin. Jotkut käytti siellä, mutta se ei siihen aikaan ollu niin kuin rangaistava teko, jos oli. Jos mies hoiti tehtävänsä, niin ei siinä mitään ja kun kaverit oli samanlaisia, niin ne suojeli sitä ommaa, siihen omaan kaveripiiriin kuuluvaa, niin eihän sitä käräytetty missään nimessä.²¹⁴

Puutteenperän asunnoissa meno yltyi välillä sellaiseksi, että rauhalliset perheet joutuivat pyytämään asemapäällikköä puuttumaan asiaan. Tämän jälkeen saatiin tiukat säännöt siitä, että erityisesti yöaika on rauhoitettava meteliltä.²¹⁵ Se ei kuitenkaan paljon auttanut vuorotöitä tekeviä, joiden olisi pitänyt saada nukkua myös päivisin. Juopuneitten nahinat eivät aina rajoittuneet yksinomaan paikkakunnalle. Vanhat rautatieläiset muistelivat, että vielä 1950-luvun loppupuolella Kontiomäeltä lähti viikonloppuisin nuoria miehiä paikallisjunalla Kaajaanin tappelemaan.²¹⁶

Työtekijätason lisäksi alkoholin käyttö saattoi ulottua myös virkamieskerrokseen. Muistikuvat kertovat esimerkiksi paikkakunnalla toimineesta rautatie-

²¹⁰ H82500.

²¹¹ H82290.

²¹² H98810.

²¹³ H98810.

²¹⁴ H39410.

²¹⁵ H37370.

²¹⁶ H10350.

lääkäristä, jolle viina oli ongelma. 1950-luvun lopussa virkaan nimitettiin lääketieteen lisensiaatti J.A., joka oli erittäin hyvä erikoislääkäri, mutta juoppo. Hän ehti toimia Kontiomäellä vain hieman yli vuoden, jonka jälkeen lähti Lappiin, jossa raitistui. Hänen muistetaan pitäneen usein vastaanottorakennuksensa pihalla sulkeisharjoituksia muille juupoille ja hänet nähtiin kylminä syysöinäkin kävelemässä pitkin Sotkamontietä päällään vain valkoinen lääkärintakki ja kainalossaan iso pirtupullo.²¹⁷

Toiselta paikkakunnalta siirtyneestä Kontiomäellä harjoitettu juopuneitten suojelu ja asian salailu tuntui oudolta. Jos asiaan yritti puuttua, niin muut kuljettajat suuttuivat.²¹⁸ Tallipäivystäjä, joka viime kädessä vastasi ajoon lähtevän kuljettajan työkunnosta, oli hankalassa välikädessä. Hän oli melkein aina myös itse kuljettaja, joten vaikka puhalluslaitteet saatiinkin tallille vuonna 1975, hän olisi joutunut puhalluttamaan työkavereitaan, jotka vielä pitivät itseään asemansa vuoksi niin isoina herroina, etteivät välttämättä olisi edes suostuneet puhaltamaan. Mikäli juopunut olisi tallipäivystäjän estelyistä huolimatta lähtenyt veturiin, päivystäjä olisi joutunut kutsumaan poliisit estämään sen. Solidaarisuuden vaakakupissa painoi myös se, että antaessaan miljoonien markkojen hintaisen veturin juopuneelle ja saattaessaan mahdollisesti lukuisia ihmisiä vaaralle alttiiksi, osavastuu lankesi myös tallipäivystäjälle.²¹⁹ 1960-luvun alussa Veturimiesten liiton lehti puuttui varikoilla ilmenevään aiheettomaan solidaarisuuteen, koska se vaaransi monen hengen. "Toverihenki ja raittius ei kahdenkeskeinen asia", otsikoi lehti jutun, jossa juopuneesta kuljettajasta vaadittiin ehdottomasti ilmoittamaan eteenpäin.²²⁰

Kontiomäellä tilanne ajautui kuitenkin 1950-luvun loppupuolella jo siihen pisteeseen, että ulkopuolisetkin alkoivat kiinnittää huomiota eräiden kuljettajien huonoon työkuntoon ja vaatia asiaan muutosta. Rautatieläisen vaimo muistele²²¹:

Hyvin tiedän, että kantamalla pojat vei sen [kuljettajan] veturin päälle ja panivat istumaan siihen. Kun junanlähettäjä [antoi luvan] että saa lähteä, niin se istuu tökötti siinä. Lämmittäjä hoiti tehtävät ja kun oli päästy pohjoisvaihteen ohi, niin se rupes siihen makkaamaan ja lämmittäjä hoiti yksin koko junan. Niin mä sanoin, että kun nyt tuli tämä, että ainoastaan kulettaja on junassa, yhden miehen junat mennee, niin mä sanoin, että eihän se mitään uutta ole, että ennen vaan se toinen on maanut siinä vieressä, niin kyllä ne pikkusen katto hittaasti.

1970-luvun puolivälissä tilanne alkoi rauhoittua, kun talleille saatiin puhalluslaitteet, työterveyslääkäri alkoi kiinnittää entistä enemmän huomiota alkoholi-ongelmaisiin ja heidän ongelmansa salailu saatiin loppumaan.²²² Varikonpäällikkö otti alaisiinsa tiukan linjan, eikä valittavana ollut kuin kaksi vaihtoehtoa, joka hoito-

²¹⁷ H82110; KKKK, VR:n kirjediaari 30 a IV, saapuneita kirjeitä 2, rautatielääläkärisopimus 01.11.1959.

²¹⁸ H63130.

²¹⁹ H68210.

²²⁰ Veturimies 3/1961, s. 193.

²²¹ H16540.

²²² H16540.

laitokseen tai eropaperit.²²³ Veturinkuljettajien ammattiosasto otti myös yhdessä kokouksessaan sen kannan, että jokaisesta juopumustapauksesta on ilmoitettava eteenpäin eikä niitä saa salailta.²²⁴ Liikennepuolen ammattiosasto nimitti oman henkilön hoitamaan alkoholiongelmien selvittelyä.²²⁵ Ongelmat alkoivat vähentyä myös sitä kautta, että vanha alkoholistipolvi jäi eläkkeelle, ja heidän tilalleen tulleet nuoremmat miehet olivat jo vastuuntuntoisempia.²²⁶

Koska viinakauppaa ei lähistöllä ollut, harjoitettiin kotipolttoa. Muistikuivat pontikankeitosta jakaantuvat kahtia. Yhtä mieltä ollaan siitä, että kotipolttoa harjoitettiin, mutta jotkut ovat sitä mieltä, että voittopuolisesti keittäjinä olivat rautatieläiset²²⁷, toisen mielestä taas poltto oli tyypillisempää kanta-asukkaiden parissa. Esimerkiksi Pesiökylässä sanotaan olleen eräs suuri ja komea talo, joka oli kokonaan pontikalla tehty.²²⁸ Vanha polvi muistaa myös Kontiomäen pohjoispuolella sijainneet niin sanotut Viinamäen talot, jotka tunnettiin pontikastaan.²²⁹ Varsinkin epäsäännöllisissä ja huonosti palkatuissa savottatöissä olleille pontikankeitto oli lähes välttämätön tulonhankintakeino sellaisina aikoina, jolloin metsätöitä ei ollut tarjolla. Joissakin tapauksissa siitä tuli ainoa tulonlähde. Kontiomäen alueellakin oli miehiä, jotka aina välillä kävivät istumassa linnassa muutaman kuukauden ja kotiin palattuaan taas jatkoivat keittämistä.²³⁰ Rautatieläisetkään eivät olleet ainoastaan ostavana osapuolena, vaan keittivät itsekin kotitarpeiksi. Puutteenperällä ja varsinkin kivitaloissa pontikka tehtiin Mehu-Maijalla, menetelmällä, joka sopi kerrostaloasuntoihin. Eräs haastateltava kertoi, että hän osaa sen taidon vieläkin.²³¹

Pontikan myynnin lisäksi Kontiomäellä oli perheitä, jotka elättivät itsensä kauppaamalla "pimeää viinaa" eli viinaa välittämällä. Tällaista toimintaa harjoitti ainakin yksi romani- ja yksi valkolaisperhe. Näistä ensin mainittujen toiminta oli hyvinkin julkeaa ja julkista. Ennen kuin Asemaravintola sai anniskeluoikeudet, romaneitten auto seisoj melkein joka ilta ravintolan nurkalla ja myyntivarasto oli auton matkatavaratilassa. Ravintola-asiakkaan ei aina tarvinnut lähteä edes ulos tekemään kauppooja, sillä kauppa käytiin myös ravintolan ikkunan kautta. Joskus soitettiin poliisit paikalle, mutta yleensä henkilökunta ei uskaltanut puuttua tapahtumaan, kuten ravintolassa työskennellyt muistelee: "Ne uhkailivat, jos vaan menet sanomaan [poliisille], niin kovat on kopinat, et kävele kovin pitkälle".²³² Vakioasiakkaille viinanmyyjät veivät pullot kotiin asti.²³³ Jos ostajana oli oudompi tai sellainen, jonka ei olettanut kaipaavan pimeää pulloa, tälle ei myyty, vaan todettiin yksinomaan: "en mie siulle myy".²³⁴ Roma-

²²³ H02430.

²²⁴ H98810.

²²⁵ RTLÄ, Kontiomäki, osasto 80 kirjeenvaihto vv 1945 - 1978, työjärjestys R1 os 80 vuosikokoukselle 22.02.1976.

²²⁶ H98810.

²²⁷ H62200.

²²⁸ H73250.

²²⁹ H61220.

²³⁰ H04500.

²³¹ H21160.

²³² H36760.

²³³ H04500.

²³⁴ H19950.

nit kävivät kauppaa vain käteisellä, mutta viinaa myynyt valkolaisperhe antoi sitä kovalla korolla velaksikin. He vaativat yleensä velalle pantin tai takuun. Eräs rouva olisi halunnut käydä maksamassa miehensä tililtä jonkun laskun, mutta ei löytänyt pankkikirjaa. Mies tunnusti lopulta, että se oli kyseisellä perheellä panttina viinaveloista, ja mies kävi tilipäivinä yhdessä viinanmyyjäperheen kanssa nostamassa miehen palkan viinavelkojen maksuksi. Rouva sai kuitenkin pankkikirjan pois perheeltä uhattuaan näitä poliisilla. Viinanmyyjäperhe joi myös itse. Ainakin yksi veturinkuljettaja aloitti lomansa perheen luona ja pysyi siellä niin kauan kun hänen koko palkkansa oli juotu.²³⁵

Jotta Kontiomäkeä ei yksin syyllistetä, on muistettava, että alkoholin runsas käyttö ei ollut yksinomaan tuon paikan ongelma, mutta siellä se tuli paikan pienuuden ja sinne lähetetyn työntekijäaineen vuoksi enemmän esille. Ongelma oli valtakunnallinen. Rautatiehallituksen 1950-luvulla käsittelemistä kurinpitojutuista valtaosa koski juopumuksia. Esimerkiksi vuoden 1952 alun kurinpitoasioissa Rautatiehallituksen 104 syytteesen asettaman joukosta 74 tapausta koski juopumusrikkomuksia ja vielä kolmea vuotta myöhemminkin puolet rikkomuksista johtui alkoholista.²³⁶ Kontiomäen osalta ongelmaa ei voi vähätellä, mutta sille ei pidä liioin antaa liian suurta painoarvoa. Uuden ongelmaryypään toi tullessaan 1960-luvun lopussa vapautunut keskiolut.

Keskioluen tulo Kontiomäelle herätti kahdenlaisia tuntemuksia. Sen myötä "omien kuppien", kahvioihin salakuljetettujen omien viinasten juonti, teko ja suuvesien sekoittaminen virvoitusjuomiin vähenivät tuntuvasti, jolloin myös humalatilasta tuli hieman rauhallisempi. Entiset yhteiset pontikkajuomingit metsiköissä vähenivät tuntuvasti, kun olutta alettiin nauttia asunnoissa ja kahviloissa.²³⁷ Samalla kuitenkin satunnaisesti suuria määriä alkoholia käyttäneitten eli "tuurijuoppojen" tilalle tulivat selkeästi alkoholisoituneet, työhön kykenemättömät miehet. Tällaisia tapauksia ei vielä 1950-luvulla ollut juuri nimeksikään, sillä siihen aikaan nekin, joilla oli juomisongelmia, tekivät työtä. Työt katkaisi pitkä "ryyppyjakso", mutta sen jälkeen palattiin työhön.²³⁸ Työssäoloaikana pää ehti selvitä kokonaan, mutta keskiolutkautena näin ei enää tapahtunut. Pienestä humalasta tuli vakio-olotila.²³⁹ Oluen helppo saatavuus ja halvahko hinta alkoivat luoda oman alkoholistityypin, jolle oluesta tuli elämän sisältö. Erään alkoholistin puoliso muisteli miehensä alkuun olleen tuurijuoppo, mutta keskioluen myötä juominen jatkui päiväkausia, joskus yölläkin. Mies saattoi soittaa keskellä yötä kauppiaalle, että jättää olutkorin rappusille, niin vaimo käy sen sieltä hakemassa.²⁴⁰

Tämän kaltainen anniskelu- ja myyntimääräysten rikkominen aiheutti vaikeuksia nimenomaan yhdelle kontiomäkeläiselle baarille. Valituksia alkoi tulla siitä, että baarin pitäjä oli "samassa köörissä ja humalassa. Se oli aina kuppia tehny ja sitten kun se sulki sen baarin niin se tuli [asema]ravintolaan ja öyk-

²³⁵ H59720.

²³⁶ Rautatieläinen 10/1952, s. 6; Rautatieläinen 6/1955, s. 8.

²³⁷ H73250.

²³⁸ H04500.

²³⁹ H63450.

²⁴⁰ H59720.

käröi siellä²⁴¹, muistelee eräs vanha kontiomäkeläinen. Baarin anniskeluluvat peruutettiin, kun Alkon tarkastaja sattui tulemaan käymään ja näki baarin portailla istuvan juopuneita, vaikka paikan olisi pitänyt olla kiinni. Tarkastaja kysyi, olivatko miehet juoneet sisällä baarissa, johon he vastasivat, että "missäs helvetissä muuallakaan näin kylmällä ilmalla". Kun myyntimääräyksiä ja niiden valvontaa tiukennettiin, erään kaupan ikkunat särjettiin, kun kauppias kieltäytyi myymästä olutta sulkemisajan jälkeen. Säännöt kielsivät myös oluen juomisen heti myyntipaikan ulkopuolella ja kauppias yritti useita kertoja saada kaljanostajia siirtymään kaupan portailla kauemmas juomaan, mutta huonolla menestyksellä.²⁴² Keskiolut vaikutti haitallisesti osaan perheistä siinä, että vakioitu summa, joka perheen ruokamenoihin kuukaudessa oli käyttää, hupeni osittain keskiolueen. Kun oluen juonti vielä lisääntyi, perheen rahavaroista yhä suurempi osa meni siihen ja joillakin oli jopa vaikeuksia selvitä kunkin kuukauden ruokalaskusta²⁴³: "Ihmiset tykkäs, että nyt saapi sitä olutta ja sitä on... ja se olut otti vallan, eihän sitä voi sanoa, että suuri prosentti, mutta kummiskin aika suuri"²⁴⁴, pohti yksi haastateltava tuota aikaa.

Villi Länsi ja laki

Kontiomäkeä on kutsuttu "Villiksi Länneksi": se sijaitsi syrjässä suurista valtaväylistä, sinne lähetettiin "sopeutumaton" ainesta ja sen elämäntapa on joskus ollut hieman tavallisuudesta poikkeava.²⁴⁵ Mikään väkivaltainen tai rikollinen paikka se ei kuitenkaan ollut. Juoppojen kesken nahinointia oli jonkin verran, mutta koska kaikki tunsivat toisensa, he tiesivät samalla, kenestä tuli juopuneena hankala ja missä vaiheessa hänelle tarjoaminen on syytä lopettaa.²⁴⁶ Eniten tappeluita aiheuttivat korttipelit, joita usein pelattiin uhkapelin säännöillä. Kortinlyöntiä harrastettiin erityisesti ennen sotia, ja uudestaan se tuli Kontiomäellä muotiin 1950-luvulla. Uhkapelejä ei pelattu pirttikahviloissa eikä juuri majoituspaikeissa, koska uhkapeli oli laissa kielletty, vaan korttirinkejä kerääntyi "kuusenkynnelle", lähimetsiin ja ulkorakennuksiin.²⁴⁷

Alkoholin käytön tapaan peli-ilmiö oli tuttu muuallakin. Kautta koko Suomen junapelurit olivat jonkin aikaa rautateitten vitsauksena. He matkustivat junassa paikasta toiseen ja pyrkivät matkan aikana "höynäyttämään maalaisukkoja". Kiinnijäämisen riski oli melko vähäinen, sillä rahat vaihtoivat omistajaa junan käymälässä ja jos höynäytyksen kohteeksi joutunut antoi pelurit ilmi, hän joutui myös itse syytteeseen.²⁴⁸ Osa junien korttihuijareista siirtyi sodan jälkeen Kainuuseen. Suomussalmen voimalaitostyömaa toi maakuntaan paljon siirto-

²⁴¹ H36760.

²⁴² H62830.

²⁴³ H64440.

²⁴⁴ H17470.

²⁴⁵ H82290, H08800.

²⁴⁶ H16540.

²⁴⁷ H85500.

²⁴⁸ Rautatieläinen 38/1955, s. 8.

työläisiä 1950-luvulla, ja nämä olivat korttihuijareille otollista ainesta. Kun huijarit alettiin tuntea Suomussalmen alueella liian hyvin, he siirtyivät Kontiomäelle, jossa asusti paljon linjakuormausmiehiä. Kuormaajat siirtyivät työmaalta toiselle aina urakkatilanteen mukaan, joten he eivät ehtineet oppia tuntemaan ammattipelureita. Pelejä pidettiin sunnuntaisin Kontiomäen talojen saunoissa, ja korttihuijarit saattoivat viedä päivässä työmiehen kuukauden ansiot.²⁴⁹ Tämä johti riitoihin ja välienselvittelyihin. Pelien ja pelivelkojen vuoksi pirttikahviloissa tapeltiin joka ilta.²⁵⁰

Rautatien myötä Kontiomäelle saapui 1920-luvulla paljon irtolaisia. Se synnytti aina 1930-luvulle saakka jatkuneita jengitappeluja ja rotunahinoita. Kontiomäellä kävi tuolloin runsaasti romaneja, jotka saapuivat paikalle hevoskuntana ja joko majoittuivat tai ainakin kävivät istuksimassa pirttikahviloissa. Nämä etelästä tulleet romanit olivat usein tappeluitten syynä. Vanha kontiomäkeläispolvi muistaa heidän joukostaan erityisesti Pikipojaksi kutsutun pienikokoisen ja tummaihoisen miehen. Hänet tunnettiin kovana rähisijänä, joka usein joutui pihalle kahvilasta. Jonkin matkaa Kontiomäen ulkopuolella asuvat K:n veljekset aloittivat yleensä tappelut näitten romanien kanssa. Kahden veljeksen lisäksi myös heidän isänsä osallistui nahinoihin ja oli kolmikön innokkain tappelija. Nuorimman veljen tehtävänä oli käydä hakemassa osuuskaupalta halot, joilla "räimivät mustalaisia ohtaluuhun".²⁵¹ Muuan Kontiomäellä vakituiseen asuvista romaneista elätti itsensä hakkaamalla polttopuita. Etelästä tulleet hevoskuntien muistetaan usein vieneen tämän romanin halkopinojen taakse ja antaneen tälle sakinhivutusta. Paikallisten asukkaiden mielestä pahoinpitelyitten syynä oli se, että Kontiomäen romani teki töitä²⁵², vaikka tilanteen syynä saattoivat yhtä hyvin olla esimerkiksi tulehtuneet sukulaissuhteet. Pahoja vammoja näissä tappeluissa ei liene syntynyt, vaikkakin Pikipoika onnistui puraisemaan yhdeltä K:n veljistä sormenpään irti.

Kontiomäellä toimi oma poliisi jo ennen sotia. Paikallispoliisi pysyi virassa aina siihen asti, kunnes paikkakunta alkoi hiljentyä. Samaan aikaan ympäri maata alettiin pieniä poliisipäivystyksiä sulkea. Syrjäinen ja valvoton Kontiomäen toimipiste yllytti ainakin yhden 1930-luvulla poliisin tehtäviä hoitaneen miehen myymään sivutoimenaan pontikkaa. Kun hän jäi siitä kiinni, oli seurauksena erottaminen virasta. Hänen muistetaan potkujen jälkeen Kontiomäeltä lähtiessään kyselleen: "Millaiseksikohan mahtavat mehtätyömiehen palkat muodostua?"²⁵³ Uhkaavin tilanne Kontiomäen paikallispoliisin kohdalla saattoi olla se, kun sota-aikana suomalaiset sotilaat ryöstivät Kajaanin Alkon. Kiinni saadut sotilaat määrättiin rangaistuspataljoonaan, joka osallistui Lapin sotaan ja laitettiin pohjoiseen menevään junaan. Kontiomäellä palvelevat kaksi poliisia saivat tiedon juopuneen sotilasryhmän tulosta. He päättivät, että tiukkaa linjaa sotilaitten suhteen ei oteta. Heitä oli vain kaksi ja sotilaita paljon, eivätkä he olisi mahtaneet mitään, jos sotilaat olisivat innostuneet riehumaan

²⁴⁹ H62200.

²⁵⁰ H73300.

²⁵¹ H52760.

²⁵² H46800.

²⁵³ H52760.

aseittensa kanssa. Kun juna pysähtyi asemalla, sotilaat nousivat siitä pois, mutta rähisivät vain keskenään eikä hankalaa tilannetta päässyt syntymään.²⁵⁴

Villi Länsi-nimityksen kerrotaan syntyneen myös siitä, että pitkään Kontiomäellä palvelleet paikallispoliisit suhtautuivat lähes kaikkiin eteen tuleviin tilanteisiin rauhallisesti. Lain tulkinta eräissä tapauksissa oli suurkaupunkien käytäntöä lievempää. Tutkittavat jututkaan eivät olleet kovin suuria tai vakavia, ja poliisit tunsivat käytännössä paikkakunnan kaikki asukkaat. Murhia tai tapoja Kontiomäellä ei tapahtunut ja rautatieliikenteeseen liittyvät kuolemantapaukset, junan alle jäämiset, olivat tutkituista jutuista vakavimpia. Kontiomäellä on tapahtunut lisäksi yksi epäselvä kuolemantapaus. Kontiomäen historiikissa tapaus mainitaan vain lyhyesti: "Aseman pommisuojaa käytettiin myös putkana, mutta lopetettiin, kun Kalle Kemppainen menetti suojassa henkensä oudolla tavalla."²⁵⁵ Tämä tapaus sattui sota-aikana. Kemppainen vietiin putkaan päihtymyksen vuoksi ja sen jälkeisistä tapahtumista ei ole selkeää tietoa. Jotkut ovat väittäneet, että suojasta olisi kuulunut avunhuutoja tai muuta meteliä ja he epäilevät, että Kemppaista olisi mukiloitu. Joidenkin mielestä taas poliisit eivät käyneet Kemppaista katsomassa avunhuudoista huolimatta ja tämä kuoli sydänkohtaukseen.²⁵⁶ Lopullista totuutta tapahtumista eivät kontiomäkeläiset tiedä — tuskinpa ketkään muutkaan.

Yleensä poliisille päätyneet jutut olivat kuitenkin harmittomampia. Kontiomäen poliisitutkintapöytäkirjat koskevat muun muassa laittomien pontikka-tehtaitten etsintää ja hirven salakaatoa. Paikkakunnan mitoissa "vakavin" rikkomus koski varkaussarjaa, jossa erästä paikkakunnalta jo pois muuttanutta naista epäiltiin muun muassa sängynpeiton, kahden flanellisen alusvaateparin, kolmen mehupullon, sateenvarjon ja pistosahan anastuksesta. Koska epäilty oli jo muuttanut Etelä-Suomeen, Kontiomäen poliisi lähetti kuulustelupyynnön sinne eikä varkautta enää tutkittu paikkakunnalla. 1950-luvulla poliisia työllistivät lukuisat ilmoitukset kadonneista tai koiran repimistä ostokorteista.²⁵⁷ Tehävien näennäisestä helppoudesta huolimatta yksi poliisi vaihtoi ammattia, koska hän katsoi viranhoidon Kainuun köyhällä alueella olevan vastoin hänen etiikkaansa, kuten hänen läheinen sukulaisensa muistelee²⁵⁸ :

Poliisilla oli ulosotto. Ja sano sitten kun hän kulki niitä Kainuun pieniä mökkejä, että sinne pitää mennä se ainut lehmä ulosmittaamaan, kun hänen mielestään siihen taloon pitäs viijä kolme [lehmää], että riittäis niille lapsille ruokaa. --- Että kun ei oo muuta, niin pittää se ainut lehmä ulosmitata veroista taikka jostakin tämmösestä jutusta. Toinen juttu silloin oli, että jos humalainen tuotiin putkaan, niin niitä ois pitänyt sakottaa, --- mutta hän sitten sano, että se ei sovi hänen luonteelleen, kun hän tuntee ne kaikki [putkaan pannut] niin hän kokee, että hän ottaa lasten suusta leivän, kun hän niille sakkolapun kirjoittaa. Ennehän ne maksaa sakkolapun palkastaan kun lähtee linnaan lusimaan.

²⁵⁴ H97895. Aiheesta myös Väisänen 2002, s. 156.

²⁵⁵ Karjalainen 1995, s. 92.

²⁵⁶ H63530, H85640.

²⁵⁷ OMA, Paltamon piirin apulaisnimismies C III:1. Poliisitutkintapöytäkirjat.

²⁵⁸ H83825.

Juopumuksen takia säilöön otettuja olikin asukasmäärä huomioon ottaen melko paljon. Putkaan otettujen lukumäärä 1950-luvun loppupuolella ja seuraavan vuosikymmenen alussa nousi vuosittain yli sadan. Pidätettyjen kirjoissa toistuvat tosin samat nimet melko usein, mutta näiden vakioasiakkaiden määrä on kuitenkin verrattain pieni.²⁵⁹ Juoppoputkaan joutuneiden määrää kasvattaa se, että kirjaan merkittiin myös ne lukuisat tapaukset, joissa Kontiomäelle saapuneen junan konduktööri poistatti junassa juopotelleen. Poliisit kävivät hakemassa matkalaisen asemalta ja veivät yöksi säilöön. Aamulla putkassa yön yli nukkunut pääsi taas jatkamaan matkaansa toisella junalla. Näitä tapauksia oli hyvin runsaasti.²⁶⁰ Kontiomäen putka oli siis kovassa käytössä, vaikka kaikkia paikkakuntalaisia juopuneita ei suoralta kädeltä sinne vietykään. Kontiomäen poliisilla oli omat keinonsa estää paikallisia alkoholisteja sortumasta lainvastaisiin tekoihin: kun eräällä kontiomäkeläisellä miehellä oli tapana ajaa mopollaan humalassa, niin kyläpoliisi vei häneltä ensin kengät, ettei mies enää olisi lähtenyt ajoon. Kun mies kuitenkin jatkoi mopoiluaan, nyt paljain jaloin, hänet laitettiin putkaan.²⁶¹

Putka toimi joskus melkein itsepalveluperiaatteella. Eräänä kylmänä talvi-iltana yhteisessä poikamiesboksissa veturitallin yläkerrassa asuneet miehet olivat juuri tulleet sisään, kun ulkoa kuului omituista ääntä. He kuuntelivat aikansa ja vakuuttuivat lopulta siitä, että kyseessä oli ihmisen ääni. Lähdettyään etsimään ulkoa äänen lähde he löysivät lopulta Leonard-nimisen rautatieläisen, joka oli sammunut ojan pohjalle ja jäänyt sinne kiinni. Selvin päin hän olisi päässyt sieltä omin avuin ylös, mutta juopuneena ei jaksanut riuhtaista itseään irti. Miehet auttoivat Leonardin ojasta, ja toinen heistä lähti kysymään lähellä asuvalta kyläpoliisilta, mitä tämän kanssa pitäisi tehdä. Poliisi neuvoi, että miehet voisivat viedä Leonardin putkaan. Putka ei kuulemma ollut lukossa ja sen oven vieressä oli iso vesikelkka, jolla miehen voisi sinne kuljettaa. Poliisi oli vielä jatkanut, että putkan voi jättää lukitsematta. "Siellä on lämmintä, ei Leonard sieltä mihinkään lähde".²⁶²

Kontiomäen kaltaisessa pienessä kylässä putkaan joutuminen merkitsi tavallista pahempaa rangaistusta. Poliisiasemarakennuksen toisessa päässä oli poliisin asunto. Poliisin vaimon tehtäviin kuului pidätettyjen ja säilöön otettujen huoltaminen, muun muassa ruoan ja veden jakelu. Lisärangaistus tuli kiinnioteuille siitä häpeästä, kun huomasivat, mihin olivat joutuneet ja varsinkin kun vielä poliisin vaimo toi heille vettä. He tiesivät, että joutuvat poliisin perheenjäsenten kanssa silmätysten kadulla melkein päivittäin. Poliisiperheen lapset kuuluivat aina iltaisin sen metakan, jota päihtyneet pitivät, kun heitä laitettiin selliin ja olivat ihmetelleet, että miten nuo sedät illalla vielä puhuivat niin tuhmia ja nyt aamulla ovat tuolla toimistossa noin kiltisti.²⁶³

²⁵⁹ OMA, Paltamon nimismiespiiri, Pidätettyjen kirjat Avla:3 8.10.57 - 27.12.1960; Avla:4 13.9.1960 - 31.12.1964; Avla:5 1965 - 6.9. 1967.

²⁶⁰ H10009.

²⁶¹ H16540.

²⁶² H08360.

²⁶³ H43220, H08500.

Tuttuihin poliiseihin tottuneille paikkakuntalaisille vaikeuksia tuottivat tilanteet, joissa "lentävät" eli liikkuvan poliisin partiot kävivät Kontiomäellä. Toispaikkakuntalaiset poliisit suhtautuivat paikallisia virkaveljiään tiukemmin esimerkiksi julkisella paikalla juopotteluun. Jo edellisessä luvussa mainittu Kusti Korhonen oli kerran istunut miltei Kontiomäen poliisiputkaa vastapäätä, koiran juurella ja hörppinyt paloviinapullosta. Liikkuvan poliisin partio pysähtyi Kustin eteen ja poliisit aikoivat viedä hänen pullonsa. Kusti piti kaksin käsin pullostaan kiinni, työnsi sen reppuunsa ja sanoi tiukasti "pulloa ette vie". Hän nousi ylös, nakkasi repun selkäänsä ja lähti huojuen polkupyörällään ajamaan kohti kotiaan. Poliisit katsoivat viisaammaksi jättää asian siihen.²⁶⁴

Liikkuvan poliisin miehiä kävikin Kontiomäellä useasti. Heti sotien jälkeisinä vuosina he hoitivat junapartioinnin ja myöhemmin heidän tehtäviinsä kuului junaliikenteen valvonta. Tämän lisäksi he toivat vangittuja ja pidätettyjä Kontiomäelle, sillä paikka toimi pitkään vankien kuljetuskeskuksena. Ylimaan alueelta eli Suomussalmen ja Ämmänsaaren seuduilta tuotiin kerran viikossa Kontiomäen poliisiasemalle vankivaunussa Ouluun tuomiotaan istumaan lähetettäviä vankeja. Vankivaunu oli pohjoiseen menevässä junassa kerran viikossa, yleensä maanantaisin. Vangit joutuivat joskus odottamaan useamman päivänkin Kontiomäellä, ennen kuin pääsivät eteenpäin. Heitä tuotiin Ylimaasta suunnilleen sitä mukaa, kun kiinniottoja tapahtui.²⁶⁵

Vapaa-ajan vietto

Iltamat ja tanssit

Kontiomäen alueella oli aluksi kaksi erillistä iltamapaikkaa, Haaralanmäellä, jonkin matkaa Hyrynsalmen suuntaan, sijaitti työväentalo ja Tololanmäen tien varrella nuorisoseuran talo. 1920-luvulla Kontiomäen nykyisen keskustan alueella, Paakintien ja Kainuun Osuusliikkeen välimailla oli tanssilava. Työväentalolla ei kovin usein järjestetty iltamia, joskus tansseja. Nuorisoseuran talo oli sen sijaan suosittu paikka, eikä sinne tulijoita jaoteltu puoluekannan mukaan.²⁶⁶ Pelkkiä tanssi-iltamia ei poliisilain mukaan saanut järjestää, joten aluksi oli tarjolla muuta ohjelmaa, esimerkiksi laulua, tanssiesityksiä ja pienoishäytelmiä. Varsinkin ennen sotia ja heti niiden jälkeen iltamat potivat pahaa naispulaa. Kontiomäki oli hyvin miesvaltainen paikka eivätkä naiset vielä tuolloin lähteneet kovin pitkälle juhliin. Nuorisoseuran talossa juhliittiin yleensä varsin siivosti eikä levottomuuksia esiintynyt juuri koskaan. Kyläpoliisit olivat silti tanssi-iltoina valmiudessa, ja joskus myös Paltamon nimismies teki paikkaan ratsian.²⁶⁷

Iltamissa käytiin muuallakin, samoin muualta tultiin Kontiomäen tansseihin. Matkat olivat pitkiä eikä kulkuneuvoja ollut. "Sen vaan sanon, että kuinka

²⁶⁴ H44170.

²⁶⁵ H43220.

²⁶⁶ H90820.

²⁶⁷ H31110.

moni nykynuorista enää lähtisi semmosta matkaa kuin Kontiomäeltä Vaalaan polkupyörällä iltamiin! [noin 60 kilometriä suuntaansa]", muistelee eräs nuoruudessaan paikkakunnan rientoihin tutustunut mies²⁶⁸. Niin pitkää matkaa ei kuitenkaan usein tehty, yleensä iltamissa käytiin hieman lähempänä, Kajaanissa tai Sotkamossa. Kajaaniin pääsi junalla, mutta Sotkamoon oli aluksi mentävä polkupyörällä. Häissä käytiin kuokkimassa ja niiden vuoksi saatettiin tehdä pitkiäkin matkoja. Niihin myös lähdettiin suurella porukalla tappelemaan, sillä hääjuhlat säilyivät pitkään levottomina. Jos ketään ei häissä puukotettu, niin ainakin yksi kunnan tappelu piti saada aikaan.²⁶⁹ Vuonna 1947 järjestettiin Suo-vaarassa, parinkymmenen kilometrin päässä Kontiomäeltä, häät, joissa oli julkinen puukkotappelu. Yhtä miestä puukotettiin ja tämä nähtiin myöhemmin makaamassa talon navetan edustalla heinäkasassa. Kertojan mukaan kukaan ei katsonut asiaksi hakea poliisia paikalle eikä ole tietoa, oliko mies kuollut vai selvisikö hän puukotuksesta hengissä.²⁷⁰ Joskus tavallisissa tansseissakin saattoi syntyä pientä tönimistä, mikäli joku poika tanssitti liian tiiviisti tyttöä, jonka joku toinen katsoi "kuuluvan itselleen": "Yks poika innostu vähän liian paljon tanssittammaa sitä naista ja sitten kun ne loppu ne juhlat, niin nurkan takkaa tuli käsi ja veti kaverin ravatin meleko tiukalle."²⁷¹, muistelee eräs mies omia kokemuksiaan. Hääjuhlien aikaiset tappelut ja puukotukset riippuivat ilmeisesti hieman vihittävistä suvuista, sillä rauhallisia häitäkin oli, muistelee eräs nuoruutensa Kontiomäellä asunut nainen: "Oon ollu monissakkiin häissä, ainakin kolmissa tai nelissä...aina oli oikein siistit vaan läksinkö minä sitten aikaisempaan pois ... ei ainakaan koskaan mittään kuulunu semmosta minun korviin, en ainakaan muista, että ois mittään semmosta väkivallantekoja."²⁷²

Kontiomäki oli miesvaltainen paikka ja naisia oli sieltä lähdettävä etsimään muualta. Kovin paljon pysyviä poikamiehiä Kontiomäellä ei tosin asunut. Jopa osa komennusmiehistä oli naimisissa, mutta heidän perheensä asuivat toisilla paikkakunnilla, joskus pitkäänkin, kun perheasunnon saanti Kontiomäeltä oli vaikeaa. Miesvaltaisuus aiheutti sen, että jotkut paikkakunnalla syntyneet ja kasvaneet ujostelivat naisia. Eräskin nuori poika lähti usean kilometrin päähän ensimmäisille tansseilleen tyttöjä tapaamaan, mutta tanssipaikan ulkopuolella hänen rohkeutensa petti ja piti palata niine hyvine kotiin. Seuraavan kerran hän uskalsi jo tanssipaikalle sisään, mutta ensimmäisen tanssin aikana tyttö jätti hänet keskelle tanssilattiaa eikä kertonut edes syytä. Vasta kolmas kerta onnistui.²⁷³

Kontiomäellä järjestettiin jo heti rautatien tulosta lähtien iltajuhlia, joissa oli joko pelkkää tanssia tai muutakin ohjelmaa. Pääosin juhlia pidettiin kesällä, jolloin niitä saattoi olla jopa neljät. Nuorisoseurantalo oli talvisin kylmä, eikä talvisaikaan muutoinkaan ihmisiä saanut helposti liikkeelle. Talo sijaitti melko kaukana asemasta, Karhun maatalon takana, paikassa, jossa muita taloja ei ollut lähettyvillä. Nuorisoseurantalon tanssit olivat kuitenkin suosittuja ja niihin tul-

²⁶⁸ H73645.

²⁶⁹ H73300, H 73645.

²⁷⁰ H07600.

²⁷¹ H97940.

²⁷² H85640.

²⁷³ H07600.

tiin Paltamoa ja Kajaania myöten.²⁷⁴ Ensimmäistä kertaa Kontiomäen tansseissa kävi vuonna 1928 soittamassa veljensä kanssa Armas Piippo, joka myöhemmin työskenteli pitkään Kontiomäen varikolla veturinkuljettajana. 1920-luvun lopussa hän kävi Kontiomäellä soittamassa jopa kolme kertaa vuodessa, vaikka pääosin esiintymisiä olikin Kajaanissa, joka oli tuolloin paljon vilkkaampi keskus, kuten hän kertoo²⁷⁵:

Elämä oli [Kajaanissa] toisenlaista ja tanssia oli useimmin, että tämä oli niin kuin kulttuurielämän puolelta huomattavasti vilkkaampi tämä Kajaanin elämä, teatteri oli olemassa, tanssia pidettiin monessa paikassa, Sissilinnassa oli kaupungintalolla ja siten tossa Tuovilankylässä Suojassa oli. Siinä suhteessa [Kontiomäki] erottu aika tavalla kuitenkin tästä Kajaanista, se oli vasta nouseva paikka.

Kajaani pysyi myöhemminkin kontiomäkeläisten huvittelupaikkana. Varsinkin ne nuoret, jotka kävivät siellä oppikoulua, pitivät myös luonnollisempana käydä siellä tansseissa kuin lähteä esimerkiksi Paltamon suuntaan. Kun Kajaanissa käytiin jo koulua, myös tyttöystävät kannatti hakea sieltä. Kesäisin Kontiomäen nuorisoseurantalo oli suosittu, aina täynnä ihmisiä. Mikäli jonain viikonloppuna siellä ei järjestetty tansseja, käytiin Jormuan ja Kuluntalahden lavoilla, Naapurivaaralla sekä aina Ämmänsaarella asti. Toisille huvipaikoille veti sekin, että siellä tapasi ennestään tuntemattomia tyttöjä ja poikia. Kontiomäellä syntyneet ja kasvaneet pojat olivat kiinnostuneempia toisten kylien tytöistä, muistelee eräs mies: "Tietenkää ei niitä omankylän tyttöjä vokoteltu ku pennusta asti tuntenu niin mitenkäs niitten kanssa..."²⁷⁶

Rautateillä työssä olo ei ainakaan enää 1950-luvulla ollut mikään etu tyttöjä iskettäessä. Tytöt tosin kyselivät joskus pojilta, olivatko nämä töissä ja kenen palveluksessa, mutta ainakin Kajaanissa vaikutti siltä, että Kajaani-yhtiön tehtaita pidettiin parempana ja vakituisempana työpaikkana kuin rautateitä. VR:n epäsäännöllinen työ oli jopa haitaksi, sillä kaikki tytöt eivät tahtoneet uskoa, että joku voi mennä yövuoroon työhön. Työpaikkaa tärkeämpi etu saatille pääsemisessä oli pojan kulkuväline: "Ku justiinsa ite oli alta kaheksantoista, ei ollu ku mopo taikka polkupyörä, niin sitä ei tahtonu sen takia kelvata, vaan ne kelpas, joilla oli moottoripyörä. Sitten kun ite täytti kahdeksantoista ja oli moottoripyörä, niin sitten ne perkuleen pimut rupes autoja vahtaamaan."²⁷⁷

Myöhemmin rautateitten ammattiosastot järjestivät omia illanviettojaan. Niitä olisi kaiketi pidetty enemmänkin, mutta Kontiomäeltä on aina puuttunut rautatieläisten oma kerhohuoneisto. Sellaisen virkaa toimitti vanha parakki, joka oli tuotu paikkakunnalle jo vuonna 1941 asemarakennuksen läheisyyteen sotilaiden majoitus- ja ruokailukäyttöön. Kun uusi kerrostalo valmistui, jäi parakki sen piha-alueelle. Koska parakki sijaitsi aivan asuinrakennuksen vieressä ja koska parakissa itsessään oli lisäksi muutama asunto, kielsi Paltamon nimismies kaikki parakissa järjestettävät yleisötilaisuudet,²⁷⁸ jonka jälkeen rautatieläi-

²⁷⁴ H68840.

²⁷⁵ Armas Piipon haastattelu 30.08.1999.

²⁷⁶ H58150.

²⁷⁷ H07940.

²⁷⁸ Rautatieläinen 11/1962, s. 12.

siltä puuttui kokonaan kelvollinen kokoontumistila. VR antoi tämän jälkeen vanhan lepohuonerakennuksen kerhotilaksi eli "Kerholaksi", mutta talon pohjarakkaus pienine makuuhuoneineen ei sopinut kovin hyvin yhteisiin tilaisuuksiin. Niitä kuitenkin järjestettiin siellä jonkin verran, jopa pikkujoulujakin pidettiin siellä. Myös asemaravintolaa käytettiin, mutta sitä rajoitti paikan virallinen aukioloaika. Viimeinen juna lähti Kontiomäeltä iltayhdeksältä, johon asti ravintola oli yleisölle avoinna ja muut tilaisuudet voitiin aloittaa siellä vasta sen jälkeen.²⁷⁹

Ennen nimismiehen kieltoa vanha parakki oli ollut ahkerassa iltamakäytössä, vaikka sen molemmissa päissä oli asuntoja ja äänieristys huono²⁸⁰. Vielä 1950-luvun alussa iltamia pidettiin ainakin kerran kuukaudessa, joskus useamminkin. Nuoria tuli paikalle aina runsaasti. Iltamissa soitettiin yleensä levyjä, joskus paikalle saatiin aito hanurinsoittajakin.²⁸¹ Iltamajuhlien aikaan parakki oli Kontiomäen parhaiten vartioitu paikka. Sen päätyasunnossa jonkin aikaa asunut mies muistaa, kuinka juhlien aikaan parhaimmillaan viisi poliisia kiersi parakkia ja lähimetsiä etsien laitonta viinaa. Erään kerran juuri tällaisessa tilanteessa pontikan juomisesta kiinni jäänyt konduktööri sai virua viikkokausia läheisen poliisiaseman putkassa, koska ei suostunut kertomaan, keneltä osti pulлон. Poliiseja ei tuolloin kiinnostanut julkijuopottelu Alkon tuotteilla. Parakin edustalla sai vapaasti juoda veroviinaa, virkavaltaa kiinnostivat vain kotipolttoiset tuotteet.²⁸²

Rautatieläisten iltamat olivat hyvin suosittuja, vaikka niitä jouduttiin järjestämään lepohuone-Kerholassa sekä veturitallin yläkerrassa, "tallin vintillä". Nimimerkki Masa kirjoitti vuonna 1953 *Veturimies*-lehdessä kuvauksen osaston uuden vuoden naamiaisjuhlista, jotka pidettiin juuri veturitallin yläkerrassa: "Kirjavaa oli yleisö [=naamiaisten osanottajat]: neekereitä, mustalaisia, puoliverisiä ja valkoisia. Ammatit lienevät liikkuneen povariromaanista täysiin kapteeneihin, joita näytti olevan useampikin."²⁸³ Pikkujoulujuhlat olivat hyvin suosittuja. Esimerkiksi vuonna 1962 Vuokatissa saakka järjestettyihin juhliin osallistui lähes kaksisataa henkeä.²⁸⁴

Iltamajuhlat alkoivat vähitellen muuttua niin remuisiksi, että niiden järjestämisestä Kontiomäellä luovuttiin: "Kun jossakin vaiheessa aina piti suurinpiirtein samoja ihmisiä kuskata ambulanssilla pois, niin se loppu."²⁸⁵ muistelee eräs liikenneosaston työntekijä. Samantapaisia muistikuvia on Kontiomäen ensiaputehtäviä epävirallisesti hoitaneella: "Aina [tanssit] päätty johonkin nujakkaan. -- Aina kun sitä tiesi että Kerholassa on tanssit niin minä tiesin aina hiukan enemmän laastaria varata kotiin, kun ne kumminskin sinne toivat heti paikattavaksi."²⁸⁶ Sopivien tilojen puutteen vuoksi eri osastojen juhlia siirrettiin vähitel-

²⁷⁹ H74420.

²⁸⁰ H07600.

²⁸¹ H32860.

²⁸² H61220.

²⁸³ *Veturimies*, maaliskuu 1953, s. 109.

²⁸⁴ *Välämäki* 1962, s. 11,

²⁸⁵ H95710.

²⁸⁶ H16540.

len Kajaaniin, aluksi pikkujoulut ensimmäisenä ravintola Kuukkeliin, ja juhlat alkoivat muuttua näin myös "hienommiksi"²⁸⁷

Harrastejärjestöt

Rautatieläisten järjestötoiminta vaikuttaa olleen sitä vilkkaampaa mitä syrjäisemmällä paikkakunnalla he toimivat. Esimerkiksi luovutetulle Karjalan alueelle jäänyt Matkaselän liikennepaikka sijaitsi etäällä muusta asutuksesta, ja rautatieläiset aloittivat siellä laajan urheilu-, suojeluskunta- ja nuorisoseuratoiminnan.²⁸⁸ Tosin jo valtakunnallisestikin VR:llä työskentelevät erottautuivat juuri aktiivisen vapaa-aikatoiminnan kautta, olipa kyseessä sitten urheilu tai taide. Sotien päätyttyä, vuonna 1945 VR perusti koko maan vapaa-aikatoimintaa ohjaavan huoltojaoksen, jonka tehtäviin kuului myös asunto- ja työtarvikeasioitten hoito. Vapaa-ajan sektorin tehtävät korostuivat jaoksen työssä jo muutaman vuoden kuluttua. Keväällä 1951 huoltojaos alkoi rakentaa Vuokattiin koko maan rautatieläisten yhteistä kaksikerroksista virkistystaloa, joka sijaintinsa vuoksi sopi erittäin hyvin myös kontiomäkeläisten käyttöön.²⁸⁹ 1950-luvun loppuvuosina rautateitten mieskuoroihin kuului 800 jäsentä, Rautatien Soittajien Liitossa oli kahdeksan orkesteria, Taideliitossa 200 jäsentä, kuten näyttelijöitä 102, lausujia 22, pianisteja 12, violisteja 20, hanuristeja 15, taide- ja kuplettilaulajia 30 ja kirjailijoitakin viisi.²⁹⁰ 1950-luvun alussa yksistään Kontiomäellä erilaisia rautatieläisten yhdistyksiä toimi viitisentoista kappaletta. Saavutusta on pidettävä hyvänä, kun vakinaisia työntekijöitä VR:llä oli tuohon aikaan siellä alle 200 eikä vakituista kokoontumispaikkaa ollut.²⁹¹ Erään haastateltavan mukaan harrastustoiminnan vilkkaus johtui juuri siitä, ettei Kontiomäellä ollut työajan ulkopuolella mitään järkevää tekemistä, joten "ehtivät näitä harrastaa"²⁹².

Valokuvauskerhon toiminta käynnistettiin vuonna 1968, perustamiskokous pidettiin toukokuun viidentenä. Nimekseen kerho sai VR:n Kontion kamerat. Säännöissä mainittiin, että VR:n Kontion kameroihin sai liittyä jäseneksi sellainen henkilö, joka joko itse työskenteli VR:llä tai hänen perheenjäsenensä. Työpaikan piti myös sijaita Kontiomäellä tai sen alaisuuteen kuuluvilla liikennepaikoilla. Kamerakerhon toiminta kiinnosti myös kyläläisiä niin paljon, että myöhemmin säännöistä jätettiin pois tämä VR:llä työskentelyehto ja kerhon nimestäkin pudotettiin VR-sana pois. Jäseniä kerhossa oli kymmenkunta, parhaimmillaan jopa 25. Pitkäaikaisen harrasteuran kameraseurassa on tehnyt veturinkuljettaja Aulis Kangasniemi, joka oli mukana jo perustamisvaiheessa sekä sen jälkeen kerhon puheenjohtajana 21 vuotta.

Kokoontumistilojen puute haittasi kamerakerhon alkuvuosia. Se toimi ensimmäiset vuodet aseman pommisuojaissa, hyvin alkeellisissa oloissa. Seuran perustamiskeväänä suojan lattialla oli puolisen metriä vettä ja kerholaiset jou-

²⁸⁷ H21660.

²⁸⁸ TYKL, A.K., s. 49.

²⁸⁹ Kainuun Sanomat 11.01.1951.

²⁹⁰ Hyyrynen 1957, s. 290.

²⁹¹ Rautatieläinen 22/1952, s. 4.

²⁹² H79230.

tuivat liikkumaan siellä kumisaappaissa. Lämmintä vettä ei tullut eikä suojaassa muutoinkaan ollut minkäänlaisia lämmityslaitteita. Kerho teki kuitenkin puutteellisissa tiloissa historiaakin valmistamalla tietävästi Suomen ensimmäiset amatöörilaboratorioriossa tehdyt värikuvat vuonna 1968. Agfa lahjoitti silloin seuralle kokeilua varten pienen väripaperierän. Värikuvien valmistus pommisuojaassa alkeellisin välinein oli haastavaa. Yhden koeliuskan tekoon meni aikaa puolisen tuntia ja samasta vedoksestakin joutui tekemään useita liuskoja ennen kuin lopullisen kuvan pystyi kehittämään. Värikuvat vaativat erittäin tarkan kehityslämpötilan. Koska lämmintä vettä ei suojaan tullut, kaikki vesi jouduttiin lämmittämään ja pitämään erilaisilla hauteilla vakiolämpöisenä. Tässä auttoi se, että kivisen pommisuojan oma sisälämpö pysyi hyvin vakaana. Vuosien myötä kerho on alkanut erikoistua suurien värikuvavedosten valmistamiseen. Esimerkiksi Melalahden koululla kesällä 1999 esillä olleen luontinäyttelyn suuret taustakuvafondit olivat kerhon tekemiä.

Paltamon kunta on tukenut aktiivisesti kerhon toimintaa osoittamalla tälle erityisiä tilaustehtäviä. Kun kunnassa suunniteltiin Kivesvaaran laskettelukeskusta, Kontion kameroita pyydettiin käymään kuvaamassa alue. Sinne ei ollut vielä silloin rakennettu tietä, joten hankkeen ulkopuolisten rahoittajien oli vaikea vieraila alueella. Kameraseura kävi kuvaamassa aluetta kolmena vuodenaikana, kesällä, syksyllä ja talvella. Kuvista valmistettiin esittelykansio, johon vieraat saattoivat tutustua. Kerho on myös mukana Oulujärvi-Leader-projektissa, joka on EU:n tuella toimiva kehittämishanke.

Veturinkuljettaja Aulis Kangasniemi aloitti omana valokuvauskerhon toiminta-aikanaan vanhan kuva-aineiston keruun. Hän sai kokoon noin 250 valokuvaa, jotka kattavat ajan 1900-luvun alkuvuosista aina 1950-luvulle. Kerhon tarkoituksena on vastaisuudessakin jatkaa aineiston keräämistä säilytettäväksi siten, että keräys sujuisi kolmisenkymmentä vuotta keräyshetkeä aikaisemmassa ajassa, esimerkiksi 2000-luvun alussa keräys keskittyisi 1970-luvulle.²⁹³

Suosittu harrastus Kontiomäellä oli myös musiikki. Parhaimpaan aikaan siellä toimi jopa kolme kuoroa, Armas Piipon johtama mieskuoro ja Matti Korpipään johtama sekakuoro sekä jonkin aikaa myös Kontiomäen Marttayhdistyksellä oli oma kuoronsa, jota johti kansakoulunopettaja Enni Malmirauta, aiemmin mainitun postiautonkuljettaja Benjamin Malmiraudan vaimo. Sekakuoron ja Martta-kuoron toiminta loppui kuitenkin hyvin nopeasti. 28 laulajan mieskuoro oli näistä suurin, aktiivisin ja toimi pisimpään. Se antoi ensi konsertin joulukuussa 1963. Ilmeisesti yhtenä ainoana harrasteseurana sillä ei ollut ensi konsertin jälkeen harjoitustiloista puutetta, sillä opettaja Artturi Karjalainen totesi heti esityksen päätyttyä, että kuoro voi täysin vapaasti harjoitella koulun tiloissa.²⁹⁴ Eräänä vuonna kuoro ylsi valtakunnallisessa toimintatilastossa peräti toiselle sijalle esiinnyttyään tiuhasti eri tilaisuuksissa. Kuoro lauloi esimerkiksi häissä, joulujuhlissa ja hautajaisissa. Piippo toimi kuoron johtajana toistakymmentä vuotta²⁹⁵:

²⁹³ H99300, H97895, H25810.

²⁹⁴ Veturimies 12/63, s. 420.

²⁹⁵ Armas Piipon haastattelu 08.09.1999.

Meillä ei ollut koelaulutilaisuuksia sen takia, että ajateltiin, että kuoro on niin vaatimaton, että me ei saada laulajia sinne. Se materiaali oli niin vähäistä kuitenkin. Jotka pysty vähänkin, joilla oli vähänkin lauluääntä, ne otettiin, vähän käsikynkästä kiinni ja mukaan vain. Hyvin me se saatiin toimimaan. Muun muassa silloinen Kajaanin musiikkiopiston rehtori kuunteli meidän laulua muutamissa hautajaisissa ja jälkepäin tunnusti, että "soi pirun hyvästi". Minä olen tullut siihen tulokseen, että jos tämmöset koulutetut laulajat pannaan kuoroon, niiden äänipä ei sovikaan kuoroon, se erottuu sieltä heti, kokonaisuus on rikki. Mutta kun on tavallisia ihmisiä, joilla on se tavallinen ääni, ne soveltuu aina keskenään paljon paremmin yhteen kuin koulutetut äänet.

Ohjelmisto koostui mieslaulajien laulukirjojen kappaleista, kansanlauluja esitettiin paljon, tanssimusiikkia kuitenkin hyvin vähän. Kevyempää musiikkia edustivat vappulaulut, Piippo kertoo²⁹⁶:

Vappulaulut oli meillä hyvinkin hyvästi edustettuina ja joululaulut oli, me jopa urkujen kanssa laulettiin joululauluja. --- Kaikki tehtiin ihan niin kuin viimeisen päällä, että jos ei mikä ollut paikallaan, niin minä soitin hanurilla nauhalle ite kunkin jokaisen äänen ja ykköstenorin, kakkostenorin, ykkösbasson, kakkosbasson äänet, soitin nauhalle, että saivat nauhalta kuulla ja sitten siellä harjoituksissa minulla oli usein hanuri mukana, jos se ei tuntunut, niin minä hanurilla otin aina ne äänet. Silloin saatiin ne siellä soimaan hyvästi, ykkönen laulo oman stemmansa, niin minä hanurilla säestin kakkosääntä, että saatiin siinä niin kuin yhteisvaikutelma.

Kuoro piti harjoituksia läpi vuoden vähintään kerran viikossa ja jos esiintymisiä oli tiedossa, kahdesti viikossa pidettiin kahden — kolmen tunnin harjoitus. Harjoitusaikoja oli vaikea järjestää, kun kaikki kuorolaiset tekivät vuorotyötä. Käytännössä tilanne oli sama kuin Kontiomäellä olisi toiminut kolme eri mieskuoroa, sillä työvuorojen mukaan viikkoharjoituksissa oli kerrallaan alle kymmenen laulajaa. Vain aivan poikkeuksellisesti vuorot osuivat niin, että paikalle pääsi jopa viisitoista laulajaa kerralla. Yleisöesiintymisiin harjoiteltaessa työvuoroja yritettiin siirtää siten, että kaikki pääsivät harjoituksiin yhtä aikaa.

Vilkasta oli myös harrastusnäyttämötoiminta, josta Kontiomäki ehkä tunnettiin parhaiten oman alueensa ulkopuolella. Korkein saavutus oli voitto Tampereen näyttämöpäivillä vuonna 1970 Reijo Juvosen ohjaamalla Fernando Arrabalin näytelmällä "Aamiainen sotakentällä". Juvonen sai samalla myös parhaan rautatieläisohjaajan palkinnon.²⁹⁷ Paria vuotta myöhemmin VR:n näyttämöharastajat kokoontuivat kilpailuun Kajaaniin, Kontiomäkeä edusti Pukeman näytelmä "Me kolme tässä putkassa". Tästä näytelmästä tuomaristo myönsi kunniaininnan Seija Marttiselle hänen esittämistään parturinrouvan ja vuokraemännän roolihahmoista.²⁹⁸ Uusi näytelmä valmistettiin vähintään kerran vuodessa. Ohjelmistoon otettiin muutakin kuin tyyppillisiä seuranäytelmiä, vaikeita tekstejä ei kaihdettu.²⁹⁹ Esitykset tapahtuivat pääasiassa Kontiomäellä, mutta kilpailemassa käytiin kauempana ja näytelmien kanssa vierailtiin muun muassa Hyrynsalmella, Muhoksella ja Sotkamossa³⁰⁰.

²⁹⁶ Armas Piipon haastattelu 08.09.1999.

²⁹⁷ Veturimies 10/70, s. 7.

²⁹⁸ Veturimies 12/72 s.4.

²⁹⁹ H14370.

³⁰⁰ H31110.

Nuorisoseuran ja rautatieläisten näyttämöharrastukset lienevät limittyneen, sillä nuorisoseuran talo toimi aina näytelmien esittämispaikkana. Esimerkiksi Eljas Karjalaisen Kontiomäen historiaa käsittelevässä kirjassa mainitaan, että nuorisoseura olisi esittänyt näytelmän Kalle Aaltosen morsian keväällä 1952³⁰¹. Kainuun Sanomat puolestaan välitti jo paria vuotta aikaisemmin uutisen, jonka mukaan Kalle Aaltosen esitys olisi ollut 23.4.1950 ja esittäjänä olisi ollut Kontiomäen rautatieläisten näytelmäkerho. Ohjaajaksi mainitaan molemmissa lähteissä sama henkilö eli herra Meriluoto. Jos kyseessä on sama näytelmä, Kainuun Sanomien aikalaistieto on luonnollisesti oikea. Näytelmä sai hyvän vastaanoton: "Juhlasali oli kansoitettu viimeistä sijaa myöten ja suosionosoitukset todistivat sen, ettei ohjaajan yhtä vähän kuin näyttelijäinkään sitkeän uuras työ ollut mennyt hukkaan."³⁰² Ohjaaja, herra Meriläinen, oli ainakin osittain sidoksissa rautateihin, sillä hän työskenteli tuohon aikaan Kontiomäelle rakennettavan ensimmäisen VR:n kivitalon muurarina. Itsekin Kalle Aaltosen morsiamessa esiintynyt harrastajanäyttelijä ei enää jaksa muistaa, oliko kyseessä Nuorisoseuran tai Rautatieläisten näytelmä, mutta hän muistaa selkeästi sen, että ohjaajana toimi rakennusmies: "Täällä oli, kun noita rakennuksia tehtiin, niin oli semmosia ammattimiehiä, niin ne oli ohjaamassa. --- Nämä työmiehet ohjasivat. Iltasella oli vappaa-aikaa niin harjoitteli sitten semmosia."³⁰³

Vähäisempää toiminta oli erällä pienemmillä järjestöillä, kuten esimerkiksi raittiusyhdistys Raittiit rautatieläiset ry.:n Kontiomäen osastolla. Sillä oli kuitenkin tiivistä yhteistoimintaa niin nuorisoseuran kuin partionkin kanssa ja yhdistys järjesti myös itsellisesti muutaman kerran urheilukilpailuita sekä viinatomia iltamia. Jo kieltolain asettamisesta alkaen nuorisoseuratyöhön katsottiin kuuluvan myös raittiusaatteen, kuten Frans Hanhisalo³⁰⁴ julisti vuonna 1920 kirjoittamassaan ohjevihkosessa:

Kun tähän asti on ollut tapana erottaa nuorisoseurasta henkilö, joka alentaa seuran mainetta sivusta katsojan silmissä, on nykyaikana pidettävä yhdenkin väkijuomaryypyn kallistanutta nuorisoseuran jäsentä seuran arvon alentajana. --- Juopotteleva nuorisoseuran jäsen [on suljettava] nuorisoseuran ulkopuolelle.

Vuonna 1947 järjestettiin yhteistyössä Paltamon raittiusseuran kanssa yhteinen juhla Kontiomäen parakissa. Sen ohjelma seuraili tyypillisen raittiusjuhlan teemaa. Avajaispuheen piti raittiusseuran jäsen Paavo Vesa, sen jälkeen partiolainen Kangasniemi esitti lausuntaa, Kontiomäen raittiuskylätoimikunnan puheenjohtaja Taavetti Vesa luki toimintakertomuksen, Kontiomäen Toivonliittolaiset antoivat yhteislaulu- ja lausuntaesityksen opettajien Enni Malmiraudan ja Artturi Karjalaisen johtamina. Juhlapuheen piti kirkkoherra Merikallio ja päätössanoina kuultiin "vanhan raittiusmiehen A. Lepistön raittiustahtoa uhkuvat sanat",³⁰⁵ kertoi Kainuun Sanomat.

³⁰¹ Karjalainen 1995, s. 99.

³⁰² Kainuun Sanomat 25.04.1950.

³⁰³ H29900.

³⁰⁴ Hanhisalo 1920, s. 7.

³⁰⁵ Kainuun Sanomat 19.11.1947.

Joinain kertoina Kontiomäen eri rautatieläisten harrastuskerho yhdistivät voimansa ja järjestivät erityisen viihdeillan, jossa esiintyi eri alojen taitajia. Tällainen tilaisuus pidettiin ainakin vuonna 1964. Ohjelmaan kuului muun muassa vasta hieman aikaisemmin perustetun mieskuoron esiintyminen, Seppo Kumpulainen esittämää lausuntaa, ja yllätysnumerona esiintyi Kontiomäen rautatieläisten lapsista kokoonpantu rautalankayhtye, joka soitti muun muassa hyvin suosittuun Letkajenkan. Ilta päättyi näytelmään, "josta yleisöllä oli pelkkää hyvää sanottavaa"³⁰⁶, totesi Rautatieläinen-lehti myöhemmin.

Rautatieläisten naisjärjestöjen toiminta oli myös vilkasta. Aktiivisimmin näyttäisi toimineen Veturimiesten naiset ry.-niminen yhteisö. Myöhemmin sen nimi muutettiin kuulumaan Koneosaston naiset ry., jotta mukaan olisi saatu muitakin kuin vain veturimiesten vaimoja.³⁰⁷ Samoin liikennepuolen naisjaostolla oli jonkin verran toimintaa, mutta se oli kuitenkin huomattavasti vähäisempää. Naisjaostot kokoontuivat tallin vintillä, jossa pidettiin säännöllisesti ompeluiltoja. Aluksi naisjaosto kävi kutomassa mattoja Kajaanissa asti, mutta se sai lopulta lahjoituksena omat kangaspuut, jotka myös sijoitettiin tallin vintille. Ompeluilloissa tehtiin ompeluksia joko omaan käyttöön tai myytäväksi ammattiosastojen myyjäisissä.³⁰⁸ Naisjaosto auttoi lisäksi esimerkiksi Veturimiesten liiton paikallisosastoa isommissa tapahtumissa järjestämällä sinne kahvituksia tai jopa esittämällä siellä omaa ohjelmaa, esimerkiksi hyvin suosittu oli naisten harsopuvuissa esittämä haaremitanssi³⁰⁹. Veturimiesten tilaisuuksissa naisjaosto järjesti myös muun muassa arpajaisia, joiden tuotto meni naisjaoston toimintaan. Muutoin yhdistys ei ollut lakiteknisesti itsenäinen, vaan se toimi Veturimiesliiton paikallisosaston alaisuudessa, joka piti myös yhteistä tiliä naisjaoston kanssa.³¹⁰

Vaikka naisjaoston tapaamisissa käsityöt olivatkin pääasia, ne toimittivat samalla naisten keskinäisen keskusteluryhmän virkaa. Osa naistoimintaan osallistuneista katsoo, että tallin vintin tapaamisissa käsitöiden tekeminen oli pääasia - omia töitä näytettiin toisille, saatiin heiltä uusia malleja tai ohjeita - kun taas tapaamisia enemmän ammattimaisesta näkökulmasta seurannut haastateltava painotti niiden selvästi terapeuttista luonnetta. Tapaamiset olivat lähes ainoita paikkoja, jossa naiset saattoivat keskustella vapaasti keskenään kenenkään ulkopuolisen kuulematta. Aiheena oli usein se, miten jokin perheen sisäinen asia — yleensä aviomiestä koskeva — saadaan juonittua vaimon kannalta oikeaan lopputulokseen. Asioista puhuttiin hyvin avoimesti ja luottamuksellisesti.³¹¹ Kansalaisopiston ryhmien aloitettua myöhemmin toimintansa tallin vintin tapaamiset loppuivat ja käsityöharrastus siirtyi opiston piiriin. Samalla piirien toiminta muuttui yhä selvemmin yksinomaan käsityöpainotteiseksi.

³⁰⁶ Rautatieläinen 11/1964. s. 4.

³⁰⁷ H44370.

³⁰⁸ H97675, H81470.

³⁰⁹ H98580.

³¹⁰ H73250.

³¹¹ H81470, H61360, H35480.

Muut illanvietot

Todennäköisesti rautatieläistenkin illanviettoja suosituimmiksi muodostuivat vuosittaiset osuusliikkeen juhlat. Kyseessä oli periaatteessa Maakunnan asiakkaille järjestetty juhla, jonka yhteydessä jäsenistö piti samalla vuosikokouksensa. Käytännössä tulijoita ei rajattu pelkästään osuusliikkeen jäsenistöön, vaan tilaisuudet — vuosikokousta lukuunottamatta — olivat avoimet kaikille. Vuoden 1947 juhlaohjelmasta Kainuun Sanomat antoi tarkan kuvauksen³¹²:

Aluksi laulettiin "Kuulkaa korpeimme kuiskintaa", minkä jälkeen Adolf Keränen piti terveyhdyspuheen lausuen m.m. SOK:n edustajan taiteilija, maisteri Iikka Kaakisen, Osuusliike Maakunnan johtajan --- [ja muun yleisön] sydämellisesti tervetulleiksi. Lausuntaa esitti taiteilija Kaakinen, jonka jälkeen puhui hallintoneuvoston jäsen Antti Kemppainen ---. Paikkakunnan naiskuoro esitti kauniita kansanlauluja opettaja Malmiraudan johdolla. Seurasi väliaika, jonka aikana tarjottiin yleisölle maukkaat pullakahvit. / Väliajan jälkeen laulettiin "Mä oksalla ylimmällä". Jussi Kukkosen kirjoittaman 30-vuotisjuhlarunon lausui rouva Kangasniemi ja hallintoneuvoston puheenjohtaja Ville Savolainen esitti otteita maakunnan historiikista. Taiteilija Kaakinen ilahdutti yleisöä verrattomilla esityksillään. Juhlan lopettajaispuheen piti opettaja Karjalainen. Puheensa lopussa hän kiitti kaikkia juhlan osanottajia ja toivotti Maakunnalle jatkuvaa onnea ja menestystä. Paikkakunnan näyttelijät esittävät näytelmän "Siemenperunat".

Ohjelma pysyi pääpiirteissään tämän kaltaisena vuodesta toiseen. Esimerkiksi viisi vuotta myöhemmin juhlakulkue kiersi Kainuussa usealla paikkakunnalla ja ohjelma oli joka paikassa sama. Aluksi piirisihteerin Konolan puhe, sitten lausuntaa, huumoria, laulua ja sähköistetyillä paikkakunnilla vielä elokuvaesityksiä.³¹³ Osuusliikkeen Yhteishyvä-lehdessä mainittiin jälkeinpäin erityisesti Kontiomäen juhlasta opettaja Karjalaisen puhe, joka käsitteli maamme taloudellisten olojen kehittymistä sekä "Kontiomäen reippaiden neitosten ja rouvien kansantänhu-, laulu-, ja lausuntaesityksiä, jotka saivat yleisön innostumaan valta-viin suosionosoituksiin".³¹⁴

Juhlista on jäänyt niihin osallistuneille myönteisiä muistoja³¹⁵:

[Osuuskauppajuhla seurantalolla] oli semmonen tapaus, niin kaikki jotka kynnelle kykeni, ne piti päästä osuuskauppajuhlille. Se ei ollu kyllä tervekään ja parani ainakin siihen mennessä kun ties, että osuuskauppajuhlat tullee, se oli semmonen ohjelma. --- Ne kaikki, jotka kykeni, ne varmasti meni sinne rajoihin katsomatta, siellä sitten oli lopuksi tanssit. --- Eipä niissä tainu paljon olla sitä ohjelmaa, joskus oli Kajaanista semmonen pieni orkesteri, saatto olla, että oli muutamia soittajia ja joku yhtye sitten oli, sitten joku vääräleuka esitti jottain, toinen sitten puhu jostain asiasta tietenkin, siitä osuuskauppa-asiasta. --- Siellä oli aina väkeä, se oli Kajaanista se Kaakinen, se oli oikein semmonen koiranleuka, että semmosta huumoria esitti, sillä oli kaikkea semmosia humoristisia ... vähän semmosia puolihävyttömiä vitsejä, vaan ei sitä semmosena tyttösenä tullu ajatelleeksi, mitä ne oli. Joskus istua napotettiin siinä lattialla kaaressa, lapset laitettiin sinne.

³¹² Kainuun Sanomat 22.11.1947.

³¹³ Kainuun Sanomat 09.10.1952.

³¹⁴ KKKKA, Artturi Karjalaisen arkisto, Ub-Uc1/Uc Sekalaiset paperit, Yhteishyvän artikkeli 12.11. 1952.

³¹⁵ H85640, H07230.

Nuoret ja teini-ikäiset pojat saattoivat syksyn aikana kiertää kaikki Kainuun alueen osuusliikkeen juhlat, ei niinkään ohjelman takia kuin katsastaakseen juhliin tulleita naisia. Väki oli yleensä hieman iäkkäämpää eikä pojille sopivaa seuraakaan löytynyt.³¹⁶ Juhlissa tarjottiin myös oikeaa kahvia siihenkin aikaan, kun yleensä sai vain korviketta. Tämäkin houkutteli väkeä.³¹⁷ Lapset taas odottivat malttamattomina ohjelman loppupuolella esitettäviä elokuvia, sillä osuusliikkeen juhlien myötä muun muassa Pekka ja Pätkä-elokuvat tekivät tulonsa Kontiomäelle.³¹⁸ Kiertueteattereitten aikaan vierailevia näytelmäseurueitakin kävi antamassa esityksiä. Teatteriryhmät tulivat Helsingistä ja niitä kävi pari kertaa vuodessa. Niiden myötä ilmeisesti ensimmäinen kontiomäkeläinen pääsi myös esiintymään teatterin lavalle jo 1920-luvulla, muistelee esitystä seuraamassa ollut³¹⁹:

Muistan kerran oli semmonen merimiesaiheinen tai oikeestaan huvinäytelmä [kiertueteatterilla]. Yksi kontiomäkeläinen poika pääsi sitten kerran ... minä nään vieläkin sieluni silmin sen pojan kun se oli siellä niinku avustamassa. Yks otettiin noin eks-temporree, niin sillä oli semmonen raidallinen paita tietysti. Sillä teatterilla oli sen verran rekvisiittaa, että ne laitto sen paidan, ja penskoja ku oltiin niin meistä oli ihmeellistä, että miten se ny tuonne on menny ja tuommonen paita tuolla päällä. En muista ennää pojan nimmeä, se oli jo semmonen aikuseksi tulevaksi poika, ja me oltiin vielä semmosia pikkusia tytön tylleröitä ja poikia.

Yhdeksi vapaa-ajan viettotavaksi on vielä mainittava junilla käynti, joka tuli hyvin suosituksi sen jälkeen kun Kontiomäestä tuli risteysasema. Matkalaisia oli paljon, jotkut heistä vielä varsin eriskummallisen näköisiä. Asema oli muutoinkin 20- ja 30-luvulla ja myöhemminkin sosiaalisen elämän keskus ja sinne oli kyläläisillä usein asiaa. Sieltä haettiin posti ja lehtikioskista saattoi hakea päivän lehden, muistelee nuoruutensa Kontiomäellä asunut nainen³²⁰:

Isä se ei tilannu mittään lehteä muuta kun luki sitä sosiaalitemokraattia. Se anto markan ja minun piti aina käydä asemalta hakemassa se, mikä oli oikein semmonen kontiomäkeläisten varsinainen huvipaikka. Käytiin junilla, ku junat seiso siinä Kontiomäen asemalla paljon. Se oli vielä sillo, ku minä olin jo aikuinen tyttö ja olin Kontiomäessä käymässä, niin minä muistan aina, että ihmiset meni junille. Minunki isä sano, että käyvään junilla, että annas minä junilla käyn, sano, ja äiti puhu aina, että joko se isä tuli sieltä junilta. Junilla käytiin, kuhan vaan käytiin. Ei siellä mittään ollu, kuhan katottiin ihmisiä ja tuttavilla tavattiin. Se tuntuu nyt kyllä hassulta ajatella semmonen ajatus, että nyt mennään, mutta niin se oli. Meillä [nykyisellä kotipaikalla] ei ollu enää sillä tavalla ja toki se on jääny pois Kontiomäestä. --- Mutta Kontiomäessä käytiin junilla, jos oli poikaystävä, niin sen kanssa käytiin ja enimmäkseen tyttösakilla mentiin, se niinku sovittiin, että mennään.

Urheilu ja ulkoilu

Urheilu eri muodoissaan on aina ollut tärkeä osa VR:n harrastustoimintaa ja ilmeisesti myös kaikkein vanhinta. Puolivirallisen tarinan mukaan rautateitten

³¹⁶ H58150.

³¹⁷ H85500.

³¹⁸ H25700.

³¹⁹ H07230.

³²⁰ H92530.

ensimmäiset urheiluseurat perustettiin siinä vaiheessa, kun maamme ensimmäistä Helsingistä Hämeenlinnaan johtavaa rataa vuonna 1862 rakennettiin.³²¹ Myös Kontiomäen yleisimmät harrastukset liittyvät urheiluun ja ulkoiluun. Jälkimmäisellä tässä tarkoitetaan marjastusta, kalastusta ja metsästystä. Urheilupuolella taas jalkapallo oli aluksi hyvin suosittu peli, joka veti sekä pelaajia että yleisöä.³²² Jostain syystä pesäpallo alkoi vähitellen vallata alaa jalkapalloilta ja se oli muutos, joka ei miellyttänyt kaikkia.³²³ Kontiomäen erikoisuuksiin kuuluu se, että siellä sijaitsi koko Suomessa ainoa VR:n rakennuttama urheilukenttä (kuva 3.8). Se tehtiin sotien jälkeen nykyisten kivitalojen päätyyn, Puutteenperäntien varteen.³²⁴ Jo ennen urheilukentän tuloakin harjoitettiin sellaisia lajeja, jotka eivät kummoista kenttää vaatineet. Hiekkaisella Puutteenperäntiellä juostiin sataa metriä, pituutta ja korkeutta hypättiin mihin tahansa löytyneeseen hiekkakasaan.³²⁵

Urheilukentän tulo merkitsi paljon. Jalka- ja pesäpallo-otteluista tuli suuria tapahtumia, jotka yhdistivät kylän asukkaita. Pelaajien määrä ei aina ollut sääntöjen sanelema, pääasia että peli saatiin käyntiin, muistelee urheiluaktiivi: "Olipahan nuori tai vanaha, sitä tuli porukkaa kentälle ja jaettiin kahtia, olipahan viis tai kaksikymmentä puolellaan vaan mitä pelattiin..."³²⁶ Ottelut määräytyivät sen mukaan, kuka kulloinkin sattui vastaan. Yleisintä oli, että rautatieläiset ottelivat kyläläisiä vastaan, mutta joskus myös kivitalojen asukkaat puutteenperäläisiä tai ukkomiehet poikamiehiä vastaan.

Harrastettiinpa Kontiomäellä naisjalkapalloiluakin jo vuonna 1954, kertoo tuon vuoden Kainuun Sanomat: "Sunnuntaina kello 13.00 alkoi Kontiomäen urheilukentällä haasteottelu, jossa kotihengettäret yrittivät tyrmätä ilman kaulinta lihavat ja erittäin laihat ikämiehet". Ottelu säilyi tasaväkisenä ja loppui tasalukemiin 2-2.³²⁷ Oma jalkapallojoukkuekin perustettiin ja se sai nimekseen Kontion Pallo.³²⁸ Vuonna 1961 seuran nimeksi tuli Kontiomäen Kisko ja sen toimintamuodot laajenivat jalkapallosta yleisurheiluun, pesäpalloon ja kuntourheiluun.³²⁹

³²¹ Kainuun Sanomat 11.01.1951. VR:n urheilutoiminnan alkuvaiheista kts. Saarinen 1996, s. 9 - 11.

³²² H74420.

³²³ H19320.

³²⁴ H97895, Rautatieläinen 24/1960, s.4.

³²⁵ H97895.

³²⁶ H68230.

³²⁷ Kainuun Sanomat 12.08.1954.

³²⁸ H95675.

³²⁹ Kainuun Sanomat 21.11.1961.



KUVA 3.8 VR:n rakennuttama urheilukenttä asema-alueen läheisyydessä on jo alkanut ruohottua. (Kimmo Lagerblom, 11.05.2000)

Palloilulajien lisäksi harjoitettiin muun muassa kolmiottelua, johon kuuluivat lajeina juoksu, kuula ja korkeus. Otteluhenkeä nostettiin joskus ennen peliä järjestetyllä kulkueella, jossa esimerkiksi molemmat pelaavat jalkapallojoukkueet lähtivät kylän keskustasta ryhmänä kohti urheilukenttää ja etummaisena kulki mandoliinia soittava mies. Kun joku peli tai ottelu oli tiedossa, kentän laidat täyttyivät yleisöstä.³³⁰ Vaikka ottelut olivat rehtejä, vastapuoli saattoi aina yrittää jotain koiruutta, kertoo eräs tällaisen uhriksi joutunut veturinkuljettaja³³¹:

Jatkuvasti sitä oli kesällä siinä alakentällä³³² se kolmiottelu, se kolmesattaa metriä ja pituushyppy ja oliko se enemmän, viisottelu tais olla, korkeushyppy ja tuota kuulantyöntö ja kiekonheitto. Se tais olla se neliottelu. Mäkin kerran sorruin sinne sitten ja Holopais-Jussin kanssa, Jussi oli vähän vanhempi kuin minä iältään, olihan se vissiin kaksikymmentä vuotta vanhempi, sen aikaiseksi mieheksi aika mahakas. Me jouduttiin sen kanssa samaan lähtöön kolmellesadalle metrille ja Jussi työnti sisärataa ja minä koitin sivusta ohi, liian vihaseen ja huonolla verryttelyllä. Läksin takasuoraa kun tultiin ja loppukaarteeseen, minä sieltä mutkan kautta yritin Jussin rinnalle, niin Jussi sitten kehu, että [hän] mahan mitalla sitten voitti. Sitten mä olin ihan niin poikki että kun piti olla pituushyppyä ja korkeushyppyä. Ne oli konnia ne Väyrösen Unski ja Turus-Hatakka kun sen järjesti. Ne juoksutti ensin, kun ne ties, että jätkät juoksee ittensä maitohapoille. Sitten ruvettiin korkeushyppyä ja pituutta. Enhän minä pystynyt pituuttakaan hyppäämään, kun kintut oli niin kipeet. Siinä sen huomaa, että se verryttely on poikaa...

Urheilusta tuli Kontiomäellä harrastus, joka yhdisti sekä rautatieläisiä toisiinsa että myös rautatieläisiä ja kyläläisiä. Rautatieläiset perustivat erityisen yhdistyksen KON VR-42-seuran, josta kehkeytyi ajan myötä yhteistyöelimen kaltai-

³³⁰ H97895, H44170.

³³¹ H82820.

³³² Alakenttä tarkoitti kivitalojen päädyssä sijainnutta VR:n rakennuttamaa kenttää erotukseksi myöhemmin rakennetusta, kunnan rahoittamasta "yläkentästä", joka sijaitsee Rinteen omakotitaloalueen tuntumassa.

nen järjestö, mutta perustamisen aikaan se toimi rautatieläisten etujärjestönä, jonka ansiota oli muun muassa ensimmäisen kivitalon ja urheilukentän rakentaminen.³³³ KON VR-42:n toiminta on kokonaisuudessaan jäänyt hieman epäselväksi, sillä sen pöytäkirjat ovat ilmeisesti ainakin osittain kadonneet.³³⁴ Siihen kuitenkin pystyi liittymään kuka tahansa Kontiomäellä tai se alaisilla liikennepaikoilla työskentelevä rautatieläinen.³³⁵ Myöhemmin rautatieläiset perustivat nimenomaan urheiluun liittyvän seuran KON VRU 53. Kuten nimikin kertoo, se tapahtui vuonna 1953.³³⁶ Aktiivisesti urheilutoimintaa osallistunut kuljettaja muistelee³³⁷:

Siellä oli tosiaan rautatieläisten keskuudessa semmonen kova yhteistyöhalu näin urheilun merkeissä ja sitten pelattiin pesäpalloa sillä samaisella kentällä. Sitten se meni se kenttä semmoseksi, kun ei oikein tienyt, mitä VR tekee sen kentän suhteen, kun sitä ei oikeestaan kukkaan hoitanut muuta kuin paikallisella kalustolla, mitä siitä sitten rakennusmestareitten suosiollisella avustuksella saatiin laitettua kuntoon. Niin ei ollut mitään niin kuin ylempää tahoja, ei ollut minkäänlaista tietoa siitä, että mitä sille kentälle tehdään ja sitten toinen juttu, se oli se kenttä niin paljon pieni, ettei siinä ollut kuin 300 metrin rata, niin se katottiin, että se on vähäsen heikkotasoinen siinä mielessä. Siinä oli välissä kalliotakin näky, ettei se ollut ihan niin kuin joka paikasta... Siinä piti hyvin kattoo, kun keihästäkin heitti, ettei kiveen heittänyt. Ja sitten meillä oli yhteistyökumppaneita, muun muassa Kajaanin palloilijat kävi siellä pelaamassa jalkopalloa meidän rautatieläisten jalkapallokerhoa vastaan. Että kyllä sitä oli sitä yhteistoimintaa.

Pienestä kentästä oli joskus kirjaimellisesti kotikenttäetu. Kontiomäen rautatieläistä koostunut jalkapallojoukkue löi selvästi 4 - 1 vierailulle tulleen Iisalmen vastaavan joukkueen, joka oli koottu maakunta- ja piirisarjapelaajista. Kunnon kenttiin tottuneet iisalmelaiset eivät osanneet kunnolla pelata Kontiomäen pienellä areenalla.³³⁸

Harvinaislaatuinen, aina kilpailutasolla harjoitettu urheilulaji Kontiomäellä oli painonnosto. Painonnostajien harjoitusleiri järjestettiin aina Vuokatissa, ja koska osanottajien joukossa oli paljon rautatieläisiä, heräsi ajatus järjestää Kontiomäen kansakoululla oikeat painonnostokisat. Muutkin kuin rautatieläisnostajat innostuivat ajatuksesta ja kisoihin otti osaa moni nostaja. Myös tulostaso nousi hyväksi.³³⁹

Talvella vuorostaan järjestettiin hiihtokilpailuja ja kontiomäkeläiset osallistuivat kansanhiihtoihin. Tietyn mittaisen ladun päähän oli viety laatikko, jossa oli vihko ja kynä. Jokainen laatikolle hiihtänyt merkitsi nimensä vihkoon ja hiihtomääristä ja osanottajista sai pisteitä. Sekä kansanhiihdossa että kesäisessä massakävelyssä Kontiomäki sai aina kärkipisteet ja ainakin vuonna 1961 se voitti valtakunnallisen kilpailun. Kajaani sijoittui silloin toiseksi ja Lahti kol-

³³³ H73250.

³³⁴ H95710.

³³⁵ H31110.

³³⁶ H74420.

³³⁷ H16510.

³³⁸ Kainuun Sanomat 12.08.1951.

³³⁹ H74420.

manneksi.³⁴⁰ Kansanhihto ei tosin aina sujunut huijaamatta, muistelee urheiluharrastuksiin osallistunut veturinkuljettaja³⁴¹:

Sittenhän oli se laatikkohiihto. Sitä oli sitä kahdenkymmenenviiden kilometrin latu itään päin, sitten viiden kilometrin ja kymmenen kilometrin latu. Niitä sitten hiihettiin, en nyt muista oliko se sitä kansanhihtoa vai ...ei kun VR-U:n [VR:n urheiluseura] järjestämää VR:n henkilökunnalle. Että semmonen hiihettiin ja pantiin nimi kirjaan ja sitten siitä laskettiin tulokset. Ei niitten tulosten mukaan koskaan niitä voittoja jaettu vaan ne arvottiin osanottajien kesken muutamia palkintoja sitten Helsingissä. Se oli koko maata käsittävä. Paljonhan sitä hiihtää kihnutettiin ja sekin piti vielä järjestää silleenkin, kun laatikko oli järjestetty --- että ladun piti vähän kierrellä siellä Härmänmäessä että saatiin se kaksikymmentä kilometriä täyteen. Sen verranhan se oli, että aukaistiin se latu, niin jo joku teki oikoladun suoraan. Kävi kahenkymmenen viiden kilometrin laatikolla, kun sai viis kilometriä täyteen. Siellä oli kirja, nimi siihen laitettiin ja päivämäärä. Muuta siihen ei tarvinnutkaan laittaa, kun siinä kerran nimi oli, niin tiedettiin, että se oli hiihetty. --- [Heiskasen Markku] sen auki hiihti, se oli aina aukihiihtäjänä, mutta K.A oikas. K.A kun hiihti oikoladun auki niin eihän kukaan Markun latua hiihtäny. Markku itte hiihti omaa latuaan, se oli sen verran tunnollinen, mutta kaikki muut pyyhki suoraan. Minä en koskaan ees yrittänyt kahenviiden laatikkoon, mulla oli työ ja tuska, kun mä hiihin sen kymmenen kilometriä. --- Mä oon ikään kun sotamies Venäläinen talvisodassa. Kun kiire tulee, niin mä jätän sukset siihen.

Myös oikeita hiihtokisoja järjestettiin. KON VRU -53:n järjestämissä kilpailuissa kisasivat sekä eri osastot keskenään ja sarjoja oli myös naisille ja lapsille sekä veteraanihiihtäjille. Osastoitten välisessä kisassa koneosasto oli ylivoimainen, sillä muilla osastoilla ei ollut asettaa lähtöviivalle täysiä joukkueita.³⁴² Pitkä perinne oli lasten hiihtokisojen järjestämisessä. Ne olivat hyvin suosittuja ja osanottajia tuli aina Taivalkoskea myöten. Suuri hiihtopäivä järjestettiin vuonna 1962, sen kunniaksi kun VR ja Suomen rautatieliikenne täyttivät sata vuotta. Osanottomäärä oli ennätyksellinen, sillä hiihtokisoihin saapui 209 lasta.³⁴³ Vuosittaiset lasten hiihtokisat olivat hyvin työläitä järjestää. Aikaavievin ja hankalin osuus oli palkintojen saaminen. Jokainen osallistunut lapsi haluttiin palkita jollain tavoin, joten palkintoja tarvittiin paljon. Niitä käytiin kerjäämässä yleensä kajaanilaisista liikkeistä eivätkä ne nykymittapuun mukaan olleet kovin kaksisia. Tuohon aikaan palkintoihin kuitenkin suhtauduttiin aivan toisella tavoin. Parhaat hiihtäjät saivat lusikan, muille annettiin appelsiineja, makeisia tai lakritsipatukoita. Kuuluisin Kontiomäen laduilta urheilu-uransa aloittanut on keihäänheittäjä Tuula Laaksalo.³⁴⁴

Metsästys, kalastus ja marjastus kuuluivat melkein jokaisen kontiomäkeläisen harrastuksiin. Jotkut jopa hakeutuivat sinne näiden mahdollisuuksien vuoksi, kertoo erähenkinen kuljettaja³⁴⁵:

[Kontiomäelle tuli miehistöä] osa väkipakolla, osa halusi, minä muun muassa halusin. Minä olin mehtämies ja kalamies, taikka olen edelleenkin, minä ihan halusin. Ei ollut minkäänlaista hinkua noihin kaupunkipaikkoihin.

³⁴⁰ Veturimies 1/1962, s. 35; H16260.

³⁴¹ H82820.

³⁴² Rautatieläinen 10/1953, s. 4.

³⁴³ Kainuun Sanomat 29.03.1953, H 74420.

³⁴⁴ H74420.

³⁴⁵ H23110.

Jotkut miehensä mukana muuttaneet puoliset olettavat myös, että vaikka virallisen Kontiomäelle tulon syynä olikin kuljettajanimityksen saanti, lähes yhtä paljon, ellei enemmänkin, merkitsivät alueen hyvät kalastus- ja metsästysmaastot.³⁴⁶ Metsästyslupia ei koskaan kysely, riitti kun vapaapäivänä löi pyssyn olalle ja lähti metsään.³⁴⁷ 1970-luvulla veturimiesten ammattiosasto alkoikin selvittää mahdollisuutta saada veturimiehille yhteinen metsästyslupa, koska niin moni harrasti metsästystä ja yksittäisten lupien hankinta oli osoittautunut vaikeaksi.³⁴⁸ Metsästysseuran toiminta oli hyvin aktiivista ja kontiomäkeläisillä oli myös oma hirviporukansa. Aivan kaikki eivät kuitenkaan sellaisenaan hyväksyneet koko urheilumetsästyksen käsitettä, toteaa eräs kuljettaja, jonka harrastuksiin metsästä ei kuulunut³⁴⁹:

Joskus oli puhetta urheilumetsästyksestä. Minä sanoin, että myönnän sitten, että se on urheilua, kun jänikselle annetaan haulikko ja sen korvat vipottaa siellä puskan juuressa ja odottaa kun [metsämies] tulla löntystä, että tulee sopivalle matkalle, niin [metsästysseuran puheenjohtaja] sano, että häntä ei silloin sais metälle millään konstillakaan.

Kalassa tuntuivat käyneen lähes kaikki, nekin, jotka eivät metsästäneet. Vedetömän Kontiomäen läheisyydessä pyyntipaikkoja ei ollut, vaan kalassa jouduttiin käymään etäällä. Lähinnä sijaitti Kontiolampi, joka joutuikin niin kovan kalastuksen kohteeksi, että se yhdessä vaiheessa jopa päätettiin rauhoittaa kokonaan urheilukalastukselta.³⁵⁰ Rautateitten vapaaliput helpottivat kuitenkin matkustamista kauempana sijaitseville kalastuspaikoille. Vapaapäivinä monet lähtivät aamujunalla Kivesjärvelle onkimaan, myös Savirannan alue oli suosittua. Innostus oli niin kova, että "Kontiomäen miehet varmaan onkivat Oulujärven tyhjäksi"³⁵¹, toteaa eräs haastateltava. Innokkaammat kalamiehet eivät edes panneet pahakseen ylipitkiä työpäiviä, muistelee eräs kuljettaja³⁵²:

Siihenkin aikaan kun höyryvetureille kuljettiin, --- tehtiin täydet työtunnit ja täydet ylitunnit ja vielä saatettiin olla kuusi päivää kalassa tuolla kuutamossa, samaa työpäiväjaksoa. Mutta se oli sitten työtä vuorotta, että nipin napin, ... jos ois narisemaan ruvennut niin ei ois ollu pakko lähteä että jäi ne lainmukaiset kotilevot. Mutta sitä painettiin ympäri, että päästään taas olemaan viikoksi taikka kolmeksi neljäksi päiväksi sinne mehtään.

Vuonna 1963 pitkässä valtion viranhaltijain lakossa tunteet kävivät erittäin kuumina ainakin etelän suurilla varikkopaikkakunnilla. Veturimiehet olivat lakon yksi avainryhmä, joten työnantajapuoli yritti murtaa kaikin tavoin heidän lakkoaan. Lakko saattoi olla myös ensimmäinen, jossa silloisen Neuvostoliiton veturinkuljettajat tietyvästi kieltäytyivät ryhtymästä Suomessa lakonalaiseen työhön, kun heitä pyydettiin osallistumaan Vainikkalaan kasaantuvien tavara-

³⁴⁶ H14370.

³⁴⁷ H64530.

³⁴⁸ SVML, Kontiomäki os.29 kirjeenvaihto, kirje liittoon 11.08.1972.

³⁴⁹ H97420.

³⁵⁰ Kainuun Sanomat 26.02.1958.

³⁵¹ H07600.

³⁵² H63210.

junien purkuun.³⁵³ Kainuun Sanomat julkaisi etusivullaan kuvan hiljaisesta Kontiomäen ratapihasta ja mainitsi kuvatekstissä: "Tasavallan rautahevot nuokkuvat joutilaina Kontiomäenkin ratapihalla. Yhdentoista veturin ja neljänsadan rautatievaunun mittavat jonot antavat lohduttoman kuvan muulloin vilkkaasta ratapihasta."³⁵⁴ Kontiomäen veturimiesten keskuudessa lakko otettiin lomailun kannalta. Maaliskuun ilmat olivat hyvät ja kevätaurinko alkoi paistaa. Muistikuvien mukaan melkein kaikki kuljettajat viettivät lakon pilkkimällä Härmänmäen jäällä. Eräänäkin päivänä heitä oli siellä yhtä aikaa kolmisenkymmentä. "Lakkokokoukset" pidettiin pilkkiavantojen ympärillä, nuotiotulet paloivat rannalla ja juttu kulki. Etelä-Suomen kireästä lakkotunnelmasta ei ollut tietoakaan.³⁵⁵

Marjastus oli sellainen harrastus, johon osallistuivat kaikki. Monissa perheissä se oli samalla ainoa yhteinen ajanviettotapa,³⁵⁶ ja samalla se oli keino irtottautua hetkeksi työrutiineista. Koko seutu oli täynnä hyviä marjamaita, muistelee eräs kotiäiti³⁵⁷:

Marjoja me kyllä kerättiin, lakat ja kaikki. Meillä oli silloin ensimmäisenä vuotena, me asuttiin silloin siellä pari kilometriä siitä Kontiomäestä. Me sen talon isännän ja emännän kanssa käytiin, kuusi kilometriä Kontiomäestä lakassa. Me varmasti kerättiin yli 200 litraa, siinä oli pieni suo, mutta sitten kun ne kuivattivat sen suon, niin loppu lakatkin. Siellä oli sitten siellä Korvuan ja siellä soilla, siellä oli paljon, tuli sieläkin käytyä ja puolukkaa kerättiin Lentiiran tien suunnasta silloin paljon ja Korvuan ja Leinon alueelta kerättiin puolukkaa, että kyllä sieltä marjoja sai.

Vaikka marjoja olikin paljon, ei hyviä marjapaikkoja haluttu jakaa toisten kanssa. Veturinkuljettaja muistelee virkaveljensä kanssa tekemäänsä poimintamatkaa³⁵⁸:

Kerrankin me oltiin siinä Maaselän Kalliojärvellä, joka lähtee kahteen suuntaan laskemaan, niin sen Kalliojärven [pohjoispäässä] jäätiin pois lätästä ja lähdettiin nousemaan sinne itää kohti, sinne vuorelle. Oikein hyvä puolukkapaikka, siinä poimittiin ahnaasti, vaikka ne vähän märkiä oli, niin poimurilla kerättiin. Sitten päivällä justiin, kun päivälättä tuli siihen, me kuultiin äänestä, että nyt pysähty pirulauta kanssa siihen. Taas tulee uutta porukkaa. Me asetuttiin polun varteen kahvittelemaan siinä. Siinä tuli ihan tuntematonta porukkaa. Ne kysy että onko täällä puolukoita. [Kaveri sanoi] liukkaana miehenä: "Kyllä tässä äsken oli, mutta me sakilla poimittiin tämä rinne tyhjäksi, mutta tuolla päin me ei olla vielä käyty". Ne läks hirmu vauhdilla menemään ja meillä melkein poimimaton rinne siinä. Mullakin oli niin jumalaton lasti puolukoita, että mä meinasin läkähtyä. Se on hirvee tulla rinne alas painavan kuorman kanssa. Mulla koppa veti viitisenkymmentä litraa ja se oli täynnä. Se oli mulla rinkan telineessä remmeillä köytetty kiinni ja sitten oli vielä kolmen kopan sank vasu siinä päällä. Tuntu ettei polvet kestä, kun Maaselkään asti tultiin.

Vaikka valtaosa marjassakäynti muistoista on positiivisia, kaikilla ei käynyt aina hyvin³⁵⁹:

³⁵³ Kettunen 1976, s. 319 - 321.

³⁵⁴ Kainuun Sanomat 28.03.1963.

³⁵⁵ H97140.

³⁵⁶ H73110.

³⁵⁷ H83965.

³⁵⁸ H31310.

³⁵⁹ H82820.

[Ville E. oli ollut puolukassa Savon radan varressa, Rasinmäessä] ja sillä oli iso tuohikontti ollut, se oli ahtanut sen niin täytyy kuin sinne mahtu ja kypsä puolukka, sehän on aika painava. Se oli ruvennut sitä konttia löysäämään siinä asemalaiturilla selästään pois ja se oli toinen viileke katkennut. Se jäi sen toisen viilekkeen varaan ja pyllähti, naru katkes siitä säpin takaa niin puolukat kippas siihen laiturille. Ja Ville tympääntyi niin siitä hommasta, että oishan ne saanu siitä nätisti kauhomalla, mutta se kumppareilla polki ne siihen laiturille. Se oli sen jälkeen — en minä tiennytkään siitä tapauksesta — yhtä matkaa mentiin tuonne Härmänmäen sorakuopalle. Jotain siinä puhuttiin puolukan poimimisesta ja pyyn metästyksestä ja muusta. Mä kysyin Villeltä, että oletko käynyt puolukassa. Se katto johonkin kaukasuuteen ja sano: "En mie, mie jätän ne kevyemmät hommat lapsille ja naisille". Kaveri sano, ku Ville oli mennyt pois koneen päältä, että varmaan Villee kiusas se homma. Mä sanoin että voi perkele, kun en tieny tuota, varmaan se arveli jos vaikka minä vinoilin sille. [vk]

Hyvät marjasaaliit toivat kontiomäkeläisille lisäänsioita. Marjoja ei tarvinnut edes kuljettaa kovin kauas, sillä Kontiomäellä oli vähintään kaksi paikkaa, jotka ostivat marjoja. Asemaravintolalla oli jopa omat sopimuskerääjänsä, jotka myivät sinne puhdistettua puolukkaa. Puolukka oli ensimmäinen marja, jota ravintolaan alettiin ostaa. Keittäjät tekivät siitä hilloa, jota tarjottiin eri ruokien yhteydessä. Mustikka tuli ostoslistalle vasta myöhemmin, mutta sitä ei mennyt ravintolassa niin suuria määriä kuin puolukkaa. Vuosien mittaan myös sienien kysyntä alkoi kasvaa ja niitäkin ruvettiin ostamaan suoraan sienestäjiltä.³⁶⁰ Asemaravintolan lisäksi ainakin Moranderin kauppa osti myös lakkoja, puolukoita ja mustikoita. Marjojen ostaminen venytti kauppiaitten päivää, sillä heidän piti olla myymälässä valmiina illalla, jolloin useimmat päivän marjassa olleet kerääjät saapuivat. Marjastajia tuli joka päivä ja joka junalta, ja marjoja oli paljon. Kauppiaille työ kävi voimille, sillä marjoja liikuteltiin kahdenkymmenenviiden kilon puulaatikoissa. Laatikot lähtivät yleensä Sotkamoon jalostettavaksi.³⁶¹

Henkiset ja hengelliset harrastukset

VR:n rakennuttaman urheilukentän lisäksi Kontiomäellä oli toinen erikoislaatuinen VR:n omistuksessa oleva laitos, nimittäin kirjasto. Kirjasto siirtyi Kontiomäelle vuonna 1951 Tampereelta, jonne se oli perustettu seitsemisenkymmentä vuotta aikaisemmin. Kun rautatie 1870-luvulla saapui Tampereelle, se oli vielä tuolloin pieni ja vaatimaton paikka. VR:n piirissä työskenteli tuolloin vajaat kolmekymmentä henkeä ja heidän aloitteestaan asemalle ryhdyttiin hankkimaan kirjastoa. Alkupääomaksi jokainen halukas sijoitti markan ja pian rahaa oli kasassa niin paljon, että ensimmäiset kirjat voitiin hankkia. Kun kunnallinen kirjastolaitos aloitti toimintansa ja vähitellen paransi valikoimiaan, rautatieläiskirjasto jäi tarpeettomaksi. Tamperelaiset ottivat yhteyttä rautateitten huoltojaokseen ja kysyivät, minne kirjat kannattaisi siirtää. Huoltojaos ehdotti Kontiomäkeä, jonne hienot ja arvokkaat nahkaselkäiset kirjat päätettiin siirtää. KON VR 42 ryhtyi saman tien hankkimaan uutta kirjallisuutta, koska valikoimaa ei ollut muutamaan vuoteen lainkaan kartutettu.³⁶² Uusia nimikkeitä pys-

³⁶⁰ H07720.

³⁶¹ Helga Moranderin haastattelu 10.09.1999

³⁶² Kainuun Sanomat 31.05.1951.

tyttiin kuitenkin hankkimaan vain vähän, sillä varoja siihen ei ollut. Silti nimikemäärä säilyi pitkään suurempana kuin kunnankirjastossa.³⁶³

Kirjoja säilytettiin kivitalon edessä olleessa parakissa. Kun parakki joutui purettavaksi, kirjat siirrettiin Kontiomäen koulun kirjastoon sillä ehdolla, ettei arvokkaampia, 1870-luvulla painettuja kirjoja saa siirtää pois Kontiomäeltä.³⁶⁴ VR:n kirjaston ja myöhemmin toimintansa aloittaneen kunnankirjaston lainaajamäärät ovat olleet varsin korkeat. Kontiomäkeläiset ovat aina lukeneet paljon, ja vielä nykyäänkin Kontiomäen kirjastosta tehdään keskimäärin tuhat lainaa kuukautta kohden.³⁶⁵ Parakkikirjaston aikaan sen vuosittaiset lainausluvut olivat kahden ja puolen tuhannen paikkeilla, nidemäärä siellä oli hieman alle kaksituhatta.³⁶⁶ 1960 ja 1970-luvulla koululaiset johtivat selkeästi lainaajamäärissä, heidän jälkeensä tulivat miehet. Naiset olivat kirjaston pienin lainaajakunta. Sota- ja metsästyskirjoja lainattiin eniten, dekkarikirjallisuudessa erityisen suosittua oli Mauri Sariolan tuotanto.³⁶⁷

Hengellisen elämän osuus ei Kontiomäellä koskaan ole ollut erityisen merkittävä. Omaa kirkkoa paikkakunnalla ei ole, rukoushuoneeksi kutsuttu seurakunnallinen tila valmistui vasta 1960-luvun kynnyksellä³⁶⁸, sitä ennen hartaustilaisuuksia pidettiin parakissa kivitalon pihalla. Samaisessa parakissa toimi myös pyhäkoulu, mutta sen toiminta oli jokseenkin epäsäännöllistä³⁶⁹ Kohta sotien jälkeen, kun Kontiomäen uskonnollista elämää yritettiin käynnistää, suuria jumalanpalveluksia ja kinkereita pidettiin koulurakennuksessa. Niissä kävi vielä paljon väkeä. Paltamon kirkkoherra järjesti myöhemmin vielä erityisen junan viemään rippikouluväkeä Paltamoon, ripillä joutui taas käymään Kajaanissa ennen kuin Paltamon kirkko valmistui vuonna 1946 sodan pitkitettyä rakennustöitä. Alkuun Paltamon rippikoulujuna veti yleisöä, mutta vähitellen kävijämäärät laskivat ja kirkkoherran vaihtuessa ei yritystä enää jatkettu.³⁷⁰ Tämän jälkeen rippikouluopetusta annettiin iltaisin kansakoulussa.³⁷¹

Vähäisen kiinnostuksen uskonnollisiin tapahtumiin haastateltavat selittivät yleisellä juurettomuudella. Ihmiset ovat muualta tulleita eikä heillä ole paikkakuntaan sidottua kirkossakäyntiperinnettä. Paltamon seurakunta pastoreineen ja muine palveluineen on kaukana Kontiomäeltä. Haastateltavien mielestä paltamolaiset seurakunnan työntekijät eivät liioin suhtaudu kovin vakavasti niihin uskonnollisiin tarpeisiin, joita Kontiomäellä olisi. Koska jumalanpalveluselämä ei ole säännöllistä, siihen ei myöskään synny jatkuvuutta. Jopa kirkkovaltuustoon ja -neuvostoon on ollut vaikea saada uskovaisia ehdokkaita. Yleensä ne, jotka ovat ylipäänsä ehdokkaiksi suostuneet, ovat tulleet valituksi. Rautatieläisten pitkät työpäivät ja epäsäännöllinen työ ovat voineet olla omana esteenä säännölliseen toimintaan osallistumiselle. Erään tarinan mukaan vuoro-

³⁶³ H50770.

³⁶⁴ H83965.

³⁶⁵ KKL.T.

³⁶⁶ Rautatieläinen 11/1962, s. 12.

³⁶⁷ H32410.

³⁶⁸ Kainuun Sanomat 18.01.1958.

³⁶⁹ H73120.

³⁷⁰ H75940.

³⁷¹ H52110.

työ vaikutti siihen, että Kontiomäen rukoushuoneen kellotapuli seisoo tyhjänä. Vuorotyöläiset olisivat häiriintyneet kellonsoittoon.³⁷²

Vaikka herännäisyyttä Kainuussa on esiintynyt, se ei koskaan päässyt juurtumaan Kontiomäelle. Lestadiolaisia matkasaarnaajia asui lähiseudulla, muun muassa melalahtelainen Einari Heikkinen ja kuluntalahtelainen Eino Rimpiläinen, mutta Kontiomäellä ei siitä huolimatta järjestetty koskaan laajemmin seuroja. Rannikolta itää kohti levinnyt lestadiolaisuus näyttää pysähtyneen Melalahteen eivätkä muutkaan kristillisperäiset liikkeet saaneet Kontiomäeltä jalansijaa.³⁷³ Karhun talossa alkuvuosina toiminut Kainuun opistokkaan ei ole suoraan yhdistettävissä herännäisyyteen, vaan on hengeltään pikemminkin aina ollut grundvigiläinen.³⁷⁴ Lähin ei-kristillinen yhteisö, Jehovan todistajat, toimii Paltamossa.

Kontiomäen koulussa järjestettiin 1950-luvulta lähtien erilaisia uskonnollisia tilaisuuksia. Niissä kontiomäkeläiset lapset saivat, joskus vahingossakin, ensi kosketuksen uskonasioihin, muistelee eräs nainen³⁷⁵:

Minä en ole ikinä käynyt Kontiomäessä seuroissa paitsi minun poika oli pikkupoikana siellä äitin luona, --- oisko se ollu -49 tai sillä tavalla. Jouni oli siellä äitin luona Kontiomäessä sitte...se oli hävinnyt yhtenä iltana ja äiti oli etsinyt sitä joka paikasta eikä löydy poikaa mistään. Lopuksi se oli tullu. Äiti kovennu sille sitte, että missä sinä Jouni oot ollu, niin Jouni sano, että minä olin seuroissa. Äiti kysy että missä ne seurat oli, koululla oli ollu. Äiti kysy, että mitä siellä oli ollu? Siellä pappisetä saarnas. Äiti oli kysynyt, että mitä se sano. Jouni vastas, että se sano "saatana..." Minä en muista että seuroissa...ei minun lähiympäristössä ainakaan, ei siellä ainakaan seuravillitystä Kontiomäellä ollu... se oli niin pien kylä vai oliko ne niin syntisäkkeitä ne rautatieläiset. --- Yhtenä pyhänä, siitä on muutamia vuosia aikaa, minä sanoin [miehelleni] että nyt on Kontiomäessä kirkko, että lähetään kattomaan --- siellä oli kolmetoista henkeä pappeineen lukkareineen. Kolmetoista henkeä, oli kesä ja hyvät ilmat. Minä aattelin, että eipä oo oikein tää.

Kesäjumalanpalvelukset onkin kokonaan lopetettu, koska joskus sattui niinkin, ettei papin ja kanttorin lisäksi paikalle tullut ketään.³⁷⁶

Vaikka osanotto hengellisiin tilaisuuksiin pysyi laimeana, Kontiomäki tuskin on ollut sen pakanallisempi paikkakunta kuin muutkaan Suomen teollisuus- ja liikennekeskukset. Ensimmäinen tieto vaihtoehtoisen uskonnonopetuksen aloittamisesta juontaa kuitenkin juurensa jo 1950-luvun alkupuolelle. Erään perheen lapset vaadittiin tuolloin vapautettavaksi kristillisestä uskonnonopetuksesta. Säilyneen kirjeenvaihdon perusteella voi olettaa, että kyse on ollut nimenomaan perheen ateistisesta maailmankatsomuksesta eikä esimerkiksi kuumumisesta ei-kristilliseen yhteisöön. Kansankoulunopettaja Toini Karjalainen määrättiin opettamaan näille lapsille erikseen uskonnonhistoriaa ja siveysoppia.³⁷⁷ Syntyneet lapset kastettiin melkein aina kotona. Sotien jälkeisen suuren syntyvyyden aikana pappi kävi Kontiomäellä tiettyinä päivinä, yleensä lauan-

³⁷² H49730, H99300.

³⁷³ H87910.

³⁷⁴ Keränen 1977, s. 236 - 246.

³⁷⁵ H98960.

³⁷⁶ H61840.

³⁷⁷ PKA, Paltamo, Kontiomäen kansakoulu IV 13:14 Ca:2 Johtokunnan pöytäkirjat 1931 - 1955, pöytäkirjat 28.04.1952 ja 05.09. 1952.

taina, ja hoiti samalla useamman kasteen. Eräs perhe muisteli oman lapsensa kastetilaisuudessa kuulleen, että se oli samana päivänä papille jo neljäs kastejuhla.³⁷⁸

Monena kesänä Kontiomäellä vierailivat helluntailaiset ja vapaakirkkolaiset pitämässä telttakokouksia. Näissä tilaisuuksissa kävi paljon väkeä, mutta monet osallistuivat niihin pelkämästä uteliaisuudesta. Jonkin verran uskoontuloja tapahtui, mutta kyse oli aina yksittäisistä tapauksista eikä niiden määrä ollut suuri.³⁷⁹ Vapaiden suuntien kannattajista helluntailaisia Kontiomäellä oli eniten, muistelee eräs vanha kontiomäkeläinen nainen³⁸⁰:

Helluntailaisia täällä oli paljon. Mustalaiset oli ihan ensimmäisiä helluntailaisia, ja sitten oli tuossa tuo Mikkosen baari ja vanha Hilta, niin siinä helluntailaiset kokoontuivat. Ja helluntailaisten telttä oli joka kesä täällä. Mä muistan kun meidänkin penskat kävi siellä. Mä sanoin, sen kun meette ja kuuntelette, mitä siellä sanotaan. Pyhäkoulua oli, mutta vähemmän kontiomäkeläiset kyllä oli, en minäkään mikään ahkera kirkossakävijä oo, mutta vähemmän ne on käyny. Eihän ne miehet joutanut kirkkoon, jos ne vuorotöissä oli ja sitten kun oli vapaa, niin tuhannen kiire kalalle tai metälle tai marjaan. --- Helluntailaisten kokouksessa [naisia] kävi hyvin paljon, vaan ne sano, etteivät he sinne kuulu, mutta he käyvät kuuntelemassa hyviä puheita. --- Siitähän on seurakunta vähän napissut, ettei saa yhteyttä kun... ja sitten yhteen aikaan varsinkin kun tämä keskikalja vapautui ja tuli sitten ihan nämä viinaongelmat -- niin seurakuntasisar --- sano, että hän kun ei saa kiinni niitä, hän on monta tilaisuutta järjestänyt just tämmösille miehille. Mä sanoin, ett sä et saakaan [niitä tulemaan], ett mee baariin niitten luo, ett seurakunnan pitää jalkautua. No, yksi [diakoni] lähti ja meni, niin miehet koki sen hirveen positiivisena, että "minunkin kanssa tuli, vaikka olin ihan päissäni, niin minunkin kanssa se tuli juttelemaan".

Järjestötoiminta

Ammattiyhdistystoiminta

Rautateitten palveluksessa olevat kuuluvat Suomessa käytännössä kahteen eri ammattiliittoon, jotka molemmat ovat SAK-laisia. Erityisesti veturimiehet tunnetaan vanhastaan voimakkaasta ammattiyhdistysliikkeestään ja miltei sataprosenttisesta järjestäytymisasteestaan.³⁸¹ Kiihkeimpinä ay-aktiivisuuden aikoina aina 1970-luvulle asti nuorina miehinä VR:n palvelukseen tulleista uusista kuljettajista tuntui joskus, että ay-värvärit suorastaan painostivat ja uhkailivat niitä, jotka eivät heti oppilaskoulun ensimmäisinä vuosina liittyneen Veturimiesliittoon. Vanhat, eläkkeellä olevat höyryveturimiehet tuntuivat olevan kuin toisesta maailmasta tiukkoine mielipiteineen ja asenteineen verrattuna nuoriin, juuri koulunsa päättäneisiin miehiin.³⁸² Veturimiesten liitto edustaa työmarkkinoitten pientä, mutta tärkeää työntekijäryhmää, jonka ammattitaito ei toistaiseksi VR:n liikennemonopolin vuoksi ole ollut korvattavissa. Viime vuosien kehityksen

³⁷⁸ H62760.

³⁷⁹ H19670.

³⁸⁰ H74240.

³⁸¹ Mehtonen 1988, s.43.

³⁸² H50350.

tuloksena Veturimiesten liittokin on muitten ay-liikkeitten tavoin muuttunut sovitteluvaan suuntaan, mutta tutkimusajanjaksona se oli huomionarvoinen voimatekijä.

Rautatieläisten liitto, johon käytännössä kuuluivat veturimiehiä lukuunottamatta kaikki muut rautateihin työsuhteessa olevat, on ehkä hivenen tuntematomampi. Liiton toiminta on jakautunut pääosin eri työtehtäviä omaavien henkilöitten kesken siten, että ratatyöntekijät, esimiehet ja liikenteenhoidossa työskentelevät muodostavat omat osastonsa. Kontiomäellä Rautatieläisten liiton alaisena toimi kolme erillistä osastoa, osasto 80 eli liikenteenhoito, osasto 121 eli ratapuoli ja osasto 145 eli rataesimiehet. Kolmantena rautatieläisten liittona toimii Rautatievirkamiesliitto, johon kuuluvat virkasuhteessa palvelevat, pääosin erilaisissa hallinto- ja päällystötehtävissä työskentelevät. Kontiomäellä työntekijäliitot toimivat aktiivisimmin, jonka vuoksi keskityn seuraavassa yksinomaan niiden toiminnan tarkasteluun.

Ay-toiminnan laajuus, osanottajien määrä ja mielipiteet liitoista vaihtelevat jyrkästi miltei jokaisessa haastattelussa. Veturimiesliittoon oltiin ehkä tyytyväisempiä kuin Rautatieläisten liittoon. Osa eläkkeellä olevista veturimiehistä maksaa edelleen jäsenmaksunsa sekä ryhmähenkivakuutuksen että Veturimieslehden tulon vuoksi. Lehden avulla pysyy edelleen ajan tasalla siinä, mitä tapahtuu ja henkivakuutus takaa sen, että "on muutakin kuin pelkkä tuntolevy laittaa arkun päälle". Valtaosa Kontiomäeltä eläkkeelle jääneistä ei kuitenkaan enää ole jäseniä.³⁸³ Puoluepolitiikka säilyi pitkään lähes yhteenkasvaneena osana ay-liikkeen toimintaa, muistelee pitkään ay-toimintaan osallistunut rautatieläinen³⁸⁴:

[Ay-toiminnassa] oli vähän niinku nousuja ja laskuja tietenkin, ja sitten semmonen ydinporukka, joka sitä johti, se Ukko-Hallan jälkeläinen ja ketähän niitä oli. Silloinki kun mä ensimmäisen kerran menin siihen mukkaan, en muista oliko se kuuskytneljä tai viis, mitähän lie ollut, niin ei silloinkaan iso porukka ollu kyllä, joka sitä pyöritti. Niin oli kaikki nämä ... äkkivääriä ja joku demarikin joukossa. Muuta siinä ei ollu-kaan joukossa. Muistelen että ne kovvaa taistelua kävi sielusta. Se oli selvä ratkasu kuka minä oon, minusta siellä käytiin kovia keskusteluja siinä kokouksessa jopa ennakoon ja sillo oli poliittista ryhmätoimintaa ammattiosastossa, mutta ei oo nyky-sin. Minusta se oli mielekästä touhua. Siinä muka tunsu jotakin aikaansaavansa.

1960-luvulla poliittiset voimat alkoivat vaikuttaa entistä vahvemmin ay-liikkeen sisällä. Luottamusmiestehtävissä tuolloin toiminut henkilö muistaa, että erityisesti SAK:n hajoaminen kahteen keskusliittoon, SAK:hon ja SAJ:n, Suomen Ammattijärjestöön, syksyllä 1958 SDP:n jakaantumisen yhteydessä synnytti paljon keskustelua osastojen sisällä, mutta minkäänlaisesta kuohunnasta ei siinä yhteydessä voi puhua. Jonkin verran erilaisia poliittisesti painottuneita valtausyrityksiä tai ammattiosastojen siirtoja yritettiin tehdä, kertoo eräs ay-aktiivi³⁸⁵:

Senhän minä muistan kun olin vielä [osaston] puheenjohtajana, kun yhtäkkiä jotku vaihemiehet tulla tupsahti sinne ja löivät jäsenkirjat pöytää. Mä kysyin "mitä minä

³⁸³ H44880, H62280.

³⁸⁴ H82880.

³⁸⁵ H15550.

näillä teen?". Se oli joku valtakunnallinen villitys, että vaihemiehet oli perustamassa jottain omaa yhdistystä vai jaosta vai mikähän se oli.

Kontiomäellä liikenneosasto oli aluksi "äkkiväärien" taistolaisten ja jopa stalinistien käsissä, kunnes sosiaalidemokraatit aloittivat sen valtauksen. Valtaus johti lopulta siihen, että eräässä äänestyksessä äärivasemmistolaisia pidettiin hetken ajan eräänlaisina panttivankeina, jotta demarien kannalta haluttu lopputulos saatiin äänestettyä. "Vanhat äijät sieltä lähti pari kertaa ovet paukkuen, mutta niin se vaan vallattiin."³⁸⁶, muistelee eräs tilanteeseen osallistunut. Vanhoissa säästyneissä jäsenluetteloissa puolueen merkitys näkyy edelleen. Niin liikenneosaston kuin veturimiesten ammattiliittojen jäsenlistoihin on lisätty puoluekantamerkintä, osasto 80:n luettelossa jako on tarkin ("sos.69, kom 101, ml 95") kun taas veturimiehet ovat merkinneet vain kuuden nimen kohdalle lisäyksen "kommunisti".³⁸⁷ Samanlaisista henkeä oli ilmassa myös rataosaston puolella, ker-
too siellä toiminut rautatieläinen³⁸⁸:

Minä olin pääluottamusmiehenä tällä osastolla. Niin sittenhän näitä riitoja oli tuota ammattiyhdistysliikkeenkin puolella. Yksihän se pahin riitä oli silloin kun tämä sosiaalidemokraattisessa puolueessa oli niin sanottu skuukilainen³⁸⁹ siipi eros --- ja Onni Koski oli Rautatieläisliiton puheenjohtajana. Minä edustajakokouksissa kävin monessa ja kerran mentiin Otaniemessä, siellä Helsingin liepeillä oli se liittokokous. Rautatieläistenliitto sano, että minulla ei oo edusoikeutta, koska Kontiomäen osasto ei oo maksanu asianmukaisesti. Sillo käsikantona kannettiin jäsenmaksun, ei ollu menny pankkiin, että Paltamon työväenosasto ei oo maksanu sääntöjen mukaisesti jäsenmaksujaan. Meiltä oli siellä toistakymmentä, jotka näin erotettiin kansandemokraattisen liikkeen edustajainkokouksesta tällä perusteella. --- Tämä oli syynä, että Kontiomäen osasto ja kaikki ne Suomessa ne osastot, jotka oli SKDL:n edustajia, näille sanottiin, että teidän osasto ei oo maksanut asianmukaisia jäsenmaksuja. Teillä ei oo edustusoikeutta liittokokouksessa. Ensimmäisenä päivänä päästiin Otaniemessä kahvihuoneeseen, mutta ei kokoushuoneeseen, seuraavana päivänä ei päästetty ees kahvihuoneeseen. Vartiat oli ulkona ja myö oltiin siellä tontin ulkopuolella.

Kiistan takana oli puheenjohtaja Kosken pelko siitä, että SKDL:n edustajat estävät hänen pääsynsä puheenjohtajaksi uudelle kaudelle. Syynä siihen, että SKDL:n ja SKP:n edustajia ei enää toisena päivänä päästetty kokouspaikalle, saattoi olla sekin, että heistä koostunut lähetystö oli edellisenä iltana väkisin tunkeutunut puheenjohtaja Kosken luo. Itse mukana ollut kertoo³⁹⁰:

Mehän sillo ensimmäisenä iltana lähetystönä käytiin Onni Kosken puhheilla siellä kokouspaikalla. Se pakeni sinne toiseen huoneeseen sihteerin kanssa, joka oli sen rouva. Me sanottiin, että mitä tämä meinaa, ei me väkivaltaa tehdä, mutta miksi te tämmöstä teette. Eihän se osannu sanoo mitään. Minä sanoin, että eihän me väkivaltaa tehdä, mutta ei se auttanu mitään. Ne pakeni sinne yhteen huoneeseen, vaan me kyllä mentiin sinne, meitä oli neljä viis miestä.

³⁸⁶ H73120.

³⁸⁷ TA 331.88:656:2 (471) S.R.L. os 80 Kontiomäki jäsenluettelo, Suomen Veturimiesliiton osasto 29 jäsenluettelo 1.10.58.

³⁸⁸ H62160.

³⁸⁹ Oik. skogilainen siipi. Saanut nimensä kärkihahmo Emil Skogin mukaan, joka aluksi vuoden 1958 vaaleissa toimi SDP:n "opposition" johtohahmona sekä myöhemmin, saman vuoden marraskuussa SDP:stä eronneen TPSL:n eli Työväen ja Pienviljelijäin Sosialidemokraattisen Liiton johdossa.

³⁹⁰ H47650.

Myöhemmin tilanne rauhoittui, ja Kontiomäen osastokin pääsi takaisin Rautatieläisten liiton jäseneksi. Erottamisen pohjana ollut jäsenmaksukiista johtui siitä, että ratapuolella töitä tehtiin urakkapalkalla ja tehtävistä saatu pohjapalkka jo vaihteli sen mukaan, minkä tyyppistä kunnostustyötä teki. Jäsenmaksut maksettiin kokonaispalkan mukaan ja niiden oikeellisuus riippui kunkin jäsenen omasta rehellisyydestä ilmoittaa maksettu palkkasumma. Keskusliitto katsoi, että yleiseen palkkatasoon nähden Kontiomäen jäsenet olivat maksaneet jäsenmaksuosuuden liian pienestä palkasta, eli heidän olisi pitänyt todellisudessa ansaita enemmän. Koska kiista puheenjohtajavaalien jälkeen laukesi, erottamisen lainvoimaisuus ja oikeellisuus jäi ratkaisematta.³⁹¹

Kontiomäki poikkesi muista rautatiepaikkakunnista siinä, että jo melko varhain liitot toimivat jossain määrin yhteistyössä. Varsinainen yhteistyö alkoi kuitenkin vasta 70-luvulla, jolloin rautatieläisten määrä oli jo kääntynyt laskuun ja ensimmäisten yhteisten pikkujoulujen järjestäminen oli järkevämpää kuin viettää niitä erikseen pienissä joukoissa.³⁹² Aikaisemmin yhteistyötä oli harjoitettu silloin, kun koko asujaimiston yhteinen etu sitä vaati, kuten esimerkiksi vesikysymyksessä. Tämän laatuinen yhteistyö oli valtakunnallisesti niin harvinaisen ilmiö, että Rautatieläinen-lehti mainitsi siitä erikseen Kontiomäkeä koskevassa artikkelissaan³⁹³:

Kuvaavaa muuten Kontiomäen rautatieläisille, että [vesi]lähetystö oli Kontiomäen rautatieläisten yhdystoimikunnan valitsema. Tähän yhdystoimikuntaan kuuluvat rautatieläisten ammattijärjestöjen osastot, siis Rautatieläisten Liiton, Veturimiesliiton ja Rautatievirkkamiesliiton paikalliset osastot. Ja yhteistoiminta on ollut kitkatonta, vakuuttivat Kontiomäen miehet.

Ainoa yhteisvoimin ajettu hanke, joka ei lopulta onnistunut, oli oman kerhotalon saaminen.³⁹⁴ Tämäkin hanke eteni varsin pitkälle, mutta vähentynyt työntekijämäärä ja harrastustoiminnan asteittainen hiipuminen päättivät suunnitelmat. Kerhotalon saaminen oli usein osastojen kokousten listoilla. Sitä ehdotettiin rakennettavaksi muun muassa työllisyystöinä. Kerhotaloa pidettiin lähes välttämättömänä jo yksinomaan VR:n kirjaston vuoksi. Parakissa säilytettävien kirjojen arvoksi laskettiin noin 600.000 markkaa (ns. "vanhaa rahaa") ja niitä pidettiin entisessä vaatteiden säilytysluoneessa. Kirjastohuonetta lämmitettiin vain kirjaston aukiolopäivinä eli kaksi kertaa viikossa. Kun parakki oli muutenkin hatara, suurien lämpötilanvaihteluitten pelättiin pilaavan kirjat. Samalla myös toivottiin teatteriharrastuksen vuoksi näyttämötiloja sekä kokous- ja harrastushuoneita kullekin osastolle erikseen.³⁹⁵

Näitä yhteistoimintatilanteita lukuunottamatta eri osastojen toiminta oli hyvin keskittynyttä. Toisen osaston juhliin ei yleensä ollut menemistä jos ei varstavasten ollut kutsuttu, kertoo rautatieläisen puoliso:³⁹⁶

³⁹¹ H47650.

³⁹² H73250.

³⁹³ Rautatieläinen 24/1960, s. 4.

³⁹⁴ H74420.

³⁹⁵ Rautatieläinen 11/1962, s.12, RTLA, osasto 80 kirjeenvaihto 1945 - 1978 pöytäkirjat 08.08.1958, 11.10.1961.

³⁹⁶ H16540 - H21660.

Meillähän oli oma VR:n Kerhola, jossa oli aina syksyllä ... tansseja oli hyvin usein ja sitten oli hyvin tiukka pääsy, ett milloin liikennepuoli [=Rautatieläisten liiton osasto] järjesti niin sitten ei veturimiehet päässy sinne. Veturimiehet [=Veturimiesten liiton jäsenet] järjesti niin katottiin että kuka liikennepuolen ukoista on suosittu tai toivottu sinne.--- Kyllä niissä oli hyvin ne rajat. Kun mä kerrankin menin sinne tansseihin niin se olikin liikennepuolen, niin miehelleni sanottiin, että sinä et oo toivottu, mutta [rouva] saapi tulla.

Erään haastateltavan mielestä tiukkoja kieltoja ei asetettu, vaan kyse oli jokaisen omasta harkinnasta³⁹⁷:

No kyllä tietysti, sitä vähän semmosta ["omia" juhlia] tietenkin oli, mutta kyllä sitä sitten esimerkiksi tiettyihin... olihan meillä yhteisiä iltamia, --- ihan yhteisiä tilaisuuksia, mutta sitten oli tietenkin ihan omiakin tilaisuuksia ite kullakin porukalla. Se nyt vähän katottiin, että se nyt oli ihan semmonen korrekti toimenpide, ettei me nyt pakkauta toisten ... se oli vähän semmonen, ei sinne oikeestaan semmosta sanomista tullu, mutta sitä vähän katottiin, että eipä kehata mennä pillaamaan kenenkään. Meillä oli yhteisiä joulujuhlia, niissä oli kaikki, ketkä vaan rautatieläisten piiriin, jopa kyläläisiä oli meidän yhteisissä tilaisuuksissa. Näitä aitoja kontiomäkeläisiä, että ei se ollut kovin rajattua se meidän toiminta siellä. --- jokainen piti sitä omaa porukkaansa vähän niin kuin semmosessa arvossa että eipä nyt pakkaannuta toisten tilaisuuteen, että jos tiedettiin, että siellä oli toinen porukka. Se oli semmonen sanaton sopimus, ei sitä kielletty. Mutta se tuli vaan tavaksi.

Kontiomäellä liittojen yhdeksi tärkeimmäksi paikallistehtäväksi tuli työvuorojen järjestely sekä lyhytaikaisesti paljon kiistaa herättänyt rahastajakysymys, jossa kyseessä oli asemamiesten käyttäminen kiskobussivuoroissa rahastajina varsinaisten konduktöörrien sijaan. Luottamusmiesten työmäärää lisäsi se, että suurimpien kysymysten ratkaisussa piti melkein lähteä käymään Helsingissä:

Olin aikoinani luottamusmiehenä ja puheenjohtajaominaisuudessa jouduin monta kertaa käymään Rautatiehallituksessa ja samoten jaksonpäällikön puheilla, kun meillä tuli noita työselkkauksia. Esimies ei oikein noudattanut niitä työsääntöjä, joita olisi pitänyt noudattaa. Meillä oli työvuoroista useita kertoja kiistoja. --- Aina kun tarvittiin jotakin asiaa ratkoo, kun se ei täällä paikan päällä ruvennut selviämään, niin siellä [osaston] kokouksessa päätettiin, että laitetaanpa lähetystö Helsinkiin tai jaksoon. Kerran istuttiin jakson päällikön puheilla [Oulussa] kuuetta tuntia. Minä jo aloin laittaa ulsteria selkään, ettei tästä tule tämän valmiimpaa, että me lähetään. Sanoin jakson päällikölle, että me ollaan Helsinkiin menossa, että tästä pitäisi saada jonkinmoinen selvyys näihin asioihin. "Istukaahan, niin selvitetään", sano. Ruvettiin juttelemaan asiasta. Päällikkö otti Helsingin Sanomat ja rupes lukemaan sitä. Eihän siitä mitään tullut, me hypättiin pikajunaan ja mentiin Helsinkiin saman tien.³⁹⁸

Vasta kun Rautatiehallituksen edustaja lähetystön pyynnöstä tuli käymään Kontiomäellä, jakson päällikön virheelliset työaikajaottelut saatiin oikaistua. Jatkuvia ongelmia päällikön kanssa aiheutui siitäkin, että hän ei hyväksynyt kontiomäkeläisten työntekijöitten siirtohakemuksia. Hänen mielestään jollekin varikolle tulo merkitsee sitä, että siellä työskennellään eläkeikään asti. Eräs perheellinen kuljettaja kyllästyi Kontiomäen asuttopulaan, sillä hänen perheensä joutui asumaan käytännössä pysyvästi toisella paikkakunnalla yli sadan kilometrin päässä. Jakson päällikkö ei pyynnöistä huolimatta allekirjoittanut siirto-

³⁹⁷ H89350.

³⁹⁸ H21770.

paperia, joten kuljettajalle jäi ainoaksi mahdollisuudeksi erota kokonaan VR:n palveluksesta. Hän matkusti heti eronsa jälkeen Pieksämäelle, jossa meni työhönkotoista kysymään töitä. Kuljettajan vakansseja oli auki parillakin paikkakunnalla, joista hän valitsi sen, joka sijaitsi vain kolmenkymmenen kilometrin päässä hänen perheensä asuinpaikalta.³⁹⁹ Syynä jakson päällikön nihkeyteen siirtohakemusten puoltamisessa ei ehkä niinkään ollut periaatteellinen halu pitää miehet samalla varikolla kuin yleinen vaikeus saada Kontiomäelle työntekijöitä. Tätä osoittaa sekin, että kun Kajaanissa jäi kuljettajia eläkkeelle, virat pantiin yleiseen hakuun eikä niitä annettu suoraan Kontiomäen miehille, vaikka heidän toimipaikkansa olisi ollut aivan Kajaanin naapurissa.⁴⁰⁰ Vaikka siirtoasiasta valittiin Veturimiesliitolle, se ei tilanteeseen joko pystynyt tai halunnut vaikuttaa, sillä vielä miltei vuotta myöhemmin Kontiomäen osasto joutui uudelleen pyytämään sieltä selvitystä siitä, miksei siirtoja eikä nimityksiä muille varikoille edelleenkaan annettu.⁴⁰¹

Helsingissä käyntejä mahtui vastaavien epäselvyyksien vuoksi muutaman vuoden ajanjaksoon kuudesta seitsemään. Jakson päällikön lisäksi myös paikallinen veturimestari laati jatkuvasti työlistoja, jotka olivat työaikalain vastaisia. Veturimestarin kanssa tilanne ajautui niin pitkälle, että työnantaja kehotti häntä viimeisen neuvottelun jälkeen heti tekemään uudet, lakien mukaiset työvuorolistat sekä laittamaan kolmen päivän aikana eropaperit sisään tai muuten hänet erotettaisiin.⁴⁰² Työvuorokiistat jatkuivat vielä myöhemminkin 60-luvun aikana. Kyseessä oli silloinkin ylipytkien ajovuorojen teettäminen ilman virkaehdoissa mainittuja ruokailu- ja lepotaukoja.

Toinen suuri kuljettajien edunvalvontaan liittyvä kiista koski niin sanottujen työjunien kuljetusta. Kontiomäen miesten ajamat sorajunat loppuivat joulukuun alussa vuonna 1965. Jäljellä jäävät sorajunat menivät isomman Oulun varikon miehille. Ammattiosaston mielestä ratkaisu ei ollut mitenkään järkevä, sillä sorajunille tuli nyt ajoa 400 veturikilometriä. Jos junat olisi edelleen ajettu Kontiomäeltä, matkaa olisi kiertynyt vain 24 kilometriä. Oulun veturimiehistö joutui myös ajamaan melkein 70 kilometrin matkan höyryveturilla takaperin, koska niitä ei saatu käännettyä. Se ei pakkasessa ollut mitenkään mukavaa, koska höyryveturien kuljettajasuojukset, "ohjaamot", olivat takaosaltaan avoimia ja ajoviima pääsi puhaltamaan suoraan kuljettajaan ja lämmittäjään. Kontiomäen veturimiehille junien siirto Oulun varikolle tiesi neljän ja puolen tunnin työajan päivämenetystä. Näitä junia paljon ajaneen niin sanotun heittosakin työaika jäi yhdessä kolmen viikon jaksossa jopa alle sataan tuntiin.⁴⁰³ Ajojen vähentyminen tuli melko yllättäen, sillä vielä pari vuotta aikaisemmin vuosilomia ja vapaita oli jouduttu peruuttamaan kovan liikenteen vuoksi.⁴⁰⁴

³⁹⁹ H08800. Liittoon lähteneitä valituskirjeitä: SVML, Kontiomäki, osasto 29, kirjeenvaihto, kirjeet 26.03.1954, 01.11.1954, 27.10.1954 ja 20.06.1954, jolloin liiton edustaja viimein saapuu Kontiomäelle.

⁴⁰⁰ SVML, Kontiomäki, osasto 29, kirjeenvaihto, kirje liitolle 20.10.1962.

⁴⁰¹ SVML, Kontiomäki, osasto 29, kirjeenvaihto, kirje liitolle 29.07.1963.

⁴⁰² H21660.

⁴⁰³ SVML, Kontiomäki, osasto 29, kirjeenvaihto, kirjeet liitolle 30.09. 1965, 29.11.1965 ja 02.12.1965 (2 kpl), sähkö 29.11.1965. H89540.

⁴⁰⁴ SVML, Kontiomäki, osasto 29, kirjeenvaihto, kirje liitolle 13.08.1963.

Toinen riitakokonaisuus koski kiskoauton rahastajakäytäntöä. Kun ensimmäiset uudentyypiset kiskobussit, "lättähatut", saatiin liikenteeseen vuoden 1954 aikana, niiden käyttöönoton yhtenä tavoitteena oli liikennöintikulujen leikkaaminen siten, että niiden kuljettamiseen ei vaadittaisi veturinkuljettajan tutkintoa, vaan kuljettajat valittaisiin asema- ja junamiesten keskuudesta. Rautatieläisten liitto, jonka jäsenille kiskoautojen kuljetus olisi tarjonnut lisää työtehtäviä, kannatti ajatusta.⁴⁰⁵ Liitot eivät päässeet yksimielisyyteen uudesta käytännöstä ja tilanteen epäselvyyden vuoksi kiskoautonkuljettajien pikakoulutus keskeytettiin jo vuoden 1954 aikana. Puolitoista vuotta myöhemmin päästiin sopimukseen siitä, että kiskoautoliikenne jäisi yksinomaan veturinkuljettajien hoidettavaksi.

Seuraavaksi kulujen leikkaamiskeinoksi keksittiin ottaa kiskoautoissa käyttöön rahastaja-ammattinimike. Konduktööriä katsottiin tarvittavan vain, jos kiskoautossa oli enemmän kuin kaksi vaunua. Yksi- ja kaksivaunuisen junan hoiti rahastaja, kuitenkin sillä poikkeuksella konduktöörin tehtäviin nähden, että kuljettaja oli tällöin junan johtaja. Tilanne synnytti pientä sanomistakin. Olleessaan talleilla tankkaamassa kiskoautoa eräs kuljettaja oli ohimennen todennut, että eikö se nyt olisi riittänyt junan peräpähän joku yhdeksännnen palkkaluokan rahastaja, kun kuljettajana toimii kuitenkin oikea veturinkuljettaja. Hänelle oli vastattu, että olisihan se kai riittänyt ohjaamon päähän joku seitsemännnen palkkaluokan autonkuljettajakin, Rautatiehallitus kun alkuun katsoi, että kiskoautonkuljettajan pätevyysvaatimukseen kuuluu vain kuorma-autokortti.⁴⁰⁶

Koska Kontiomäen liikenteestä yhä suurempi osa alettiin hoitaa kiskobusseilla, rahastajakysymyksellä oli työntekijöille suuri merkitys. Liikennepuolen luottamusmiehet lähettivätkin liittoon kirjeen, jossa kiinnittivät huomion siihen epäkohtaan, että rahastajana toimiva joutuu samalla hoitamaan sekä konduktöörin että junamiehen tehtäviä, mutta saa kuitenkin huonompaa palkkaa.⁴⁰⁷ Samoin alettiin valittaa siitä, että työnantaja kiertää säännöksiä rahastajajunan vaunujen enimmäislukumäärästä. Liian pitkiä junia on lähtenyt asemalta sillä varjolla, että osa vaunuista on lukittuja. Liikennejakson päällikkö määräsi myös, että aikataulukauden vaihtuessa 1955 uuteen aikatauluun oli merkitty rahastajalle höyryveturijunan tuominen Murtomäestä Kontiomäelle⁴⁰⁸. Vielä pari vuotta kiskoautosotkun jälkeen Rautatiehallituksen liikennetoimiston mukaan konduktöörin käyttäminen kiskoautovuoroissa merkitsi ylipätevän henkilön työn hukkaanheittämistä. Rautatiehallituksen mielestä kiskoautoliikenne oli verrattavissa linja-autoihin.⁴⁰⁹ Lausunto enteili sitä, että Kontiomäki — Ämmänsaari välillä otettiin lopulta käyttöön kuljettajarahastus 1960-luvun alussa⁴¹⁰.

Kaikki kontiomäkeläiset rautatieläiset eivät näyttäneet olevan kovin tyytymättömiä ammattiliittojen toimintaa. Kirjeenvaihdosta päätellen erityisesti Rauta-

⁴⁰⁵ Laajemmin aiheen taustasta veturimiesten kannalta Kettunen 1976, s. 281 - 283; ja liikenneosaston kannalta Riihinen ym. 1975, s. 192 - 193.

⁴⁰⁶ H10350.

⁴⁰⁷ RTLA, osasto 80 kirjeenvaihto vv 1945 - 1978, kirje liitolle 19.10.1955.

⁴⁰⁸ RTLA, osasto 80, kirjeenvaihto vv. 1945 - 1978, kirje liitolle 02.05.1955.

⁴⁰⁹ Rautatieläinen 30-31/1957, s. 11; 32-33/1957, s.11.

⁴¹⁰ SVML, Kontiomäki, osasto 29, kirjeenvaihto. Kirje 25.04.1961.

tieläisten liitto herätti tyytymättömyyttä, joka purkautui vielä haastatteluissaakin. Arvostelua herätti etenkin paikallisosaston järjestämien juhlien ja tapahtumien vähäinen määrä, Veturimiesliitolla niitä oli paljon enemmän.⁴¹¹ Liittoa pidettiin huonona ja hajanaisena. Se ei saanut edes konduktöörin palkkaa nostettua samalle tasolle kuljettajien palkan kanssa. Eräs haastateltava muisteli yhä tuohtuneena, kuinka yhteenkin lakkoon lähdettiin suurin puhein ja tavoittein. Lakkokenraalina toimi joku Helsingin järjestelymestari. Kun lakko lopulta päättyi, liikenne- ja ratapuolen työntekijöitten palkka ei noussut lainkaan. Ainoa, joka sai palkankorotuksen, oli tuo helsinkiläinen järjestelymestari.⁴¹² Veturinkuljettajien puolella väitettä siitä, että heidän vahva liittonsa olisi saanut kaikki edut Rautatieläisten liiton jäsenten kustannuksella, ei pidetä oikeana⁴¹³:

Eikö mitä! Eikö mitä! Päinvastoin! Kuvittele nyt, jos meillä ois ollut jotain etuisuuksia, niin oishan me toki saatu ensimmäiseen luokkaan vapaaliputkin, mutta liikennepuolella, konduktöörit pelas niin, että siellä nämä nuoret pojanklopit, jotka oli konduktöörin tehtävissä, ne istu ensimmäisessä luokassa, veturinkuljettaja istu toisessa luokassa, vaikka oli vanha.

Todellisuudessa liittoihin kohdistettuun arvosteluun saattoi liittyä se, että ne koettiin melko kaukaisiksi. Päätöksiä ja ratkaisuja tehtiin eteläisen Suomen työntekijöitten ehdoilla. Kuvaava on erään ratapuolen työntekijän lähettämä kirje liitolle lakonuhan alla⁴¹⁴:

Terveiset täältä Kontiomäestä. Nyhän sieltä Helsingistä kuuluu vallan kamalia. Työehtosopimus on sanottu irti ja lakkoo luvataan tämän kuun lopussa. Kuulkaa hyvät miehet, ei nyt ole sopiva aika lakkoon ryhtyä ja siitä vain me saataisiin taas rokia vain ei muuta. --- Täällä ovat lakkoo vastaan jo kommunistitkin.

1950-luvun loppu ja seuraavan vuosikymmenen alku alkoivat jo merkitä Kontiomäen varikon merkityksen vähittäistä heikkenemistä. Dieselöinnin lisääminen aiheutti irtisanomisia, Paltamon alueen työllisyyskehitys kääntyi muutoinkin laskuun ja veturimiespuolella alettiin puhua pakkolomista⁴¹⁵. Liittojen edustajia ei paljon Kontiomäellä asti näkynyt eivätkä he aina tulleet edes kutsusta. Eräs Rautatieläisten liiton toimitsijoista valittelee Kontiomäelle vuonna 1954 lähettämässään kirjeessä, ettei ole ehtinyt poiketa paikkakunnalla pyynnöistä huolimatta eikä vierailu toteudu lähitulevaisuudessa työkiireiden vuoksi. Hän myöntää itsekkin, että kontakti on ollut heikko.⁴¹⁶ Kun veturimiehet saivat kunnostettua kesänviettopaikakseen ostamansa vanhan huvilan, he kutsuivat avajaisjuhliin myös Veturimiesliiton edustajat, mutta kukaan ei tullut paikalle.⁴¹⁷ Sama tilanne oli veturimiesten viettäessä osastonsa 15-vuotisjuhlia. Veturimies-lehteen kirjoittanut nimimerkki Rexa totesikin katsauksessaan hieman

⁴¹¹ H07600.

⁴¹² H25840.

⁴¹³ H21660.

⁴¹⁴ RTLA, Osasto 121 Kontiomäki, kirjeenvaihto 1945 - 1978, kirje 15.10.1957.

⁴¹⁵ SVML, Kontiomäki, osasto 29, kirjeenvaihto. Kirje liitolle 19.12.1958.

⁴¹⁶ RTLA, Kontiomäki, osasto 80, kirjeenvaihto, kirje Kontiomäen ammattiosastolle 21.12.1954.

⁴¹⁷ SVML, Kontiomäki, osasto 29, kirjeenvaihto, kirje 29.07.1959

katkerana: "Ei olleet paikalla kutsuvieraat eikä kunnia-kummit", mutta toteaa, että kuta vähemmän porukkaa, sitä kotoisempaa juhliassa oli.⁴¹⁸ Hyvä esimerkki Kontiomäen tuntemattomuudesta liittojen pääkonttoreiden työntekijöille löytyy vielä niin myöhään kuin vuoden 1974 Rautatieläinen-lehden yhdestä numerosta. Kostamuksen työmaa ja radanveto Vartiukseen oli aloitettu. Kontiomäki oli hetken esillä kaikkien lehtien otsikoissa ja Rautatieläinenkin käsitteli aihetta laajasti työmaajohtaja Pentti Heleniuksen kertomuksen pohjalta. Artikkelin johdantokappaleen viimeisessä lauseessa todetaan: "Seuraavassa kertoo kuulumisia Helenius Kontiolahdelta."⁴¹⁹

Poliittinen toiminta

Kontiomäen rautatieläisten, erityisesti veturinkuljettajien, kunnallispoliittinen aktiivisuus oli tutkimusajanjaksolla erittäin suurta. Heidän poliittinen kotinsa oli ensisijaisesti vasemmistossa. Valtaosa veturinkuljettajista kuului Sosiaalidemokraattiseen puolueeseen. Ennen kuin Kontiomäen asukasmäärä kasvoi, Paltamo oli ollut selkeästi maalaisliittoaemmistöinen kunta, kuitenkin sillä poikkeuksella, että ennen kuntaliitoksia Paltamoon kuului myöhemmin Nakertajan nimellä tunnettu alue, jossa asui miltei yksinomaan Kajaanin Puutavaraosakeyhtiön työläisiä. Tämä ihmisryhmä lisäsi paltamolaisen vasemmiston kannatusta. Kontiomäelläkin toimi jo sisällissodan jälkeen parikin vasemmistolaisyhdistystä, sosiaalidemokraattinen Kontiomäen työväen yhdistys, joka oli rekisteröity jo vuonna 1919 sekä kommunistinen Kontiomäen Työväen ja Pienviljelijäin yhdistys vuodelta 1926.⁴²⁰

Kontiomäellä SDP:n aluetoiminnan aloitti vuonna 1946 Kontiomäen Aseman Sosialidemokraatit ja nimi muutettiin kolmisen vuotta myöhemmin Kontiomäen Rautatieläisten Sos.dem. yhdistys ry.:ksi. Jäsenmaksuiksi määrättiin viisitoista markkaa miehiltä ja kymmenen markkaa naisilta. Tämän lisäksi jokainen jäsen velvoitettiin hankkimaan yhdistykseen toimikauden aikana yksi uusi jäsen.⁴²¹ Jäsenhankinta ei ilmeisesti onnistunut, sillä 1960-luvulla SDP:n puolueosaston toiminta piti aloittaa uudestaan miltei tyhjästä. Tämän osaston alkuvaiheista ja etenkin siitä, kuka henkilö toiminnan viime kädessä aloitti, näyttää olevan liikkeellä hyvinkin erilaisia versioita, eikä niiden tarkempi tutkiminen kuulu tämän työn piiriin. Yleispiirteinä todettakoon, että Reijo Heikkinen kirjoittaa Kainuun työväenliikkeen historiaa käsittelevässä kirjassaan SDP:n toiminnan alkaneen uudelleen vuonna 1965, jolloin Kyösti Rannanjärvi ja joukko paltmolaisia olisivat käynnistäneet uudelleen hiipuneen paltamolaisen

⁴¹⁸ Veturimies 10/1962, s. 347.

⁴¹⁹ Rautatieläinen 50/74, s.1. Kursivointi kirjoittajan. 1990-luvun lopussa painetun niin sanotun Jt-kirjan eli rautateiden kuljetus- ja turvallisuusmääräyksien ohjekirjan päivitysversiona (Junaturvallisuus säännöissä) käytetään järjestelmällisesti Kontiomäestä nimeä Kontionmäki.

⁴²⁰ Heikkinen & Lackman 1986, s. 206 - 209. Poliittisesta toiminnasta myös Heikkinen 1986.

⁴²¹ TA 363.2 Kontiomäen rautatieläisten sosdem.yhdistys. Alkuper. julk. Pohjolan Työ 09.11.1949. Kts. myös Heikkinen & Lackman 1986, s. 468 - 470.

sosialidemokraattisen työväenyhdistyksen.⁴²² Kuitenkin jo ennen tätä ajankohdtaa SDP:n listoilta oli tullut valittua kunnanvaltuutetuksi veturinkuljettaja Armas Piippo, joka hoiti ilmeisesti myös ensimmäisenä puolueosaston puheenjohtajan tointa, sihteerinä oli toinen kontiomäkeläinen veturinkuljettaja Vilho Pekkarinen, joka myöhemmin, Piipon vetäydyttyä syrjään, valittiin puheenjohtajaksi. Puolueosaston toiminta olisi näin ainakin jossain määrin käynnistynyt jo ennen Heikkisen mainitsemaa ajankohtaa.⁴²³ Piipon mukaan kyseessä oli nimenomaan tämä samainen puolueosasto.⁴²⁴

Kontiomäen asema Paltamon kunnan osana oli sotien jälkeisestä ajasta alkaen melko erikoinen. Siellä asui noin seitsemäsosa koko kunnan väestöstä, mutta siitä huolimatta se tuotti puolet kunnan kaikista verotuloista. Kontiomäen asukkaiden äänestäessä vasemmistopuolueita, erityisesti SDP:tä, niiden kannatus maalaisliittolaisemmistöisessä kunnassa alkoi nousta ja kontiomäkeläiset valtuutetut alkoivat myös puuttua enemmän kunnan rahojen hoitoon. 1960-luvun alussa kunnallishallinto ei ollut kehittynyttä. Kunnansihteerin tehtäviä hoiti tehtävään kouluttamaton vanha rouvasihminen, kunnanhallituksen puheenjohtajana istui kunnallispolitiikkaan tottumaton maanviljelijä ja koko hallinnolla oli yleinen käsitys, että rahaa on runsaasti ja sitä voi käyttää reilusti. Mitään valvontamekanismeja ei ollut. Vasemmistopuolueitten yhteistyöllä saatiin läpi ohjelma, jonka puitteissa Paltamoon valittiin kunnanjohtaja ja sosiaalitarkastaja samoin kuin lautakuntien rahojenkäyttöä alettiin tarkkailla.⁴²⁵

SDP:n kannatus ei ollut kovin suurta. Vuoden 1964 vaaleissa sillä irtosi kuitenkin jo kaksi paikkaa, kolmas paikka jäi 1,2 äänen päähän. Edellisellä vaalikaudella Armas Piippo oli vielä ollut ainoa valtuutettu. Kahdella paikalla ja jopa kolmellakymmenellä lautakuntapaikalla SDP alkoi yhteistyöhön SKDL:n kanssa, jolloin ne enemmistöllä pystyivät saamaan läpi hankkeita, vaikka Maalaisliitolla olikin yksittäisenä puolueena enemmistö. Vasemmistoyhteistyö ei kuitenkaan ollut täysin kitkatonta, sillä TPSL ei sos.dem.oppositioasemastaan suostunut tekemään yhteistyötä sellaisten valtuutettujen kanssa, jotka päätoimeltaan olivat valtion virkamiehiä. Kunnallispolitiikassa mukana olleen kertojan mukaan esteenä oli todennäköisesti vain kateus, sillä VR:llä ei tunnettu työttömyyttä ja tulotkin olivat säännölliset,⁴²⁶ mutta kyseessä saattaa todennäköisesti olla myös TPSL:n kaunaisuus SDP:tä kohtaan.⁴²⁷

Kontiomäen rautatieläisille ensimmäiset valtuustovuodet olivat tehtävän opettelua, muistelea valtuustossa istunut kuljettaja⁴²⁸:

Meillä oli vaikutusvaltaa ja kyllä meille [valtaa] annettiin, vaikka me oltiin käytännössä kaikki kokemattomia eikä meillä ollut kokemusta kunnallispolitiikasta. Me jotenkuten onnistuttiin hoitamaan se sillä tavalla, että me saatiin [aloitteita läpi]. Täy-

⁴²² Heikkinen&Lackman 1986, s. 469.

⁴²³ Armas Piipon haastattelu 08.09.1999, Vilho Pekkarisen haastattelu 20.09.1999.

⁴²⁴ Armas Piipon haastattelu 08.09.1999.

⁴²⁵ H07840.

⁴²⁶ H07840.

⁴²⁷ TPSL perustettiin SDP:n oppositioksi "ulkoapäin" (lue: idästä) tuetussa SDP:n haajaannuksessa, jonka syynä oli Neuvostoliiton sotasyllisenä pitämän Väinö Tannerin valinta SDP:n puheenjohtajaksi. Termistä ja taustasta Nevakivi 2000, s. 261, 265.

⁴²⁸ H39810.

tyy myöntää, että ne loppuvuodet siellä, ne oli jo siellä kunnanhallituksessa, minä olin siellä sen kaksi kautta, niin se oli rauhallista ja hyvää ja harvoin tuli enää yhteenottoja mistään. Se meni rauhallisesti ja mukavasti. Kontiomäki-asioita saatiin kehittää, nehän ne meille lähinnä justiin oli tärkeitä, ne äänetkin, joita me saatiin, tuli suunnilleen Kontiomäeltä ja kirkonkylältä.

Yleistäen tilanne oli se, että Kontiomäellä SDP:n kannatus oli suurin veturinkuljettajien piirissä, jonkin verran oli TPSL:n kannattajia. Työntekijäpuolella tuntityöläisten ja ratatyöntekijöitten keskuudessa SKDL:n kannatus oli suurempaa. Mielenkiintoisen ajallisen perspektiivin saa, kun tarkastelee sattumanvaraisesti valituilta vuosilta kunnallisvaalien äänestyslukuja. Vuoden 1958 vaaleissa Kontiomäen asukkaat olivat äänestäneet seuraavasti (suluissa kirkonkylän äänet): maalaisliitto 76 (189), SKDL 166 (247), Maaseudun vaaliliitto 5 (35), kansanpuolue ja kokoomus 24 (120), Sos. 119 (38). Kontiomäellä annetuista Maalaisliiton äänistä opettaja Artturi Karjalainen keräsi 69.⁴²⁹

Seuraavissa vaaleissa tilanne ei ratkaisevasti muuttunut: maalaisliitto 66 (191), kansanpuolue ja kokoomus 63 (151), sos 105 (17), kommunistit 205 (253), pientalonpojat 15 (58).

Paltamon kuudestatoista äänestysalueesta kolmessatoista sosialidemokraatit saivat kahdesta kolmeen ääntä tai jäivät kokonaan äänittä. Koko kunnan alueella demarien äänisaalis jäi 132:een, eli käytännössä suurin osa äänestäjistä oli Kontiomäeltä. Koko kunnassa maalaisliitto sai 1210 ja kommunistit 1156 ääntä.⁴³⁰

Vielä vuoden 1976 kunnallisvaaleissa Kontiomäen äänimäärät pysyivät suhteellisen vakioina: SKDL 149, SDP 153, SMP 3, Kesk. 49 ja KOK 16.⁴³¹

Valtuustotyöskentelyn päätavoitteeksi nousi Kontiomäen olojen kehittäminen. Tehtävä ei ollut helppo, sillä varsinkin alkuvuosina paltamolaiset suhtautuivat jyrkän torjuvasti kaikkeen Kontiomäkeen liittyvään. Tilannetta ei suinkaan auttanut se, että SDP:n riveistä valtuustoon nousi kaksi naista, Seija Marttinen ja Seija Tauro. Aluksi valtuustokokouksissa heidän esityksensä pyrittiin torjumaan heti ja heihin suhtauduttiin muutoinkin hieman alentuvasti. Seija Tauro muistelee, että ensimmäisen valtuustokauden aikana heitä pidettiin "semmassa räpättäjinä". He olivat molemmat muualta Paltamoon muuttaneita, asuivat Kontiomäellä, olivat naisia ja vielä etunimikaimoja, kaikki jo erikseenkin tekijöitä, jotka merkitsivät monelle valtuutetulle punaista vaatetta. Joskus jopa toisen puolueen kontiomäkeläisvaltuutettu saattoi tyrmätä jonkin heidän tekemänsä aloitteen toteamalla, että "tuohan nyt on ihan hameen alta repäisty".⁴³² Tyypillistä valtuuston kokouksissa oli myös se, että kontiomäkeläisvaltuutetun aloittaessa puheenvuoronsa, paltamolaiset valtuutetut alkoivat keskustella keskenään, koska "Kontiomäen asiat ei heitä liikuttanu."⁴³³

Miltei kaikki Kontiomäeltä valitut valtuutetut ovat sitä mieltä, että Paltamon kunta ei kohdellut Kontiomäkeä lainkaan tasapuolisesti silloin, kun kunnan palveluja tai kunnan varoin tehtäviä toimia jaettiin eri osien kesken. Vaikka

⁴²⁹ Kainuun Sanomat 08.07.1958.

⁴³⁰ Kainuun Sanomat 04.10.1960.

⁴³¹ PKA, Paltamo, Keskusvaalilautakunta, III 3, Dc:1, Tilastojen toisteet.

⁴³² Seija Tauron haastattelu 26.08.1999.

⁴³³ H52710.

kaikki ovatkin yksimielisiä siitä, ettei kunnan rahavaroja voi jakaa veronmaksajien asuinpaikan mukaan, he katsovat samalla, että useat pienetkin Kontiomäkeen suunnatut toiveet jäivät toteuttamatta tai saivat pilkallisen vastaanoton. Kun eräessä valtuuston kokouksessa ehdotettiin, että kunta rakentaisi Kontiomäelle leikkikentän, vastauspuheenvuorossa koko ajatus tyrmättiin toteamalla: "Mitä te leikkikentällä teette? Onhan teillä siellä ratapiha."⁴³⁴ Vain yksi valtuutettu on sitä mieltä, että Kontiomäen ja Paltamon väleissä ei ollut mitään parantamisen varaa eikä palveluita ollut syytä kovin paljon kehittää⁴³⁵:

Se voi olla, että jotkut on saanu sen käsityksen, että [Kontiomäkeä hyleksitään]. Vaan minä luulen, että ne on semmosia ihmisiä, jotka ei ole tämän valtuustotyöskentelyn kanssa kovin paljon tekemisissä. Semmoset ihmiset helposti sitten sanoo, että kun ei ole sitä... eivät tiedä, mitkä ovat mahdollisuudet. Ja kyllä sieltä kuulu, kyllä minä myönnän sen, että monelta taholta kuulu se että kuitenkin Kontiomäestä on hyviä veronmaksajia niin paljon, että pitäis muka sitten sen mukaan Paltamon kunnasta tulla palveluita tänne Kontiomäkeen ja vastaavasti, mutta minä sen käsitin sen asian niin, että olipa ne veronmaksajat miltä puolen kuntaa tahansa, niin ne kerätään yhteen ja se on yhteinen potti ja sieltä jaetaan mihinkä paikkoihin sitä rahaa tarvitaan ja katotaan tärkeysjärjestyksessä, niin sinne annetaan aina se määrätty, että minä olen sen käsittänyt näin päin, mutta kyllä tässä on, tässä on nyt sitä, että kyllä se on varmasti kuva saatavissa, että siellä on kontiomäkeläiset ollut vähän niin kuin takajaloilla, että ei muka kunnan taholta ole huomioitu. --- Pienen kunnan varat, ei ne ole mitenkään huippusuuret, oli veronmaksajat mistä hyvänsä. --- Tosi on, että kyllä veeäreläiset oli Paltamon kunnan parhaita veronmaksajia, mutta oli siellä kirkolla liikemiehiä, liikkeitä ja hyviä virkamiehiä, joilla oli hyvät palkat, että oli sitä sielläkin veronmaksajia. Ei ne yksistään kontiomäkeläisten ansiota ollut ne verotulot.

Vaikka yhtä mieltä ollaankin siitä, ettei kunnan verotuloja voi jakaa maksajien mukaan, katsovat valtuutetut kuitenkin, että Kontiomäen puolta on joutunut aina pitämään, että se ei ole saanut mitään itsestään eikä pyytämättä.⁴³⁶ Haastatteluissa nousee esiin selkeä ero siinä, että valtuutetut ymmärsivät koko kunnan kehittämisen tarpeellisuuden, tosin myöntäen, että Kontiomäki oli sivuasemassa kirkonkylään nähden, kun taas tavallisen kontiomäkeläisen mielestä kontiomäkeläiset valtuutetut eivät tehneet kyllin paljon asuinpaikkansa eteen. Asukkaiden keskuudessa nousi jopa esiin vaatimus siitä, että Kontiomäen tulisi erota Paltamon kunnasta ja siirtyä Kajaanin yhteyteen.⁴³⁷ Kunnanvaltuutetut halusivat kuitenkin pitää alueen yhtenäisenä⁴³⁸:

[Olen] aina koittanut pitää sen rajan, että olipa se Paltamon miltä laidalta tahansa, niin se on samanarvoinen paltamolainen ja tämä oli [kontiomäkeläisten] aluksi hirveän vaikea hyväksyä. Kontiomäkeläiset sano, että mitä sä menet puoltamaan melahtelaisia, mutta en minä nähnyt siinä mitään...

⁴³⁴ H34140.

⁴³⁵ H66980.

⁴³⁶ H52710.

⁴³⁷ H73645.

⁴³⁸ H82675.

Sellaisissa kontiomäkeläisissä, jotka eivät ole olleet mukana kunnallispolitiikassa, näyttää jossain määrin edelleen elävän käsitys siitä, että kehitystyö olisi ollut suunnattava erityisesti Kontiomäelle⁴³⁹:

Kyllä mulla semmonen käsitys on, mitä minä kuulin, että tuolla kunnanvaltuustossa oli [tavoitteena] koko pitäjän kehittäminen, ei yksityisiä kyliä. Justiin nämä rautatieläiset [valtuutetut] olivat jossain mielessä valistuneempia ja enemmän maailmaa nähneitä, joten ne sitten halusi taas vetää just tätä Kontiomäkeä ja sen asukkaita. Ois ehkä ollut parempi jos olisivat silloin kuunnelleet kunnan johtohenkilöt ja päättäjät, se nimittäin meni -50 ja -60-luvulla, kun alueita liitettiin pois ja ihmiset vähenivät...Tänne ei saatu oikein yrittäjiä, kyllä niitä kovasti yrittivät, täällä oli niitä rautatieläisjärjestöjä, yhteistoimikuntia, jotka kovasti yrittivät, mutta hyvin harvat hankkeet täällä menestyivät.

Paltamon puolueetonta suhtautumista Kontiomäkeen puoltava haastateltava mainitsee kunnan rahoittamista hankkeista uuden urheilukentän rakentamisen. Vanhan VR:n urheilukentän tulevaisuus oli vaakalaudalla, koska VR oli varannut alueen mahdolliseen asuinrakentamiseen. Uusi urheilukenttä rakennettiin sitten kunnan rahoituksella Purolan mäelle.⁴⁴⁰ Toinen valtuutettu taas katsoo, että urheilukentän mainitseminen Paltamon kunnan ansiona on hyvin kyseenalaista. Kunta on rakentanut vastaavia kenttiä muihinkin alueensa kyliin eikä niistäkään ole sen suurempaa meteliä pidetty.⁴⁴¹ Arvostelua sen sijaan herätti kunnan päätös rakentaa kenttä paikkaan, jossa ei siihen aikaan ollut lainkaan asutusta ja joka sijaitti pitkällä sekä asuintaloista että koulusta. Kentän käyttö jäi sen hankalan sijainnin vuoksi hyvin vähäiseksi.⁴⁴²

Vastakkaiseksi esimerkiksi mainitaan Kontiomäen monitoimitalohanke. Ajatus lähti alun perin liikkeelle siitä, kun sosiaali- ja terveysministeriö alkoi vaatia Hyrynsalmen, Ristijärven ja Paltamon yhteistä kansanterveystyön kuntainliittoa. Suurimmat kustannukset siitä olisivat koituneet Paltamolle, mutta menoja saatiin kuitenkin yhteisessä kokouksessa leikattua tasaisemmin Hyrynsalmen ja Ristijärven kesken. Kokoukseen osallistunut kontiomäkeläinen valtuutettu ehdotti, että samassa yhteydessä olisi perustettu Kontiomäelle terveysasema. Paltamon muut edustajat olivat valmiit hyväksymään hankkeen, mutta ristijärveläiset eivät kannattaneet sitä. Heidän mukaansa Kontiomäki oli vain korpikylä, joka ei tarvinnut omaa lääkärinvastaanottoa. Ristijärveläiset rakensivat sen sijaan omaan keskustaajamaansa uuden ja hienon terveyskeskuksen, jonka käyttökulut ja lainat rasittivat suunnattomasti kunnan budjettia. Kuntainliiton toiminta osoittautui muutoinkin myöhemmin mahdottomaksi, koska hankkeiden maksujärjestelyistä ei päästy yksimielisyyteen. Kontiomäen kohdalla terveyskeskushanke jäi kuitenkin mukaan lääninsuunnitelmaan ja se saatiin toteutetuksi myöhemmin, kun monitoimitaloa alettiin suunnitella.⁴⁴³

Terveysaseman lisäksi tuohon monitoimitaloon kaavailtiin muun muassa kirjastoa, kansalaisopistoa sekä uimahallia saunaosastoineen. Hanke saatiin jo

⁴³⁹ H47110.

⁴⁴⁰ H66980.

⁴⁴¹ H73110.

⁴⁴² H44170.

⁴⁴³ H40220; H35480.

niin pitkälle, että suunnitelmat ja rahoitus olivat valmiina. Samaan aikaan oli esillä ajatus Oulujärven ylitystien ja siltahankkeen puoltamisesta. Koska Paltamon kunta ei saanut niistä aikaan yksimielistä tukikannanottoa valtuutettujen erimielisyyden vuoksi, kontiomäkeläisille ilmoitettiin, että koska ylitystietä ei tule, ei tule monitoimitaloakaan.⁴⁴⁴ Raukeamispäätös synnytti närää jopa valtakunnan tasolla. SDP:n tilaisuudessa Kajaanissa vierailut kansanedustaja Matti Ahde oli hankkinut monitoimitalolle huomattavan valtion avustuksen ja kuuluttamaan hankkeen raukeamisesta aivan loppumetreillä hänen muistetaan tokaiseen: "Enää en juokse Paltamon takia".⁴⁴⁵ Kesti pitkään ennen kuin hanke saatiin uudestaan vireille. Kun taloa lopulta alettiin rakentaa 1980-luvun alkupuolella, rakennuskustannukset olivat jo nousseet niin paljon, ettei budjetoitu rahamäärä enää riittänytkaan suunnitellun kaltaiseen taloon. Uimahalli ja saunaosastot jouduttiin jättämään pois, vaikka ne vielä 1970-luvulla olisi samalla rahamäärällä saatu mukaan.⁴⁴⁶(kuva 3.9)

Joskus asutuskeskuksen kunnalta saama etuus voi olla henkilökohtainenkin kysymys. Eräs valtuutettu muistaa, kuinka hän neuvotteli VR:n liikennejakson päällikön kanssa siitä, että Paltamon kunta suostuisi kustantamaan Kontiolammesta johdetun uuden vesiputken rakentamisen. Jakson päällikkö sanoi, että hän keskustelee asiasta Paltamon kunnanjohtajan kanssa. Kunnanjohtaja erehtyi esiintymään hyvin itsevarmana ja tärkeänä, jolloin jakson päällikkö oli todennut, että asia ei etene ennen kuin kunnanjohtaja vaihtuu. Niin tapahtuikin. Kunnanjohtaja vaihtui, ja vesihanke nytkähti ratkaisevasti eteenpäin. Samaisen kunnanjohtajan ja kontiomäkisten valtuutettujen välit eivät muutoinkaan olleet kovin hyvät, sillä kunnanjohtaja olisi halunnut rakennettavaksi uuden kunnantalonsa. SDP:n kontiomäkeläisvaltuutettu kuitenkin tyrmäsi ajatuksen ja sai vasemmiston yhteistyöllä kunnantalonsa rakentamisen estettyä. Yli 50 miljoonan markan investoinnin sijaan tyhjäksi jäänyt oppilasarunko muutettiin hallintokäyttöön ja siihen muutti myös valtion virastoja. Talo on edelleenkin samassa käytössä. Kunnanjohtajan hieno suunnitelma jäi toteuttamatta ja arvovaltatappio vaikutti varmasti hänen myöhempään suhtautumiseensa Kontiomäkeen.⁴⁴⁷

⁴⁴⁴ H34140.

⁴⁴⁵ H97675.

⁴⁴⁶ H73110, H47110.

⁴⁴⁷ H09520.



KUVA 3.9 Kontiomäen monitoimitalo. (Kimmo Lagerblom, 05.05.2000)

Kontiomäkeläisten valitukset Paltamon huonosta kohtelusta osuvat ainakin osittain oikeaan. Kunta tottui siihen, että VR vastaa koko alueen kehittämisestä ja rakentamisesta. VR:n kautta vedettiin ensimmäiset sähköt kylään⁴⁴⁸, se järjesti vesihuollon ja rakensi jopa paloaseman ja urheilukentän. Paltamon kunta näytti lisäksi käyttäneen Rautatiehallitusta jonkinlaisena työttömyystyöautomaattina. Aina kun kunnan työllisyystilanne alkoi näyttää heikolta, kunnanhallitus pyysi esimerkiksi radan perusparannustöiden aloittamista, kuten vuonna 1965. Pyynnön perusteluina kunnanhallitus totesi⁴⁴⁹:

Kunnassa on työtä vailla 37 työntekijää ja aivan lähiakoina vapautuu Kontiomäki-Leppilä paikallistien rakentamistöistä 17 työntekijää. Kunnan talous ei kestä lisärasituksia työttömyydestä, jos perheelliset joudutaan lähettämään siirtotyömaille ja perheet huoltamaan kunnan sosiaalilautakunnan toimesta.

Siinä vaiheessa kun VR alkoi vetäytyä Kontiomäen alueen peruspalveluitten rakentamisvastuusta, kunnan oli hyvin vaikea tottua ajatukseen, että se joutuisi itse kehittämään Kontiomäkeä. Kaikkia rautatien tuomia mahdollisuuksia ei ilmeisesti ymmärretty oikein sillä keskustalainen kunta pelkäsi ilmiselvästi rautatien kaltaisen teollistumisen vaikutusta, muistelee eräs kunnallispoliitikko⁴⁵⁰:

⁴⁴⁸ Huomautettakoon kuitenkin, että Kontiomäen naapurissa, Mieslahdessa, yksityinen sähköosuuskunta aloitti toimintansa jo vuonna 1918. Mieslahden kylän ensimmäiset sähkölamput syttyivät 8.12.1918. Puimakoneen käyttövoimana käytetty, kahdeksan hevosvoiman tehoinen lokomobiili antoi virtaa osuuskunnan perustaneiden seitsemäntoista talon yhteensä pariinsataan lamppuun. Asiasta kirjoittaneen lehden mukaan "walaistus oli hyvä ja tasainen". (Kajaanin Lehi 11.12.1918)

⁴⁴⁹ VRPM. Valtionrautatiet, 10. ratajakso, Kuopio, lähteneet kirjeet Da14. Kunnanhallituksen kirje Rautatiehallituksen rakennusasian osastolle Helsinkiin 30.12.1965.

⁴⁵⁰ H95365.

Ne pelkäs ihan, jopa semmosta oli, että meidän pellot poletaan ja meidän marjat vietään metästä, niin kuin hävittää kaiken luonnosta. --- Ensiksi otetaan tämä negatiivisuus, pelko, koskaan ei ruveta ajattelemaan, että mitä siinä ois positiivista, että ihmisiähän ne on. Että nyt on ihan sama, aina tulee mielessä verrattua, tämä pakolaiskeskustelu. Kontiomäkeläiset oli tavallaan niin kuin pakolaisia Paltamon kunnassa.

Epäluuloisuus ei kuitenkaan kanavoitunut erityisesti Kontiomäkeä kohtaan, vaan sen kohteena on erityisesti näyttänyt olevan edellisessä haastattelusitaatisakin korostettu toiseuden pelko. Sellaisen kohteeksi joutui esimerkiksi 1950- ja 1960-lukujen taitteessa kirkonkylän lähelle, Metelin kylään sahaa perustamassa ollut yrittäjä. Kunnanvaltuuston maalaisliittolaiset edustajat estivät hankkeen toteuttamisen perustelemalla kantansa siten, että kun sahan myötä paikkakunnalle tulee työväestöä, vasemmistolaisia, niin kunnan poliittinen suuntaus muuttuu.⁴⁵¹

Monet kontiomäkeläisistä valtuutetuista katsovat, että Paltamo nukkui ohi sen hetken, jolloin Kontiomäkeä olisi kannattanut lähteä kehittämään ja investoimaan siihen rahaa. Kontiomäkeä on verrattu kultapalaan, jonka sijaintia Viitostien ja viiden radan risteyksessä ei pysty horjuttamaan. Paikan merkitystä ja sen todellista olemusta ei ymmärretty, sillä Paltamon kunnan päättäjät eivät edes kovin usein vierailleet Kontiomäellä. Eräs valtuutettu muistaa vieläkin yhden paltamolaisen valtuutetun ensimmäisen vierailun Kontiomäellä, jolloin tämä oli todennut: "Nyt kun minä näen tämän, niin minä häpeän", valtuutettu totesi "Tätä olisi pitänyt aikanaan kehittää, niin tämä olisi nyt Paltamon aarreakku."⁴⁵²

⁴⁵¹ H21490.

⁴⁵² H52710.

4 LÄHTÖ KONTIOMÄELTÄ

Liikenne hiljenee

Kontiomäki alkoi hiljentyä 1970-luvulla. Tapahtuma ei ollut yhtäkkinen eikä yhdestä tekijästä riippuva, vaan monen osatekijän yhteissumma. Pääsyyyn aiheutti tekninen kehitys. Höyryvetureitten valmistus maailmassa päättyi 1950-luvun viimeisinä vuosina¹ ja Suomessa veturimiesten höyryveturikoulutus päätettiin lopettaa vuonna 1975². Höyryveturien tilalle alkoi tulla dieselvetureita, jotka vaativat vähemmän henkilökuntaa ja pystyivät vetämään painavampia ja raskaampia junia.

Tavaraliikenteen määrä alkoi nopeasti vähentyä ja se puolestaan joudutti höyryveturien hylkäämisiä. Alun perin suunniteltiin, että eräitä höyryveturityyppejä olisi käytetty juuri tavarajunien vedossa aina 1970-luvun loppuun, mutta niillä liikennöinti loppui paljon suunniteltua aikaisemmin. Viimeinen aikataulunmukainen höyryveturivetoinen juna, Ukko-Pekka 1021:n vetämänä, ajoi Vaasasta Seinäjoelle kesäkuun 3. päivä 1974. Tavaraliikenteessä höyryvetureita käytettiin vielä varakoneina seuraavan vuoden aikana.³ Hupeneva tavara-rahti ja vetokykyiset dieselveturit vähensivät junien kokonaismäärää ja sitä kautta rautateiden työpaikkoja. Autoliikenteen edellytykset alkoivat parantua 1950-luvun puolessavälin, jolloin jo lähes koko tieverkko saatiin pidettyä liikennöitävässä kunnossa läpi vuoden ja teiden kuntoa alettiin järjestelmällisesti parantaa.⁴ Tieverkko kesti yhä painavampia kuormia, joita uudet kuorma- sekä yhdistelmäajoneuvot pystyivät kuljettamaan. Autoliikenne oli lisäksi notkeaa; rahdin saattoi toimittaa suoraan tilaajan ovelle. Tämä uudistus vähensi junien merkitystä tavaraliikenteen välittäjinä. 1950-luvun loppuun mennessä autoilla

¹ Rautatieläinen 33/1958, s.8.

² Veturimies 10-11/1975, s. 359.

³ Alun perin suunniteltiin, että höyryveturit olisi hylätty jo 1970-luvun alussa. Todellinen lopettamispäätös tuli ilmeisen yllättäen, sillä viimeisiä suuria ns. luokkakorjauksia höyryveturikalustolle tehtiin vielä vuonna 1975. Viimeiseksi luokkakorjatuksi höyryveturiksi jäi Tk3 1150, joka seisoι huollossa joulukuussa 1975! (Salo 1995, s. 15).

⁴ Pihkala 1982, s. 443.

kuljetettiin enemmän tavaraa kuin junissa.⁵ Matkustajaliikenteessä kehitys oli samankaltainen. Kohoava elintaso ja tuontisäännöstelyn loppuminen lisäsivät henkilöautojen määrää ja vuoteen 1965 mennessä ne kuljettivat enemmän matkustajia kuin junat ja linja-autot yhteensä.⁶

Vähenevien matkustajamäärien vuoksi VR:llä ja Rautatiehallituksessa alettiin 1960-luvulla suunnitella kannattamattomiksi käyneiden paikallisjunavuorojen lakkauttamista. Nämä suunnitellut muutokset olisivat koskettaneet raskaasti Kontiomäkeä, jonka henkilöliikenne oli pääosin juuri paikallisliikennettä ja jonka hoitama Taivalkosken ja Ämmänsaaren suunta on yhdessä Jyväskylä – Haapajärvi - osuuden kanssa ollut todennäköisesti koko olemassaolonsa ajan Suomen tappiollisin rata. Maaseudun muuttoliike suuntautui yhä enemmän kohti kaupunkeja ja kauppaloita, joissa vuonna 1967 tehdyn arvion mukaan vuoteen 1975 mennessä asuisi jo puolet suomalaisista.⁷ Koska paikallisjunien matkustajamäärät vähenivät koko ajan, supistuksia alettiin panna täytäntöön vuoden 1967 aikana. Oulun ja Pieksämäen ajovarikoiden alueella lopetettiin kummassakin kuusi junavuoroa ja koko maassa henkilöliikenne loppui neljältä rataosalta. Vuotta myöhemmin paikallisliikenne lakkautettiin kahdeksalta rataosalta ja samalla julkaistiin suunnitelma siitä, että lähiaikoina myös Taivalkosken liikenne loppuisi.⁸ Supistusten ja lakkautusten yhteydessä tehdyt aikataulujen muutokset tuntuivat monesta järjettömiltä. Nimimerkki Pave mainitsi Veturimies-lehdessä esimerkin Oulun ja Taivalkosken välisistä vuoroista. Matka-aika oli pidentynyt lähemmäs neljäätoista tuntia, koska Kontiomäeltä Taivalkoskelle lähteneen kiskoauton vuoroa aikaistettiin siten, ettei siihen enää ollut yhteyttä Oulun junasta. Taivalkosken suuntaan matkustavan täytyi joko odottaa tuntikausia tai siirtyä käyttämään linja-autoa.⁹

Seuraavan kerran junavuoroja ehdotettiin laajemmin karsittavaksi kymmenkunta vuotta myöhemmin, 1970-luvun loppupuolella. Suuret lakkauttamissuunnitelmat nostivat vastarintaan sekä matkustajia että henkilökuntaa. Kontiomäkeläinen, ay-toiminnassa aktiivisesti mukana ollut veturinkuljettaja lausui eräässä lehtihaastattelussa mielipiteenään, että 1970-luvun liikenteen vähentämisaikheet juontuivat suoraan kymmenen vuoden takaisista ratkaisuista. Kun aikatauluja silloin muutettiin siten, että lähes kaikki yhteysvuorot katkesivat, se vähensi pysyvästi junamatkustajien määrää. Ja kun määrä oli vähentynyt, VR ja Rautatiehallitus pystyivät siihen vedoten lakkauttamaan liikenteen lopullisesti.¹⁰

Lopettamissuunnitelmien vastarinta näkyi myös Kontiomäen ammattiosastojen toiminnassa. Osastokokouksien kannanottojen mukaan 1970-luvun

⁵ Mauranen 2001, s. 56. Kontiomäen osalta kehitys näkyy selvästi paikallisen vaunu-
huollon konepajakorjauksiin lähettämien tavaravaunujen määrän vähenemisestä.
Trendi näkyi koko 1900-luvun jälkipuoliskon ajan, mutta suurin putous vaunumää-
rässä tapahtui vasta 1980-luvun lopussa. Siihen asti vaunuja lähetettiin konepajakor-
jauksiin toistasataa kappaletta vuodessa, niin vuonna 1993 määrä romahti äkkiä yh-
teentoista! (HMVY, Kontiomäen arkistoaineisto, kirjanpito konepajaan tai muuhun
korjauspaikkaan lähetetyistä tavaravaunuista).

⁶ Peltola 1995, s. 39.

⁷ Rautatieläinen 33/1967, s. 4.

⁸ Rautatieläinen 38/1968, s. 5.

⁹ Veturimies 6/1967, s. 190.

¹⁰ Välimäki: Koti-Kajaani 16.11.1978.

lopulle kaavaillut vuoromäärien supistukset eivät olleet realistisia eivätkä asianmukaisia, lisäksi ne kaventaisivat rautatieläisten sosiaalisia etuja entisestään, "sillä paksukaan nippu vapaalippuja ei mieltä lämmitä, jos ei ole enää junia, joissa niitä käyttäisi."¹¹, kuten eräässä tuonaikaisessa ammattiosaston kannanotossa todetaan. Hurjimmillaan liikenteen lakkauttamissuunnitelmat koskivat jo miltei kaikkia Kontiomäeltä lähteviä henkilöjunapareja, jopa Pieksämäen ja Kuopion suunnan kiskoautovuoroja. Lisäksi erikoispikajuna Savonian reittiä ehdotettiin lyhennettäväksi siten, että juna jäisi Kontiomäen sijasta Kuopioon. Liikennepuolen ammattiosaston puheenjohtaja lasi supistusten merkitsevän huomattavaa työvoiman vähentämistä ammattiliitolle lähettämässään kirjeessä¹²:

Mikäli edellä mainitut supistukset toteutetaan merkitsee se työvoiman tarpeen vähenemistä Kontiomäen kohdalla seuraavasti: konduktöörejä 2 - 3, siivoojia 3 - 4 --- ja ainakin siivoojien kohdalla suoraan siirtymistä työttömyys kortiston jonoihin, koska paikkakunnalla ei ole työ paikkoja tarjolla. Näiden lisäksi tulee veturi miehet 4 - 5 henkilöä, sekä Matkaravinnon henkilökunta 12 - 15 naista, joilla on sama kohtalo edessä kuin siivoojillakin.

Pahimmat supistamisaikomukset eivät toteutuneet, sillä lopulta vain 15 paikallisvuoroa lakkautettiin. Samalla luvattiin, että Pesjön ja Taivalkosken yhteys tulee säilymään, koska välille on vaikea saada korvaavaa linja-autovuoroa.¹³ Henkilöliikenteen supistukset olivat kuitenkin vain pieni, suurelle yleisölle tosin näkyvin osa siitä myllerryksestä, johon VR joutui. Dieselönnin mukanaan tuoma junamäärien väheneminen johti siihen, että pienemmällä varikoilla käytiin miltei viikottain neuvotteluja työmäärästä ja varikoiden ajosuorituksista. Henkilökunta katsoi, että VR:ltä puuttui kokonaan eteenpäintähtäävä, pitkän aikavälin suunnitelma, jolla toimintaa olisi voitu ajaa alas hallitusti sekä tehokkaasti. Maaseudun autioituminen, sen autoistuminen ja junamäärien väheneminen muuttivat tilannetta niin rivakasti, että siihen ei ollut osattu varautua ajoissa. Yksi suurimmista henkilökuntaan kohdistuvista uudistuksista koski palkkausjärjestelmää, joka aikaisemmin oli ollut kiinteästi sidoksissa työtunteihin. Nyt palkkauksessa siirryttiin uutena kompensatiokkeinona niin sanottuun virantekorahojen maksuun, joiden osuus oli 20 - 30 prosenttia kokonaispalkasta. Tällä uudistuksella pyrittiin turvaamaan ansiotason kehitys.¹⁴

Samalla kun valtakunnallisesti suunniteltiin henkilökuntavähennyksiä ja pienten toimipaikkojen sulkemista, sai Kontiomäen varikko yllättävän jatkoajan valtiolta. Sille myönnettiin kehitysaluerahastosta tukea veturitallien korjaukseen ja uudistamiseen. Tämä merkitsi puolestaan sitä, että VR:n oli lähes pakko jatkaa Kontiomäen ajovarikon toimintaa. Jos talleja ei olisi kunnostettu vaan ne olisi päästetty rappeutumaan, VR:n olisi ollut sen jälkeen helppo perustella kaikkien Kontiomäen varikkoalueen toimintojen siirto esimerkiksi Ouluun. Tilanne johti omituiseen oravanpyörään: valtio jakoi toisella kädellä kunnossapi-

¹¹ RTLA, osasto 80 Kontiomäki, kirjeenvaihto vv 1945 - 1978, kirje liitolle ja Kajaaniin liikennealueen päällikölle 13.11.1978.

¹² RTLA, osasto 80 Kontiomäki, kirjeenvaihto vv 1945 - 1978, kirje liitolle 16.02.1977.

¹³ Välimäki: Kainuun Sanomat 26.01. 1979; Kainuun Sanomat 16.11.1978.

¹⁴ H95410.

torahaa VR:lle, jonka vuoksi tämä valtiollinen yritys joutui jatkamaan itselleen tappiollista tai ainakin kallista toimintaa.¹⁵

Kontiomäen varikko hiljeni varsinaisesti vasta 1980-luvun aikana. Kaiken Kainuun alueen paikallisliikenteen lakkauttaminen johti syrjäisten liikennepaikkojen sulkemiseen sekä kuljettajien, konduktöörin ja muun liikennehenkilöstön määrän vähenemiseen. Samaan aikaan Kontiomäellä lopetettiin kaikki kaluston kunnossapitotyöt, joten työntekijämäärä väheni rajusti. Vuosien 1986 ja 1999 välisenä aikana Kainuun alueella työskennelleiden rautatieläisten määrä laski noin puolella¹⁶. Ensimmäiset merkit tulevasta muutoksesta olisi ollut havaittavissa jo parikymmentä vuotta aikaisemmin, kuten veturinkuljettajat muistelevat:

Tämä justiin työn organisointi muuttu niin paljon [1980-lukuun mentäessä]. Henkilöstö väheni, veturimiesten puolella aikataulut nopeutu, sitä tarvittiin paljon vähemmän tunteja. Sitten jo aikaisemmin [vuoteen 1956 mennessä] tuli niin sanottuja aavejuniksi¹⁷ puhuttuja. Ennen aikoinaan oli konduktöörin koppi joka junassa, niin nyt ei sitten enää kuin järjestäjäjunassa kulki. Kaikki läpikulkujunat ja lastijunat, niin niissä ei kulkenut. Liikennepuolella siellä samoten väheni ja kun nopeutu aikataulut niin samalla työajat lyheni, pienemmällä miesmäärällä tehty...¹⁸

Alko henkilöstö [vähenemään], kun höyrykoneaika [päätyi] ja liikenne hiljeni sitten. Ne ajo paljon tuolta Oulusta ja Iisalmelta, että täällä ajot väheni, veturimiehistön ajot väheni. Uusia kun ei otettu enää kymmeneen vuosiin, vanha kaarti kun kuolee, niin sillä viisiin hiljenee. Eihän täällä ole enää puoltakaan veturimiesmäärää ja enempi tonneja vedetään, huomattavasti enemmän. Omistusasuntoja sitä etsittiin kun vanhemmalle iälle alko tulla veturimiehistö ja muutkin liikennepuolen ukot. Niitä rupesi paljon Kajaanista kulkemaan.¹⁹

Tehokkaammat veturit vähensivät tavarajunien lukumäärää: kun ennen kaksi miestä ajoi 1600 tonnisen junan, nykyisin yksi mies ajaa 5600 tonnisen junan²⁰, kuten eräs veturinkuljettaja tilanteen havainnollisti. Vaiheittainen siirtyminen niin sanottujen kokojuniin eli yhden tilaajaan tavarajuniin ja kuormauksen koneellistuminen vähensi ja myöhemmin lopetti käytännössä kokonaan tavarasemien siirtokuormauksen. Se taas vähensi ratapihalla tarvittavan henkilökunnan määrää. Kontiomäen kohdalla liikenteellisesti erittäin ratkaiseva tekijä oli Otanmäen kaivostoiminnan loppuminen vuonna 1985. Se merkitsi kolmen päivittäisen, Kontiomäen kautta Raahan satamaan ajetun malmijunaparin loppumista.²¹

Ensimmäistä kertaa Suomen rautateitten runsaan sadan vuoden historian aikana alkoi näyttää siltä, ettei VR enää olisikaan sellainen automaattityöpaikka, johon varttuva sukupolvi koulunsa päätettyään voisi siirtyä. Vielä vuosikym-

¹⁵ H97670.

¹⁶ Kari Lehdon haastattelu 29.9.1999.

¹⁷ Aavejunalla tarkoitetaan junaa, jossa on mukana vain veturimiehistö. Aikaisemmin jokaisessa tavarajunassakin matkusti mukana konduktööri sekä muutama junamies. Heitä varten juniin liitettiin konduktöörivaunu eli koppi.

¹⁸ H90850.

¹⁹ H86510.

²⁰ H10350.

²¹ H97520.

men aikaisemmin pidettiin selviönä, että jos työssä oleva rautatieläinen edes kohtuullisesti hoiti tehtävänsä, myös hänen poikansa pääsee suoraan VR:n palvelukseen. Moni tällainen uusi tulokas aloitti asemamiehenä, johon tehtävään oli erittäin helppo päästä, ja yleni siitä sitten kurssien kautta vaativimpiin tehtäviin. Nyt tämä uratie oli ummessa. VR:n henkilöstösupistukset koskettivat erittäin kipeästi Kontiomäkeä, koska siellä ei ollut korvaavia työpaikkoja ja Kainuusta oli muutoinkin vaikea löytää töitä. Koulunsa päättäneille oli tarjolla vain kaksi mahdollisuutta, joko lähteä pois Kontiomäeltä tai jäädä asumaan sinne vanhempiensa luokse ja osittain näiden elätettäväksi. Jälkimmäinen vaihtoehto koitui erityisesti kouluttamattomien poikien kohtaloksi. Vanhempiensa huostaan jääneet lapset lisäsivät perheiden kuluja, ja erilaiset maksuvaikeudet alkoivat lisääntyä.²²

Sisäiset muutostekijät

Kontiomäen asuinpaikan asteittaiseen hiipumiseen eivät vaikuttaneet yksinomaan sellaiset ulkoiset tekijät, joihin siellä asuneet eivät itse pystyneet vaikuttamaan. Syitä löytyy myös kontiomäkeläisten omien intressien ja ajattelumallien muuttumisesta, joskin näidenkin muutosten voi katsoa heijastaneen koko yhteiskunnan arvomaailmassa tapahtunutta mullistusta. Kontiomäki alkoi vaikuttaa pieneltä ja taantuvalla syrjäkylältä, joka ei pystynyt tarjoamaan niitä elämän tavoitteita, joita asukkaat halusivat saavuttaa ja joiden he katsoivat kuuluvan oleellisena osana moderniin elämään. Hyvin kuvaava on Kontiomäen puuteluettelo, jonka veturimiesten ammattiosasto laati 1960-luvun puolessa välin. Lista tehtiin osoittamaan, että Kontiomäen työsuhdeasuntoihin kaavaillut vuokrakorotukset olivat aiheettomia. Vaikka asuntojen vuokrat olivat edullisia, oli Kontiomäellä asuminen muutoin kalliimpaa ja hankalampaa kuin sellaisilla paikkakunnilla, jotka tarjosivat enemmän palveluita. Jälkeenpäin listaa luukiessa siitä löytyvät tiivistettynä myös ne syyt, joiden vuoksi Kontiomäeltä alettiin hakeutua pois²³:

- 1) Kontiomäellä vain kansakoulu
- 2) apteekki, lääkäri ja sairaala puuttuvat
- 3) ei valtion eikä kunnan toimistoja
- 4) vain ruokaa saa, muut tavarat on hankittava muualta
- 5) ei yleisiä kokoontumistiloja
- 6) sähkö maksaa 17 p/kWh
- 7) veroäyri 15 p kunnalla, seurakunnalla 1,5 p
- 8) koska työpaikkoja on vähän, perheenjäsenet eivät pääse töihin.

Poismuutosta alkoi tulla muoti-ilmiö, muistelee muutosajan Kontiomäellä asunut²⁴:

²² H99160.

²³ SVML, Kontiomäki, os. 29 kirjeenvaihto, kirjeet 13.09.1966 ja 24.08.1966.

²⁴ H58150.

Sehän Kontiomäessä muuttu jotenkin sillälailla, oliko se nyt 60- vai 70-luvulla tai siinä vaiheessa. Siellähän oli aina vaan hirveesti rautatieläisiä joiden vaimot oli kotirouvina, mutta jotenki ne rupes lähtemään töihin sitten. Samoin Kajaanin muuttobuumi tuli sitten, että paljon muutti Kajaaniin sitä porukkaa ja muuallekin, missä sitä oli töitä tarjolla. Sitten rupes siinä jossakin vaiheessa tulemaan niitä yksityisiä asukkaita niihin VR:n taloihin.

Kivitalot, jotka runsas kymmenen vuotta aiemmin olivat tavoiteltu ja haluttu asuinpaikka, alkoivat autioitua. Talossa asunut perhe sai omakohtaisesti todeta, miten aiemmin vaikeasti saatavat vuokra-asunnot tyhjenivät eikä uusia tulijoita enää ollut²⁵:

Tuonne Kajaaniin muuttokin, joka vuosi aina joku muutti. Siinä missä mekin asuttiin, niin esimerkiksi tuo etumestari [= veturimestari] muutti perheineen --- ja hirveen paljon niitä tuttuja, ne muutti Kajaaniin niin että pikkuhiljaa... ja sitten se kun ne kivitalot rupes tyhjeneen kun siinä ei enää asukkaita ollut, se se tuntu oudommalle kun aina joku lähti eikä tullutkaan uusia. Ja mekin muutettiin sitten kun se ensiksi tyhjennettiin se vanhempi kivitalo kokonaan ja siinä ketä oli asukkaita niin niille tarjottiin asuntoa Puutteenperältä tai siitä uudesta kivitalosta. Mekin mentiin siihen uuteen kivitaloon ja siinäkin ei ollut niitä asukkaita, oisko ollu puolet talosta ja kun me päästiin siihen asumaan, niin kohta ruvettiin puhumaan, että tämä tyhjennetään. Me ei keritty olla siinä kuin vähän toista vuotta ja sitten se tyhjennettiin kokonaan. Ja sitten asuntoja annettiin Puutteenperältä. Puutteenperällä oli niin paljon asuntoja että ketä siinä [kivitalossa] oli, ois kaikki sopinu sinne, vaan ne ei kaikki menny sinne.

Jälleen kerran vaikutti siltä, että Kontiomäen tilanne oli päättäjille täysin tuntematon. Asukkaiden runsas poismuutto 1970-luvun lopussa tuli VR:lle jonkinlaisena yllätyksenä, vaikka merkkejä siitä oli jo työntekijämäärän vähentämisen yhteydessä nähtävissä. Puutteenperän asuntojen remontti valmistui vuoden 1981 aikana, ja samaan aikaan alettiin suunnitella kivitalojen kellaritilojen uusimista. Jo saman vuoden loppupuolella tilanne kääntyi sellaiseksi, ettei kivitaloista vapautuneisiin asuntoihin ollut enää tulijoita ja niitä jouduttiin tarjoamaan vuokralle Kainuun Sanomissa.²⁶ Kolmatta vuosikymmentä koossa ollut tiivis kyläyhteisö alkoi äkkiä hajota. Kylä, joka vielä hieman aikaisemmin oli tarjonnut uudelle sukupolvelle varmat työpaikat ja joka vaikutti säilyvän muuttumattomana vielä pitkään, mureni käytännössä muutaman vuoden aikana.

Poismuutto ruokki myös vähäistenkin palveluitten katoamista. Vielä 1960-luvun lopussa kauppias Morander suunnitteli liikkeensä laajentamista siten, että siihen tulisi myös rauta- ja rakennustarvikepuoli. Menekkiä uskottiin olevan, sillä Kontiomäellä oli käynnissä kova rakennusbuumi. Suunnitelmat kuitenkin lykkääntyivät, ja 1970-luvun alussa alkoi näyttää siltä, että kaupan myynti rupeaa laskemaan. Asukasmäärä väheni ja jäljelle jääneet hankkivat omia autoja, joilla käytiin asioilla Kajaanissa. Samalla sieltä ostettiin ne elintarvikkeet, joita olisi saanut lähikaupoistakin. Kajaanilaiset kaupat alkoivat mainostaa erikoistarjouksiaan ja vetivät entistä enemmän asiakkaita. Kontiomäen kaupat eivät ymmärrettävästi pystyneet vastaamaan suurten liikkeiden hintakilpailuun muutoin kuin kauppaketjujen valtakunnallisten tarjousten osalta.

²⁵ H39530.

²⁶ OMA, Valtionrautatiet, Liikennealueen toimisto, Kajaani, vuokratoimikunnan kokouspöytäkirjat 1974 - 1977, 1978 - 1984, Cb:1, vuoden 1981 kokouspöytäkirjat.

Kierrettä syvensi entisestään se, että hyvätuloiset perheet ostivat ensimmäisenä henkilöauton, jolla alkoivat käydä etäämmällä kaupassa. Pienille kauppoille jo parinkymmenen hyvän käteisasiakkaan menetys tiesi vaikeuksia.²⁷ Helsingistä kuului lisäksi tietoja, että koko maassa maaseutu alkoi autioitua, vaikka se tuntui Kontiomäessä asuvasta naisesta uskomattomalta uutiselta²⁸:

Helsingistä tuli viestejä, että [maaseudun autioituminen] on maanlaajuista, että se ei olekaan vaan tämä Kainuu-ilmio. Se tuntuu pahalta, että elämä ei jatkukkaan tällä tavalla, että se aina on turvallista ja tasaista, että se rupeaakin muuttumaan. Nyt tiedetään, että maaseutu on autioitunut ja se on tapahtunut ... parissakymmenessä vuodessa, suurin piirtein. Ja se ensin tuntu, että se ei voi tapahtua, ett se ei voi näin käydä...

Moranderin kauppa lopetti vuonna 1977. Vähitellen myös muut liikkeet Kainuun osuuskauppaa lukuunottamatta sulkivat ovensa. Maakunnan lopettaessa kauppansa Kontiomäeltä katosi ainoa bensinin myyntipiste, Säästöpankin ja Postipankin lähdon myötä pankkiasiat joutui hoitamaan joko Paltamossa tai Kajaanissa. Koska julkista liikennettä Paltamon suuntaan ei junien ja muutaman koululaisvuoron lisäksi ole, Kontiomäen asukkaiden yhteydet Kajaaniin muuttuivat entistä tiiviimmiksi kun taas käynnit Paltamon kuntakeskuksessa harvenivat.

Televisio tulee

Kohentuva elintaso ja yhteiskunnan muutokset vaikuttivat osaltaan siihen, että Kontiomäki alkoi asuinpaikkana menettää viehätystään. Näyttää myös siltä, että kontiomäkeläiset omaksuivat nopeasti uudet, elämää helpottavat keksinnöt ja ottivat erilaisen kotitaloustekniikan keksinnöt käyttöön. Syyksi tähän voitaneen ainakin osaksi olettaa se, että koneosaston työntekijöt joutuivat muutoinkin paljon tekemisiin erilaisten laitteiden kanssa. Samoin veturimiesten koulutuksessa oli jo painotettu tekniikan hallitsemista. Erilaisten kotitalouskoneitten hankkimisen ja käytön kynnyks saattoi tästä syytä olla hieman matalampi kuin sellaisilla perheillä, joissa tekninen osaaminen oli heikompa. Toisekseen veturinkuljettajien suhteellisen hyvät ansiot mahdollistivat kalliit hankinnat.

Kerros- ja rivitaloihin tehtyjen remonttien jälkeen jääkaappien ja sähköhelojen kysyntä kasvoi räjähdysmäisesti. Yksistään Moranderin kauppa myi niin paljon Upon helloja, että kauppiaspariskunta sai tehtaalta palkkioksi viikon Lapin-matkan.²⁹ Selkeän muutoksen asukkaiden vapaa-ajan toiminnoissa aiheutti kuitenkin vasta television tulo. Lähetykset Suomessa alkoivat vuonna 1957, mutta Kainuussa ensimmäistä lähetintä saatiin odottaa 1960-luvun puolelle. Radioita Kontiomäellä oli ollut pitkään käytössä, sillä ensimmäinen vastaanotin nähtiin siellä jo joskus 1930-luvun puolivälissä, jolloin sellaisen hankki itselleen Puutteenperällä asunut Ivalo-niminen rautatieteläinen. Yksi haastateltava muistaa, kuinka melkein kaikki kontiomäkeläiset kokoontuivat Ivalon asunnolle

²⁷ Helga Moranderin haastattelu 10.09.1999.

²⁸ H01590.

²⁹ Helga Moranderin haastattelu 10.09.1999.

kuuntelemaan elämänsä ensimmäistä radiolähetystä. Kaikki eivät mahtuneet sisälle, vaan väkeä seisojia koko pihakin täynnä. Haastateltavan mieleen on jäänyt talon katolle rakennettu valtava antennirodiko, jonka kautta notkelmassa sijainneeseen taloon saatiin lähetysignaali. Käynnissä olivat juuri presidentinvaalit, joiden tuloslaskentaa aikuinen väki seurasi kiinnostuneena. Radio-ohjelmaa lähetettiin iltaisin muutama tunti, mutta jo siitäkin riitti asukkaille paljon puheenaihetta. Heti sotien jälkeen Kontiomäellä alettiin harjoittaa myös alkeellista DX-kuuntelua. Eräs konduktööri kyllästyi Yleisradion johtajana toimineen Hella Wuolijoen antamaan kevyen musiikin soittokieltoon ja rakensi suuren ristikkäislanka-antennin, jolla sai kuulumaan myös ulkomaisia asemia. Ne soittivat pääosin viihdemusiikkia, joka oli huomattavasti hauskempaa kuunneltavaa kuin Yleisradion lähettämä "vaikea musiikki".³⁰

Vajaat kolmekymmentä vuotta radion tulon jälkeen alkanut televisioivillitys oli kuitenkin Kontiomäellä omaa luokkaansa. Miltei jokainen haastateltava otti sen puheeksi, usein vielä ilman, että asiaa joutui edes kysymään. Ainakin kaksi kontiomäkeläistä onnistui näkemään televisiokuvaa jo 1950-luvulla. Tuolloin Helsingissä kurssilla olleet osuivat paikalle, kun ensimmäinen "kaukonäkölaitteen" koelähetys marraskuun 18. päivä vuonna 1950 näkyi Stockmannin tavaratalon näyteikkunassa. Siihen oli jo totuttu, että ääni voi kulkea ilmassa ilman johtoa, mutta ihmeenä pidettiin sitä, että kuva voi tehdä saman.³¹ Helmikuussa 1957 televisiokuvaa onnistuttiin ensimmäisen kerran lähettämään Helsingistä Lahteen, mutta siitä hetkestä kesti vielä viitisen vuotta ennen kuin Kainuu pääsi lähetysten piiriin. Vuoden 1962 aikana valmistui Oulun lähetin, jonka kuvaa hyvällä ilmalla ja kunnon antennilla saattoivat jotenkuten seurata ne perheet, jotka asuivat mäen päällä Rinteen omakotialueella. Kivitaloihin, eikä varsinkaan notkelmassa sijaitsevaan Puutteenperään, kuvaa ei käytännössä saanut näkymään.³² Kuopion lähetin oli ollut toiminnassa jo edellisen vuoden joulukuun lopusta ja sen lähetystä saattoi juuri ja juuri seurata Kainuun kaakkoisosasta, mutta Kontiomäkeen asti se ei kantanut. Vasta kun Kajaani sai oman lähettimensä, kuvan laatu kävi siedettäväksi. Huonosta näkyvyydestä huolimatta Kainuuseen oli lunastettu kevättalven 1962 mennessä puolisansataa televisiolupaa.³³

Kukaan ei enää osaa sanoa varmasti, kuka kontiomäkeläisistä osti ensimmäisenä television kotiinsa. Yksi haastateltava muistaa käyneensä vieraisilla tuttavansa luona, jossa he katselivat televisiosta lumisadetta, koska kuvasignaali ei vielä silloin yltänyt Kontiomäelle asti.³⁴ Toisin sanoen Oulunkaan lähetin ei vielä silloin voinut olla käytössä, sillä asunto sijaitti mäellä, joten lumisadekuvan katselun piti tapahtua viimeistään vuoden 1962 alkupuolella. Varsinainen

³⁰ H25840.

³¹ H79230, H69600.

³² H31110.

³³ Kainuun Sanomat 30.12.1961, Kainuun Sanomat 24.03.1962. Television tulosta yleisesti myös Pantzar 1996. s. 31 - 37.

³⁴ H44370.

television ostobuumi räjähti siinä vaiheessa, kun Kajaanin televisioasema valmistui kesän 1963 aikana³⁵ ja kuvan laatu muuttui kelvolliseksi.

Television hankinnasta tuli muoti-ilmio, vaikka laitteet pysyivätkin pitkään kalliina. Vuoden 1962 Kainuun Sanomien lehtimainoksissa vastaanottimien hinnat liikkuvat 115.000 markasta 130.000 markkaan sen aikaista rahaa. Hinnat vastasivat työläisen kolmen kuukauden kokonaispalkkaa.³⁶ Televisiot, joita hintansa vuoksi kutsuttiin myös "konkurssihaaraviksi", ostettiin miltei aina vähittäismaksulla.³⁷ Kova hintakaan ei estänyt tuon muoti-ilmion leviämistä. Tavallista oli, että ensin televisiota käytiin katsomassa jonkun tuttavaperheen luona ja sitten se ostettiin omaan perheeseen. Kivitaloasuntoihin todennäköisesti ensimmäisen television ostanut perhe muisteli, kuinka heillä kävi joka ilta joukko naapureita katsomassa lähetyksiä, joskus yhtä aikaa toistakymmentäkin henkeä. Ihmisiä istui jopa lattialla, kun kaikki eivät mahtuneet tuoleihin ja sohvaan.³⁸ Suurin ostoaalto tapahtui ilmeisesti vuoden 1963 aikana, jolloin kuvaisignaalikin alkoi olla kunnollinen. Yksi haastateltava muistelee, että jo vuonna 1964 melkein jokaisessa kodissa oli televisio.³⁹ Siitä tuli kovan hinnan ja uutuvien viehätysten vuoksi statussymboli, joka oli pakko hankkia, vaikka rahat eivät olisi riittäneetkään⁴⁰:

Sehän oli ihan kilpailu, että kuka osti sen. Se oli kyllä valtava innostus se televisio. Konduktöörin oli ehtomasti hommattava televisio, koska konduktööri rinnasti itsensä aina veturinkuljettajaan, niin se oli, no sitten tuli jo asemamiehet, tuli junansuorittajat ja junanlähettäjät. niin totta kai heidän piti poukkasta siellä, että siinä oli statuskilpaa ehtomasti.

Kiertelevät televisiokauppiat saivat kuulla kontiomäkeläisten ostoinnokkuudesta ja heitä alkoi näkyä katukuvassa. Vielä muistetaan nimeltä ainakin televisiokauppias Juntunen, joka onnistui myymään Kontiomäelle kuusikymmentä vastaanotinta päivässä.⁴¹ Myös Moranderin kauppa välitti niitä: ratkaisu, joka osoittautui kauppiaille varsin työlääksi. Televisiot piti ensin käydä asentamassa asiakkaiden kotiin. Varsinkin ensimmäisten mallien putket paloivat herkästi ja koska erityistä tv-huoltoa ei ollut, käsistään kätevä kauppias Morander hälytettiin usein iltaisin vaihtamaan putkia myymiinsä ja käytön aikana pimenneisiin vastaanottimiin.⁴² Tuohon aikaan Kajaanista illalla saapuva henkilöjuna oli täynnä televisiokaupoilta palaavia kontiomäkeläisiä, jotka koko matkan ajan kiistelivät siitä, kuka oli ostanut parhaimman vastaanottimen. Junan konduktööri oli hillinnyt väittelyä toteamalla: "Älkää turhaan vielä siitä kinastelko. Kat-

³⁵ Kainuun Sanomat 24.01.1963. Vuokatinvaaran uusi lähetin valmistui vasta 1976, jolloin Yleisradion kakkoskanava alkoi näkyä.

³⁶ Koivunen 2004, s. 398.

³⁷ H44370; television lisänimi Koivunen 2004, s. 398.

³⁸ H25840.

³⁹ H29600.

⁴⁰ H59210.

⁴¹ H31110.

⁴² Helga Moranderin haastattelu 10.09.1999.

sotaan kymmenen vuoden perästä, kenen televisio vielä toimii." Ainakin Hellberg-merkkiset koneet hajosivat yleensä jo parin päivän käytön jälkeen.⁴³

Televisio alkoi vähitellen syrjäyttää Kontiomäen muun harrastetoiminnan. Yhteisöllinen vapaa-ajan jakaminen muuttuikin yksilölliseksi; iltaisin pysyttiin kotona ja katsottiin televisiota. Muutos näkyi nopeasti erityisesti yhteisessä urheilutoiminnassa, joissa osanotto oli ollut vilkasta, mutta se vaikutti myös jossain määrin muuhunkin harrastustoimintaan. Yksi mieskuorosta eronnut jäsen ilmoitti syyksi yksikantaan: "En minä enää vapaapäivinä tule laulamaan, minä katson telkkaria".⁴⁴ MTV3, tuolloinen Oy Mainos-TV-Reklam Ab, alkoi 1960-luvulla esittää Peyton Place-nimistä amerikkalaista draamaohjelmaa, ensimmäistä Suomessa nähtyä saippuasarjaa, josta tuli valtavan suosittu. Olavi Borg ja Risto Sänkiaho jopa toteavat, että Peyton Placen myötä asuinympäristö ei enää rakentanut paikallisidentiteettiä, vaan se jäi tuon televisiosarjan tehtäväksi.⁴⁵ Ohjelma lähetettiin keskiviikkoiltoisin ja se tarkoitti, ettei mitään tilaisuuksia voinut järjestää keskiviikkoiltoina, koska kukaan ei olisi tullut paikalle.⁴⁶ Lasten harrastukset muuttuivat ja kavereiden luona oltiin myöhempään, jos omassa kodissa ei vielä ollut televisiota. Tuohon aikaan kouluikäisten lasten äiti muistelee tilannetta⁴⁷:

P.K:lla oli ensimmäinen televisio. [Meidän poikamme] vielä meni kattomaan. Sen piti olla kotona eikä sitä kuulunut niin minä menin kattomaan. Siellä istu katsomassa televisiota ja sano "kun tulee hyvää ohjelmaa, niin en kai minä kesken lähe". Lapset lähti käymään kylässä iltamyöhään siellä, missä oli televisio ja se oli vähän niin kuin pakko ruveta laittamaan ite kunkin.

Koululaisten päiväjärjestys muuttui siten, että koulusta tultaessa tehtiin ensin kotitehtävät ja ulkona olo rajoittui siihen väliin, joka jäi läksyjen teon ja televisio-ohjelman alkamisen väliin. Eräs perhe muistaa naapurissa asuneen nuoren pojan, joka tuli heidän luoksensa joka päivä puoli tuntia ennen lähetyksen alkua, istui seuraamaan ensin testikuvaa ja pysyi paikallaan lähetyksen loppuun asti. Pojan äiti oli tokaissut, että tuskin kukaan muu on yhtä paljon ristikkoa (= testikuvaa) katsellutkaan kuin hänen poikansa.⁴⁸ Lähetys päättyi 1960-luvun alkuvuosina iltakymmenen aikoihin eikä kouluikäisiä enää sen jälkeen laskettu ulos. Näin heidän yhteiset urheilu- ja vapaa-ajanharrastuksensa alkoivat vähitellen kokonaan loppua.⁴⁹ Aikuisten parissa muutos ajankäytössä oli miltei vastaava. Vaikka esimerkiksi Veturimies-lehden eräessä artikkelissa opetettiin vuonna 1965 oikeita televisionkatselutapoja ("Katsele järkevasti TV:tä. TV ei ole herrasi"⁵⁰), hyvin usein katsottiin kuitenkin illan mittaan kaikki, mitä sieltä tuli.

Vaikka haastatteluissa korostuukin television merkitys suurimpana tekijänä kontiomäkeläisen yhteisöllisyyden katoamiseen, tilanne ei todellisuudessa

⁴³ H25840.

⁴⁴ H25810.

⁴⁵ Borg&Sänkiaho 1993, s. 96.

⁴⁶ H86770.

⁴⁷ H44370.

⁴⁸ H49840.

⁴⁹ H83965, H52660.

⁵⁰ Veturimies 10/1965, s. 351.

ehkä ollut aivan niin dramaattinen kuin millaiseksi muistikuvat sen ovat tehneet. Kontiomäen televisiotiheys oli 1960-luvun alussa todennäköisesti Kainuun huippuluokkaa ja varmaan on totta, että television synnyttämä uutuudenviehätyys vähensi esimerkiksi yhteisten urheilukilpailuitten järjestämistä. Silti jo keväällä 1963, siis ennen Kajaanin televisioaseman valmistumista, Kontiomäellä järjestettyjen lasten hiihtojen osanottajamäärä oli pudonnut edellisvuoden 194:stä lapsesta miltei puolella, yhdeksäänkymmeneen⁵¹. Samoin vuonna 1961 Veturimies-lehden Kontiomäen kirjeenvaihtaja totesi palstallaan: "Kovin täällä Kontiomäessä valitellaan toiminnan puutetta ja sitä kun ei ole paikkaa missä aikaansa kuluttaisi mutta jos jotakin järjestetään niin ei kuitenkaan kukaan jouda."⁵² Harrastustoiminnan parista löytyy tosin 1960-luvulta vastakkaisiakin esimerkkejä. Lähes yhtä aikaa television tulon myötä aloitti toimintansa Kontiomäen mieskuoro (ks. luku 3), joka toimi ja kokoontui hyvin aktiivisesti koko 1960-luvun. Sen toiminta alkoi hiipua vasta 1970-luvulla kuoron perustajan ja johtajan, veturinkuljettaja Armas Piipon jäädessä eläkkeelle. Myös pääasiassa veturinkuljettaja Reijo Juvosen ohjaama Kontiomäen näytelmäkerho tavoitti suurimmat kansallisen tason saavutuksensa juuri 1960-luvun loppupuolella.⁵³

Näyttää enemmän siltä, kuten yksi haastateltavakin huomauttaa, että television tulo ei niinkään vähentänyt varsinaisen harrastustoimintaan osallistumista, pikemminkin jopa lisäsi sitä, mutta vähennys tuntui paikkakunnan harrastustilaisuuksien, esimerkiksi konserttien ja näytelmien, yleisömäärissä. Televisio saattoi vaikuttaa sellaisiin vapaa-ajantoimintoihin, joihin osallistuminen ei edellyttänyt periaatteessa sellaista sitoutumista kuin vaikkapa juuri harrastusnäyttelemiseen. Suurin osanottajakato näyttäisi tapahtuneen urheilukilpailussa ja myös kiinnostus ammattiyhdistystoimintaan vähentyi.⁵⁴ Tähän saattoi olla syynä myös yleisen hyvinvoinnin lisääntyminen ja elintason kohentuminen, jolloin ay-toimintaa ei enää mielletty niin tarpeelliseksi välineeksi omien etujen ajamiseksi kuin aiemmin. Kato näyttäisi alkaneen rautateitten parhaiten palkatun työntekijäryhmän, Veturimiesliiton paikallisosaston kokouksissa; Veturimies-lehden Kontiomäen kirjeenvaihtaja, nimimerkki Rexa toteaa raportissaan vuoden 1961 paikallisosaston vuosikokouksen osanottajamäärän ollen ilahduttavan runsas "ottaen huomioon se yleinen haluttomuus mikä osastomme kokouksia kohtaan vallitsee."⁵⁵ Liikenne- ja ratapuolen ay-kokouksissa osanottajamäärät pysyivät pitempään korkeina, muistelee eräs ay-aktiivi: "Seitemänkymmenen ja kaheksänkymmenen luvun alussakin vielä niin ihan oli vielä, se oli ihan tolkkua toimintaa ja paljon porukkaa [osasto 80:n] kokouksissa."⁵⁶ Elintason kohoamisen myötä ammattiyhdistysliikkeen ajama muutosvoima ei enää vastannut niitä mahdollisia uusia tarpeita, joita sen jäsenistölle syntyi.⁵⁷ Jälkeenpäin on vaikea sanoa, miten paljon television aiheuttama maailmankuvan

⁵¹ Rautatieläinen 14/1963, s. 6.

⁵² Veturimies 4/1961, s. 142

⁵³ Esim. Törrönen 1968, s. 143.

⁵⁴ H73250.

⁵⁵ Veturimies 2/1961, s. 73.

⁵⁶ H98740.

⁵⁷ H50350.

avartuminen ja siitä välillisesti johtunut siirtymä syntyvän kulutusyhteiskunnan ja kaupungistumisen piiriin omalta osaltaan lisäsivät perheiden muuttohalukkuutta taajamiin, varsinkin kun suurin osa Kontiomäellä tuolloin työskennelleistä oli jo aiemmin asunut sitä suuremmilla paikkakunnilla.

Elämänmuutokset perheissä

"Suuren muuton" aikana eli 1950-luvulla Kontiomäelle muuttaneiden rautatieläisten lapset alkoivat 1960-luvun mittaan olla siinä iässä, että heidän piti alkaa siirtyä joko silloiseen keskikouluun tai lukioon, mikäli mielivät kansakoulua parempaa peruskoulutusta. Kumpakaan kouluastetta Kontiomäellä ei ollut, joten koulumatkat kävivät pitkiksi. Toinen suuri elämänmuutos aiheutui siitä, että 1960-luvun lopulla aviopuolisoitten verotus eriytyi, siirryttiin erillisverotukseen. Jos aiemmin, yhteisverotuksen aikana, perheessä oli vain yksi tulonsaaja, tuohon aikaan käytännössä mies, vaimon työhön meno merkitsi suurehkoa veronkorotusta. Kun nyt vaimon tulot eivät enää vaikuttaneet miehen verotukseen, naisten kannatti hakeutua töihin ja ottaa vastaan pienipalkkaisuakin tehtäviä.⁵⁸ Samaan aikaan perheitten lapset olivat jo niin varttuneita, ettei heidän hoitonsa estänyt työssä käyntiä. Kontiomäellä naistyöpaikkoja ei juuri ollut tarjolla, joten töitä joutui käytännössä kyselemään Kajaanista. Se tiesi parinkymmenen kilometrin työmatkaa, joka ei ollut kuitenkaan erityisen hankala, koska henkilöautot alkoivat yleistyä. Jo vuonna 1966 ratajakson päällikkö myönsi luvan yhdelletoista kivitalossa asuvalle rautatieläiselle rakentaa kevytrakenteiset autosuojat Puutteenperän tien laitaan.⁵⁹ Näiden perheiden lisäksi myös omakotialueelle asuvat olivat todennäköisesti hankkineet autoja, joten niiden määrä lienee ollut suurehko jo 60-luvun puolessavälin. Koska mies yleensä oli autonajotaitoinen, asuinpaikkaratkaisu oli yksinkertainen, kuten eräs perheenemäntä muistelee⁶⁰:

Sehän alko sillä tavalla, että yksityisautot alko yleistymään. Nämä veturinkuljettajat, hehän siihen aikaan ja silloin niissä oloissa, hehän ansaitsivat sen ajan ihmisiksi hyvin. Heille tuli ensimmäiseks yksityisautoja. Lapset rupes käymään oppikoulua, he kahtokin sillä tavalla, että nyt pitää muuttaa Kajaaniin, mikä on ihan oikein heidän kannalta. Isän oli sitten helppo kulkea autolla Kajaanista töissä, veturinkuljettajan työhän on vuorotyötä, koska lapset sai sitten Kajaanissa oppikouluun. Täältä ei niitä tarvinnut rahdata ja laittaa minnekään. Ne muutti Kajaaniin asumaan, ostiko ne taloja vai rakensiko vai vuokrasiko, vai mitä, mutta ne alkavat muuttaa [Kajaaniin] perheensä kanssa.

Muutto vaikutti usein järkevältä ratkaisulta ja näytti helpottavan jokaisen perheenjäsenen tehtäviä. Tuohon aikaan Kajaaniin muuttanut veturinkuljettaja ker-
too⁶¹:

⁵⁸ H10350.

⁵⁹ VRPM, Valtionrautatiet, 10. ratajakso, Kuopio, lähteneet kirjeet Da11, kirje 07.01.1966.

⁶⁰ H77460.

⁶¹ H81210.

Minullakin on vaimo [Kajaanissa] töissä, tästähän lähtikin se meiän juttu, että minähän oisin saanut VR:n asunnon milloin vaan Kontiomäestä, mutta me ajateltiin sitä asiaa siltä kantilta että nyt jos meillä on lapsia, niin minullahan on tietysti lyhyt matka töistä kotiin, mutta vaimolle tulee pitkä matka ajaa Kajaaniin. Nyt se lastenhoitaminen, jos aatellaan [että matkoihin menee] tunti päivässä, jos aatellaan niin kuin eestakainen matka. Jos hän käy vielä kaupassa Kajaanissa, menee vaikka puoli tuntia, sanotaan puolitoista tuntia, niin se on pitkä aika, mikä on siitä äitin päivästä pois. --- Me ajateltiin se asia, että minun on helpompi ajaa autolla tämä väli ja hän kulkee suoraan töistä kotiin, lasten luo. Tämä on nyt vaan meiän aatelma, mutta minä uskoisin, että monella muullakin on tämmönen ajatelma, että se äiti pitäisi olla mahdollisimman paljon kotona, että on lyhyt työmatka ja pääsee heti kotiin.

Kajaaniin siirtyminen oli veturinkuljettajille muutoinkin luontevaa, mikäli heidän vaimonsa kävi työssä. Kuljettajien alhainen eläkeikä (53 tai 55 vuotta) aiheutti sen, että heidän puolisoillaan saattoi olla vielä työelämässä jäljellä kymmenkunta vuotta miehen jo päästessä eläkkeelle. Tällöin muutto lähemmäs vaimon työpaikkaa oli järkevä ratkaisu. Kun eläkepäivinä vapaata aikaa on käytettävissä enemmän, Kajaanin tarjoamat monet riennot ja tilaisuudet houkuttelivat myös puoleensa.⁶² Yhtenä syynä, jota ei kuitenkaan haastatteluissa juuri mainittu, saattoi olla halu muuttaa lähemmäs palveluja. Kontiomäen asukkaat ovat varsin riippuvaisia henkilöautosta — tosin siellä asuu joitain eläkeläisiä, joilla autoa ei ole — ja iän karttuessa tietoisuus siitä, että erilaiset tukipisteet ja palvelut, kuten terveystakeskukset ja erikoisliikkeet, ovat Kajaanissa helpommin saavutettavissa myös ilman autoa, saattoi lisätä turvallisuuden tunnetta.

Jotkut asukkaat halusivat muuttaa pois Kontiomäeltä, vaikkei lähtöön olisi ollutkaan puolison työpaikkaan tai lasten koulutukseen liittyvää suoraa syytä. Eräs liikennepuolen työntekijä kävi Kajaanista käsin työssä kahdeksan vuoden ajan, vaikkei hänellä koko aikana ollut omaa autoa. Työpäivät kävivät joskus pitkiksi, kun junavuorot eivät tahtoneen sopia yhteen työaikojen kanssa. Kontiomäen ilmapiiri tuntui hänestä kuitenkin niin ahdistavalta, että Kajaanissa asumisen helppous korvasi vaivalloisen työmatkan.⁶³ Mitään yksityisyyttä ei Kontiomäellä ollut, jokaisen asiat tiedettiin laajalti⁶⁴, joten Kajaani tarjosi tässäkin suhteessa uuden kokemuksen:

No sehän [Kajaanissa asuminen] tuntu oikeestaan mukavalta. --- Minä siihen aikaan tein semmosta työvuoroo että siinä oli ilta, aamu, yö, lepo, vappaa ja niin eespäin. Aina olin kotona suurinpiirtein siihen aikaan kun normaali ihminen on töissä kaheksan ja neljän välillä. [Muut asukkaat] rupes ihan tosissaan kyselemään, etkä sinä muuten omissaan töissä, tähän aikaan oot täällä kotona. Se oli vaan mukavaa kun [muut asukkaat] ei tiijä mitä sitä tekkee. Kyllä se minusta oli paljon mukavempaa sillä lailla, varsinkin silloin kun oli työelämässä, ei tarvinnu asuu siinä samassa [paikassa].⁶⁵

Poismuuttaminen oli useassa tapauksessa helppoa siksikin, että moni rautatienläinen asui vuokra-asunnossa eikä heillä ollut omistusasunnon myymiseen liittyviä vaikeuksia. Suurimman muuttoaallon aikaan, kun maassamuutto suuntautui lähes yksinomaan kohti suuria taajamia, kontiomäkeläisen omakotitalon

⁶² H19610.

⁶³ H07600.

⁶⁴ H31110.

⁶⁵ H58150.

myyminen oli erittäin vaikeaa. Erään perheen talonmyyntikertomus muistuttaa urbaaneita kaupunkitarinoita, mutta lienee kuitenkin ainakin pääpiirteissään totta. Lisäksi se on tapahtunut kertojalle itselleen: Hieman Kontiomäen ulkopuolelle, Viitostien varteen omakotitalon rakentaneen perheen Kajaaniin muutto tapahtui melkein ilman harkinta-aikaa. Muuttoaikeista oli tosin keskusteltu, mutta mihinkään toimiin ei ollut vielä ryhdytty. Eräänä päivänä taloon sattui pistäytymään pohjoisesta saapuva lentojätkä, joka yllättäen ilmoitti haluavansa ostaa talon. Hän otti repun selästään ja alkoi latoa sieltä ostorahoja pöytään. "Sano kun riittää", hän totesi talon omistajalle. Kun lentojätkää ei enää rahanipun takaa näkynyt, talon omistaja totesi myyntihinnan tulleen täytetyksi. "Halvallapa myit", oli lentojätkä vielä tuumannut.⁶⁶ Yleensä talon myyminen ei kuitenkaan sujunut aivan näin mutkattomasti ja varsinkin Rinteen alueelle aravarahoituksella tehtyjen talojen myynnissä oli myös omat, lainarahoitukseen liittyvät lainsäädännölliset vaikeutensa.

Paluu juurille

Vaikka muualta tulleet rautatieläiset olivat ehtineet työskennellä useita vuosia Kontiomäellä, he mielsivät sen vain tilapäiseksi työpaikaksi eikä kovin moni olettanut viettävänsä siellä eläkepäiviään. Käsitys siitä, että paikkakunnalta muutetaan pois heti kun mahdollista, oli niin laajalle levinnyt, että erään muualta tulleen rautatieläisen vaimon hakiessa Paltamossa vapaana ollutta paikkaa, työhönottaja kysyi ensimmäisenä, kuinka kauan hakija on ajatellut pysyä paikkakunnalla.⁶⁷ Kun Kontiomäen ajovarikko aloitti toimintansa toisen maailmansodan jälkeen, sinne tulleitten kuljettajien joukossa oli useita 1920-luvun alkuvuosina syntyneitä, jotka olivat aloitelleet sodan jälkeistä siviiliuraansa nuorina kuljettajina tai lämmittäjinä. Tämä miesryhmä alkoi jäädä eläkkeelle 1970-luvun loppupuolella ja oli osaltaan mukana laskemassa Kontiomäen asukaslukua, koska lähes kaikki muuttivat paikkakunnalta pois. Poikkeuksellisesti Paltmoon eläkevuosiksi jäänyt kertoo⁶⁸:

Kyllä niissä paljon oli, jotka eläkkeelle lähti, varsinkin niissä vanhemmissa, niin muualle menivät. Paljon muutti pois, jo meidänkin aikana [1945 - 1992], tuonne etelään. Kyllä, kun ajattelee siinä kivialossakin, että miten paljon siinäkin oli niitä asukkaita, että mikä minnekin lähti, kauemmaksikin. Kajaaniinkin paljon ja muualle kanssa. --- Aina niitä lähti etelään. Muualta tulleet, jotka oli, niin kyllä ne vaan haikutui pois monet, että ei ne sillä tavoin viihtyneet.

Paluu syntymäseudulle jopa vuosikymmenien poissaolon jälkeen ei aina ollutkaan niin riemullinen tapahtuma kuin mitä muuttaja oli odottanut.⁶⁹ Eräs haastateltava kertoi Kuopiosta kotoisin olleesta veturinkuljettaja P. E:stä, joka viimeisinä työssäolovuosinaan oli kovasti suunnitellut palaavansa eläkepäivinä Kuopioon. Hän muuttikin sinne, mutta havaitsi siellä ollessaan, että hänen van-

⁶⁶ H31110.

⁶⁷ H19950.

⁶⁸ H29600.

⁶⁹ H41840.

hat kaverinsa ja tuttavansa olivat joko muuttaneet aikoja sitten pois tai kuolleet. Koska P.E. ei enää tuntenutkaan ketään syntymäkaupungissaan, hän palasi takaisin Kajaaniin, jonne hänen uusi tuttavapiirinsä oli ehtinyt muodostoa työvuosien mittaan, kuten yksi hänen tuttunsa toteaa:⁷⁰

P. pääsi eläkkeelle niin se [vaimonsa kanssa] oli haaveillu kaiken aikaa että kun päästään eläkkeelle, niin Kuopioon mennään. Heillä on suku siellä. Sieltä Kuopiosta oltiin oltu poissa melkein neljäkymmentä vuotta, niin kaks vuotta ne siellä viihty. Sukulaiset ei olukkaan enää siellä: osa oli kuollu, osa aikuistunut ja niillä oli omat elämät. Ei se tuttavuuskaan ole itsestäänselvyys, puhumattakaan läheisestä sukulaisuudesta. Ne oli vaan helliny sitä muistoa. Ja kun tytär asu Kajaanisssa, ne muutti sitte takas sinne.

Sen lisäksi, että syntymäpaikkakunnalta tuttavat ja sukulaiset olivat saattaneet muuttaa pois, vieraantua tai kuolla, myös yhteiskunta oli muuttunut niiden vuosikymmenten aikana, jonka perheet olivat Kontiomäellä viettäneet. Sikäläinen yhteisö säilytti ehkä jossain määrin staattisuutensa tai ainakin ajan myötä asuinpaikkaa alkoi leimata tuttuus. Elämä ja tavat ikään kuin urautuivat Kontiomäen muodostamaan kehikkoon samalla kun ulkopuolinen maailma muuttuikin eikä uusiin ihmisiin uudessa asuinpaikassa enää tutustu, kuten on laita Paltamon kuntakeskuksessa eläkevuosiaan viettävän kontiomäkeläispariskunnan kanssa⁷¹:

Tässäkin missä asutaan [=Paltamon uudella rivitaloalueella], nuoria ovat kaikki muut, tässä ei ole vanhempaa porukkaa.--- Näissä [taloissa] asuu lapsiperheitä ja nuorempaa väkeä. Että täällä ei tämmöstä eläkeläistä oo kettään, että me taidetaan ainoat olla. --- Ei täällä tutustu kehenkään kun ei nykyajan ihmiset enää kukaan käy kylässä. Varsinkin tämmönen vanhempi ihminen, kun ei oo ikäistään eikä ketään tuttua. Kontiomäkeen jäi kaikki tutut.

Joskus yllättäen muuttuva elämäntilanne saattaa vielä eläkepäivinä romuttaa aikaisemmat muuttosuunnitelmat, kuten eräs veturinkuljettaja kertoo virkaveljestään⁷²:

[Varkaudesta kotoisin oleva veturinkuljettaja] aina puhu siitä, että kun hän jää eläkkeelle, niin hän palaa isien maalle. Sitä se aina puhu, isien maille menosta. Minä lämmitin sille monta vuotta, ennen eläkkeelle jääntiä, suuta soitettiin ja kaiken lailla hännättiin toisiamme. Niin sitten se rupes lesken kanssa seurustelemaan. Me mentiin kerran komiana päivänä, oikein komiana, Vaalaan, Ouluun päin tavarajunan kanssa mentiin. Kun se aina puhu siitä vanhuudesta ja eläkkeelle menosta, niin minä sille puhuin, että minnekä se ukko ennee lähtöö, Kontiomäkkeen jääpi. Kun se vanhaksi tulee, niin se kun on se [Paltamon] kunnalliskoti siinä rannalla [radan vieressä], niin siellä se ukko onkii vanhana ukkona ja kahtelee että "nuin ne pojat ajeloo". --- Niin siinä kävi, että se meni naimisiin sen lesken kanssa, kun jäi eläkkeelle. Me mentiin viemään Kajaaniin onnittelua ja häälahjaa toisen kuljettajan kanssa. Kahvipöytään istuttiin näin vastakkain, minä siinä jotta "miten kävi se isien maille meno?". Se kahto minua silmiin "Antaapa olla siellä ikenen takana mitä mielessä liikkuu". Ja rouva siinä: "ei kärsi vanhan kaverin puhua, minä tiedän, mitä siellä on..." Oikein hupa ja miellyttävä kaveri. Kajaaniin jäi ja Kajaaniin kuoli, ei se enää isien maille...

⁷⁰ H37240.

⁷¹ H47350.

⁷² H82290.

Jonkinlainen tilapäisyyden leima ja pysyvä paluutoive on aistittavissa joidenkin haastatteluitten alta. Vaikka muuttopäivistä Etelä-Suomesta Kontiomäelle on kulunut yli neljäkymmentä vuotta, eteläinen Suomi pysyy edelleen sellaisena paikkana, johon elämää verrataan, siitäkin huolimatta, että Kontiomäki on todennäköisesti näiden perheiden viimeinen asuinpaikka. Eräs haastateltava kutsuikin itseään "eteläsuomalaiseksi kontiomäkeläiseksi"⁷³:

Niin [eteläsuomalaiselta paikkakunnalta] kun tänne muutettiin, niin esimerkiksi keväällä aina tulee mieleen vaikka sitä ei suorastaan ajattelekaan, että siellä on jo kesä ja syksyllä taas, että siellä on vielä kesä. --- Mutta sanotaan näin, että kyllä se on omaksuttu tämä täällä asuminen ja oleminen, mutta jos oikein hyvä tilaisuus tulisi niin vois olla, että lähtisin vieläkin vaikka en tiedä, mikä se ois se paikka missä hirveen hyvin viihtyisin...

Kontiomäellä koko työikänsä palvellut, mutta muualta kotoisin oleva rautatieläinen on sitä mieltä, että ani harva muualta tullut — vaikkapa niinkin läheltä kuin Kajaanista kotoisin oleva — ajatteli Kontiomäkeä pysyvänä asuinpaikkana. Hänelle itselleenkin se merkitsi vain työelämän mittaista sijoittautumista⁷⁴:

Oltiin käymässä vaan, vaikka me siellä 23 vuotta asuttiin, mutta se tuntuu koko ajan siltä, että tämä on semmonen paikka, ettei tästä oikein. Kun ei ole elämätä sillä tavalla ympärillä, että tämä on jollakin lailla kuollu paikka siihen mihin minä olen tottunut, että pitää olla elämää ympärillä, pitää olla teatteria, pitää olla kulttuuria ja tuommosta ympärillä. Se kaiken aikaa oli mielessä että kun mä pääsen [syntymäkaupunkiini] niin kyllä se sitten muuttuu tämä homma, että sitten tuntee kotonaan olevansa. Se oli, sitä oli vähän niin kuin vieras siellä. --- Minä luulen, että muualta tulleilla kaikilla oli tämä sama ajatus, sama tunne, että pitää päästä pois. Se oli kuitenkin jollakin lailla kuollut se homma. Se oli yksinomaan se rautatie mikä siinä oli, veti ja piti.

Kontiomäen tulevaisuudensuunnitelmia

Kun Paltamon kunnassa ja rautatieläisten keskuudessa alkoi näyttää siltä, että Kontiomäen tulevaisuus on vaakalaudalla, alettiin hakea keinoja säilyttää paikka elävänä. Sijainniltaan Kontiomäki on edullinen. Taivalkosken ja Maanselän suunnalla, pohjoisessa ja kaakossa, kohoavat edelleen suuret metsäalueet, joista jälkimmäiseen Metsähallitus suunnitteli 1950-luvun alussa rakennettavaksi erityinen metsärata. Maaselästä itään, rajan tuntumaan, ulottuva metsäalue oli tuohon aikaan muutoin liikenteellisesti pääsemättömissä. Suunnitelmien mukaan metsärata olisi ollut 90 kilometriä pitkä ja Metsähallituksen laskelmien mukaan sitä sivuavalta, parinkymmenen kilometrin levyiseltä radanvierusvyöhykkeeltä olisi saatu korjattua 33 miljoonaa kuutiojalkaa tukkipuuta.⁷⁵ Hanke jäi kuitenkin toteuttamatta, koska puutavara-autot yleistyivät ja ne pystyivät käyttämään rataa halvempia metsäautoteitä. Taivalkosken suunnan puuvarat

⁷³ H73110.

⁷⁴ H22100.

⁷⁵ Esim. Rautatieläinen 33/1954, s.2.

olivat samoin runsaat, mutta niiden laajaa käyttöä olivat hidastaneet pitkät kuljetusmatkat. Kontiomäeltä länteen kulkeva Oulun rata puolestaan yhdisti Savo-Kainuun alueen Pohjanmaan rannikkosatamiin. Risteysasemana Kontiomäki sijaitsi liikenteellisesti otollisessa paikassa, mutta sen kautta kulkeva liikenne ei ollut sellaista, että se olisi tuottanut oheistyöpaikkoja.⁷⁶

Koska Kontiomäen veturitallit oli peruskorjattu niinkin myöhään kuin vuonna 1977⁷⁷, niille yritettiin löytää hyötykäyttöä. Kunnallishallinnossa mukana olleet rautatieläiset lähtivät ajamaan hanketta, jossa talleihin olisi sijoitettu VR:n vaunuhuoltoon erikoistunut pienkorjaamo. Suunnitelman tueksi esitettiin muun muassa sitä, että Kontiomäellä oli toiminnassa vastaava vaunukorjaamo, jossa kunnostettiin etenkin soranajossa käytettyjä kaatovaunuja. Huollossa työskenteli vakituisesti vajaan kymmenen henkeä, jotka samalla kiersivät Kainuun alueella tekemässä pienehköjä korjauksia vaunujen asemapaikoilla. Toiseksi valtakunnallisesti oli esillä ajatus, että rataverkon varrelle sijoitettaisiin pieniä kalustonkorjausyksiköitä, jotta huoltoon menevää kalustoa ei olisi tarvinnut kuljettaa pitkiä matkoja. Hanketta vietiin varsin pitkälle, muun muassa uudesta korjausyksiköstä teetettiin piirustukset. VR:n keskushallinnossa ajateltu kulki kuitenkin toiseen suuntaan. Tavoitteena oli eri toimintojen keskittäminen suuriin yksiköihin, joten pieni vaunuhuoltoyksikkö ei saanut siellä kannatusta eikä tukea. Tämän vastustuksen vuoksi hanketta ei päästy toteuttamaan ja 1990-luvun mittaan VR lakkautti vähitellen kaiken Kontiomäellä harjoitetun korjaus- ja huoltotoiminnan.⁷⁸

Toinen, lähes toteuttamisen asteelle päässyt hanke koski junavaunutehtaan rakentamista Kontiomäelle. 1970-luvun lopussa esitetty rakennushanke oli jo hyväksytty Paltamon kunnassa ja tehtaalle tehtiin maa-aluevaraus ratapiha-alueen itäpuolelta. Silloiseen Neuvostoliittoon vaunuja rakentanut yritys myi kuitenkin yllättäen osakekantansa Rautaruukille. Uusi omistaja ilmoitti kunnalle, että koska valtioneuvosto on asettanut vaatimuksen, jonka mukaan lakkautettaville kaivospaikkakunnille on saatava korvaavaa teollisuutta, Rautaruukki tulee sijoittamaan vaunutehtaan aikaisemmista suunnitelmista poiketen Kontiomäen sijasta Otanmäkeen. Kontiomäen kannalta hankkeen toteuttaminen olisi ollut erittäin tärkeää, koska sen uskottiin tuovan alueelle pysyviä työpaikkoja.⁷⁹

Kostamus-työmaa – Kontiomäen joutsenlaulu

Ainoa merkittävä Kontiomäkeen liittynyt ja toteutunut hanke oli Kostamuksen uuteen teollisuuskaupunkiin johtavan radan rakentaminen 1970-luvun alussa. Koko Kostamus-hanke sai tuohon aikaan Suomessa laajaa julkisuutta ja erityisen merkittävä se oli Kainuulle. Tuolloisen Neuvostoliiton puolelle, jonkin matkaa rajan taakse oli suunnitteilla suuri teollisuuskombinaatti, jonka rakennusurakoista huomattava osa oli tulossa suomalaisille yrityksille. Hankkeen kiin-

⁷⁶ Syrjäseutujen kehittämisestä ja työpaikoista kts. esim. Kiljunen 1979.

⁷⁷ OMA, Valtionrautatiet, Kontiomäki - Kostamus, rautatierakennus (rrs), kirjeistö F:4 22 as 37 10-232 muistio.

⁷⁸ H88380.

⁷⁹ H62520.

nostavuutta lisäsi sen mieltäminen presidentti Urho Kekkosen neuvostosuhteiden ja neuvottelutaidon tuloksena syntyneeksi hänen "omaksi" saavutukseksi. Oletamus saattoi pitää paikkansa. Äskettäin ilmestyneessä kirjoituksessaan Ilmari Susiluoto toteaa Kostamus-projektin herättäneen Neuvostoliitossa vastustusta. Uuden kaivoskombinaatin johto ei pitänyt järkevänä raakamalmin toimittamista Suomeen. Kaiken huipuksi Neuvostoliiton alueella oli tuolloin nelisenkymmentä malmiota, jotka kaikki olivat Kostamusta rikkaampia ja joiden kaivannaistuotteiden maastavienti olisi ollut neuvostotaloudelle järkevämpää.⁸⁰ Projekti näytettiin räätälöidyn presidentti Kekkosen mielihalun mukaan kuitenkin juuri Kainuuseen ja samalla siitä tehtiin malliesimerkki kahden erilaisen yhteiskuntamallin omaavan valtion välisestä yhteistyöstä. Rakennusurakan tilaajana oli Neuvostoliiton valtio, jonka kanssa tehdyt kauppasopimukset säilyivät myös sisäpoliittisesti tärkeinä aina 1980-luvun loppupuolelle asti. Kainuussa Kostamus-urakka nähtiin maakuntaan jo aiemmin rakennettujen "kek-kosteitten" kaltaisena työmaana. Presidentti Kekkosen uskottiin tuovan taas työtä ja toimeentuloa Kainuun syrjäseuduille ja tarjoavan palkkatuloja ensisijaisesti kainuulaisille, jotka olivat pitkään kärsineet korkeana pysyneestä työttömyydestä. Rautatiehistoriallisesti Kostamus-rata on merkittävä sen vuoksi, että se jäi Suomessa 1900-luvun viimeiseksi huomattavaksi ratatyömaaksi, joka sai seuraajan vasta kolmekymmentä vuotta myöhemmin, kun Keravan — Lahden oikoratatyömaa alkoi. Valmistuttuaan Kostamuksen radasta tuli maamme pisin teollisuusrata, jolla ei koskaan ole ollut säännöllistä matkustajaliikennettä.

Kontiomäen kannalta Kostamus-projektin tärkein osa koski Kontiomäeltä Vartiuksen raja-aseman kautta Kostamukseen rakennettavaa uutta rataa. Kuten lähes aina uusien ratakankkeiden yhteydessä, ei nytkään päästy heti yksimielisyyteen siitä, mitä kautta uusi Kostamuksen rata olisi rakennettava. Lähimmäksi rajaa vanha ratapohja olisi yltänyt Ämmänsaarella, jonne johti pistoraide Taivalkosken radalta. Jo suunnitteluvaiheessa tiedettiin, että uudella yhteydellä tultaisiin liikennöimään raskailla malmijunilla. Kevyesti rakennettu ja kiskotettu Taivalkosken rata olisi vaatinut suuret perusparannus- ja kunnostustoimet ennen kuin se olisi vastannut vaatimuksia. Kun maantieteellinen etäisyys Raahen sataman ja Kostamuksen välillä oli lyhyin suoraan Kontiomäeltä itään, tehtiin jo vuonna 1971 esitys radan vetämisestä sitä kautta, mutta vasta kahta vuotta myöhemmin, maaperätutkimusten jälkeen, asiasta tehtiin virallinen päätös.⁸¹ Ratasuunnan ja Vartiuksen ylityspaikan määräsi lopullisesti neuvostoliittolainen osapuoli.⁸²

Radanrakennustyömaalle katsottiin tarvittavan majoituspaikat 550 miehelle. Vaikka Kontiomäen taajama ei kuulunutkaan varsinaisiin majoitusalueisiin, ratapiirin päällikkö antoi jo alkuvuonna 1972 ohjeen, jonka mukaan Kontiomäellä mahdollisesti vapautuvia asuntoja ei enää vuokrattaisi ulkopuolisille ennen kuin uudisrakennuksen majoitusvaraukset selviäisivät.⁸³ Paria vuotta myö-

⁸⁰ Susiluoto 2003, s. 116.

⁸¹ Melkas 1983, s. 33.

⁸² Väisänen 2002, s. 213.

⁸³ OMA, Valtionrautatiet, Kontiomäki - Kostamus rrs, kirjeistö D:1 1972 As33/n:o 134.

hemmin, suunnitelmien ehdittyä pidemmälle, alkoi näyttää siltä, että työmaan toiminnan kannalta olisi kätevintä, jos uudisrakennuksen toimisto- ja johtotilat sekä osa työntekijöitten asunnoista sijoitettaisiin Kontiomäelle. Sinne sekä Kii-
masvaaraan, tulevan radan Suomen puoleiseen päätepiesteeseen, päätettiin majoittaa kumpaankin viisikymmentä työntekijää. Näiden asuinpaikkojen lisäksi Arolaan, radan keskivaiheille, rakennettaisiin parakit sadalle miehelle.⁸⁴ Rata-
piirin päällikön mielestä Kontiomäellä olisi kätevintä käyttää koko Puutteenperän alue radanrakentajien majoittamiseen. Siellä olisivat talot valmiina eikä tilapäisrakennuksia tarvitsisi pystyttää. Lähettämässään muistiossa ratapiirin päällikkö toteaa vielä, ettei asuntojen siirto työmaan tarpeisiin aiheuta hankaluuksia Kontiomäen varikon toiminnalle, koska kaikki Puutteenperän asunnot eivät enää ole työsuhdekäytössä, vaan siellä asuu "oman väen lisäksi sivullisia, eläkeläisiä ja leskiä".⁸⁵ Lausuma johti miltei välittömästi epäilyihin siitä, että Puutteenperällä asuvia ei-rautatieläisiä alettaisiin häätää asunnoistaan ja väitettiin, että näin olisi viidelletoista perheelle käynytkin. Ratapiirin päällikön mukaan tieto ei ole oikea, koska perimmäinen Puutteenperän taloista oli ollut maaperätutkijoiden käytössä jo ennen varsinaisen radanrakennusprojektin alkua ja se luovutettiin tämän käytön jälkeen yhdessä puolenkymmenen muun vapautuneen asunnon kanssa takaisin Pieksämäen rata- ja liikennepiirille. Niihin ei sen jälkeen sijoitettu enää ketään asumaan ennen kuin Kostamus-projekti otti talot myöhemmin virallisesti käyttöönsä.⁸⁶ Tuohon aikaan Kontiomäellä asuneet eivät ole liioin kuulleet, että ketään olisi häädetty, kuten eräs rautatieläisen vaimo muistelee⁸⁷:

Ei siellä ketään häädetty, kukahan semmosta väittää. Ei, kivitalo oli silloin täynnä asukkaita ja sieltä ei --- ketään pantu pois. Mutta siellä Puutteenperällä niitä asu, sieläkin asunnoissa. Mutta ei niitä entisiä ensin häädetty. --- Ei annettu häätöjä, ne viimeiset [talot], voi olla että siellä useempikin talo oli, että sen minä ainakin muistan että yks [talo] oli ainakin, voi olla se toinenkin [Kostamus-työnmaan käytössä]

Radanrakentajien käyttöön annettiin lopulta Puutteenperän takimmaiseta talot (kts. kartta 4.1). Ne valittiin osittain sen vuoksi, että työmaa-asutuksen tuottama haitta ja häiriö Kontiomäen muulle toiminnalle jäisi mahdollisimman vähäiseksi.⁸⁸ Puutteenperään sijoitettiin myös ratatyömaan pääkonttori ja siellä myös allekirjoitettiin lopullinen radanrakennussopimus.⁸⁹ Vaikka työmaan hallinnollinen keskus ja osa majoitustiloista tulivat näin sijoitetuksi Kontiomäelle, ei työmaa vaikuttanut juuri mitenkään siellä vakituisesti asuvien elämään. Toispaikkakuntalaiset radanrakentajat eivät yleensä viettäneet viikonloppuja tai muita pidempiä vapaita majoituspaikoissaan, vaan heille oli järjestetty kuljetus kotiin. Kuljetusten lisäksi rakentajat käyttivät omia autojaan, joilla he saattoivat

⁸⁴ Rautatieläinen 7/1973, s.1.

⁸⁵ OMA, Valtionrautatiet, Kontiomäki - Kostamus rrs, kirjeistö D:2 1973, ratapiirin plk:n kirje 01.11.1973.

⁸⁶ OMA, Valtionrautatiet, Kontiomäki - Kostamus rrs, kirjeistö F:1 310 10-75, ratapiirin plk:n kirje 02.01.1974.

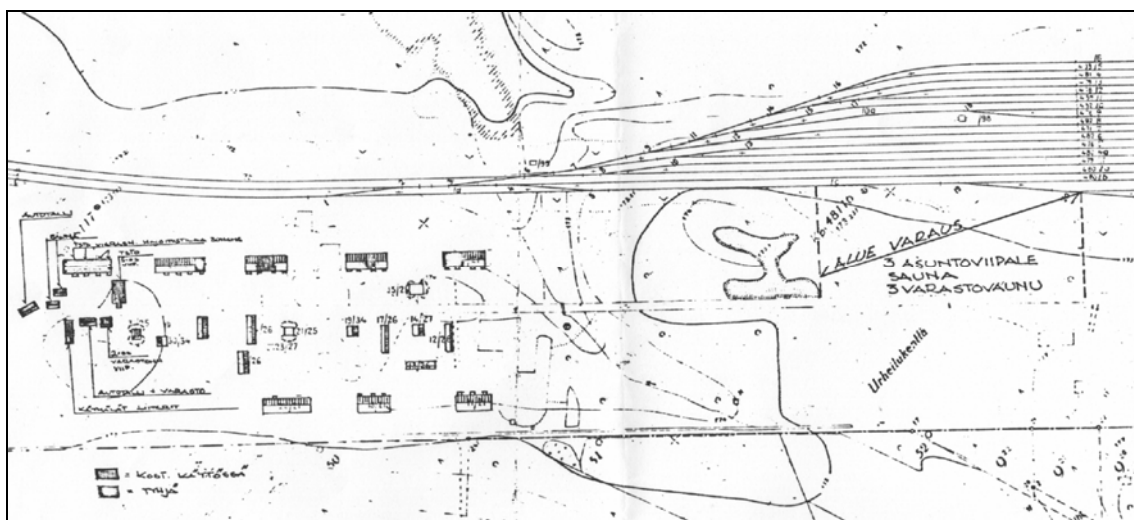
⁸⁷ H71730.

⁸⁸ OMA, Valtionrautatiet, Kontiomäki - Kostamus rrs, kirjeistö D:2 1973, ratapiirin plk:n kirje 01.11.1973.

⁸⁹ Rautatieläinen 7/1974, s.1.

arki-iltaisinkin käydä Kajaanissa. Varsinkaan Rinteen omakotialueelle ei näkynyt edes vilkastuneen liikenteen tuomaa elävyyttä.⁹⁰ Oli kuitenkin vähällä, ettei työmaasta jäänyt Kontiomäelle pysyvää jälkeä. Puutteenperäntien varteen asutetut radanrakentajat eivät oikein pitäneet asuinpaikkansa tien monimerkityksellisestä nimestä. He esittivätkin, että tien nimi muutettaisiin Pentintieksi radanrakennustyömaan johtajan, ratapiirin päällikkö Pentti Heleniuksen mukaan. Hanke kuitenkin raukesi jo alkuunsa kontiomäkeläisten vastustukseen. He eivät halunneet, että vanha ja perinteikäs nimi katoaisi.⁹¹

Radanrakennuksen edistyessä Puutteenperäntien laitaan, kivitalojen läheisyyteen tuotiin Huurre Oy:n valmistamia lasikuituisia asuinparakkeja, jossa yhteydessä myös osa 1960-luvulla tien varteen pystytetyistä autotalleista purettiin. Parakkeihin vedettiin vesi- ja viemärijohdot.⁹² Myös niiden ympäristöä yritettiin kaunistaa muun muassa pihanurmikoin ja lipputangoin⁹³.



KARTTA 4.1 Puutteenperän alueen suunnitelma Kostamus-työmaata varten. Ratapiha ja asema-alue jää kartassa oikealle, Puutteenperän alue vasemmalla. Osakopiointu OMA, Kontiomäki - Kostamus rrs, kartat F:1 As 37 n:o 3

Keltaiset lasikuituparakit oli tarkoitettu nimenomaan perheasunnoiksi, vaikka ne eivät täyttäneet edes tuon ajan laatuvaatimuksia, muistelee tällaisessa asunnossa vierailut⁹⁴:

Ne oli niitä lasikuputaloja [=lasikuitutaloja], jänniä, ihan niin kuin jossain kuorma-auton lavalla kuljetettuja, iskettiin siihen maahan. Mäkin [kävin] kahden perheen luona siellä. Piti hyvin varovasti kävellä, kun kirjakaappi heilu koko ajan tällä tavoin [näyttää käsillään usean sentin edestakaista liikettä]. Ne oli laittanu talloja siihen alle. Ihan lasikupukoppi, siellä oli vessat ja makuuhuone ja keittiö, mutta tosi, ettei siellä

⁹⁰ H86510.

⁹¹ H10360.

⁹² OMA, Valtionrautatiet, Kontiomäki - Kostamus rrs, kirjeistö D:3 as nro:otta; F:1 kirjeistö 19, kirje 17.05.1974.

⁹³ H93140.

⁹⁴ H34620.

passannut ollenkaan... Poikia vielä oli siinä perheessä. Pojat kun rupes palloa pelaamaan, niin äiti sano, älä, älä, nyt tulee kaikki kirjat kaapista alas...

Suuri parakkikylä yhteismajoitustiloineen rakennettiin Laajakankaalle (kuva 4.1), jonkin matkaa Kontiomäeltä itään. Hanke oli varsin suuritöinen, sillä parakeissa asuvan suuren työmiesmäärän vuoksi niihin jouduttiin vetämään omat vesi- ja viemäriyhteydet. Erityisesti tuloveden saanti oli vaikeaa, koska putki jouduttiin vetämään kilometrien mittaisen matkan ja eristämään hyvin. Pelkäämään asuinparakkeja varten Laajakankaalle ei vettä vedetty, vaan sitä tarvittiin myös paikalle rakennetussa betonivalimossa. Kostamuksen rata oli ensimmäinen kokonaan betonisista ratapölkkyistä rakennettu, koska sen kantavuus oli saatava suureksi. Laajakankaalla toimi sen vuoksi ratatyön ajan oma betonivalimo, jossa pölkkyt valmistettiin. Samassa paikassa koottiin lisäksi rataelementit, joissa kiskot olivat jo valmiina kiinni ratapölkkyissä. Koko elementti sijoitettiin sellaisenaan valmiille ratapenkalle, jonka jälkeen elementtien väliset kiskosaumat hitsattiin kiinni.⁹⁵



KUVA 4.1 Laajakangasta käytetään nykyisin Venäjältä tulevan raakapuun välivarastona. Kuvan takaosassa näkyy Siperian reiteille valmistettuja autojenkuljetusvaunuja, joiden toimitukset tilaajalle katkaisi Neuvostoliiton valtion hajoaminen. Vaunuja säilytettiin pitkään Kainuun eri liikennepaikoilla, mutta ne saatiin lopulta myytyä uudelle tilaajalle 2000-luvun alussa. (Kimmo Lagerblom, 04.05.2000)

Vaikka ratatyömaan vaikutukset Kontiomäen talouteen eivät olleet kovin suuria, se lisäsi kuitenkin muutamien liikkeenharjoittajien toimintaa. Elintarvikeliikkeitä olisi ehkä ilman Kostamus-työmaata lopetettu jo aiemmin. Kauppojen myynti ei tosin ratatyön aikana huomattavasti lisääntynyt, koska rakennustyömiehet kävi-

⁹⁵ H37850; Veturimies 5/1975, s. 191.

vät Kontiomäellä vain nukkumassa eikä monikaan jäänyt sinne viikonlopuiksi. Työmaalle oli arkisin järjestetty ruokailu, joten kaupassa käyntiin ei ollut aihetta. Lähimmät ruokalaparakit sijaitsivat Laajakankaalla. Kostamus-projekti alkoi suunnilleen samoihin aikoihin kuin kontiomäkeläisten ostoksilla käynti Kajaanissa. Lisääntynyt asukasmäärä piti kuitenkin kauppojen myynnin projektin ajan suurinpiirtein samalla tasolla kuin 1960-luvun lopussa, mutta Kostamus-työmaan päätyttyä 1970-luvun puolessavälin, myynti laski jyrkästi.⁹⁶

Työmaajohto teki paikallisten liikkeenharjoittajien kanssa muutamia erilaisia alihankintasopimuksia. Muun muassa kontiomäkeläisen kauppiaan pakettiauto vuokrattiin kilometrikorvauksella työmaan käyttöön,⁹⁷ ja paikalliset taksit saivat lisäajoa viedessään työmiehiä aamuisin etäälläkin sijaitsevalle työmaalle ja hakiessaan heitä taas iltapäivällä pois. Pitkiin työpäiviin tottuneita kontiomäkeläisiä taksiautoilijoita kummastutti radanrakennustyömaan ajankäyttö. Ratatyömiesten työaika alkoi siitä hetkestä, jolloin heidät oli kuljetettu maantiellä siihen kohtaan, joka oli lähinnä heidän silloista työpistettään. Kuitenkin siitä kohdin, jossa miehet nousivat pois autosta, saattoi olla vielä pitkä kävelymatka työmaalle; eräällä kohdin miehet joutuivat kulkemaan jalkaisin viitisen kilometriä päästäkseen radan varteen. Iltapäivällä työmiehet piti hakea samasta paikasta pois kello 14.00, johon mennessä he olivat siis kävelleet takaisin viiden kilometrin matkan työmaaltaan. Varsinaista työaika jäi päivää kohti vain muutama tunti. Joskus miehillä oli noudettaessa ollut marjasangot mukana, kun he radalta kävellessään olivat samalla käyneet marjassa.⁹⁸ Liioin ei työmaan suunnitteluportaana ajatuksenjuoksu aina sopinut kontiomäkeläisten ajatusmaailmaan. Eräs autoilijana toiminut haastateltava muistaa, kuinka hän oli ajamassa "VR:n herroja" näiden käydessä tarkastusmatkalla Suomen ja Neuvostoliiton rajalla. Silloin vielä ajateltiin, että kumpikin maa rakentaisi itse oman valtionsa alueella kulkevan radan. Loppujen lopuksi suomalaiset rakensivat yhteyden Kostamukseen saakka. Johtajat olivat käyneet katsomassa kaavailtua rajanylityspaikkaa ja paluumatkalla Kontiomäelle he olivat koko matkan taksissa pohtineet, miten suomalaiset ja venäläiset kiskot saadaan osumaan rajalla yhteen. Kuljettaja muistaa miettineensä, että sekö todella oli koko radanrakennustyömaan suurin huolenaihe.⁹⁹

Radanrakennus ja koko Kostamus-projekti lisäsivät paikallisten asukkaiden työnsaantimahdollisuuksia. Työnviranomaisten laatiman listan mukaan Paltamon kunnan alueelta työhön pääsi 130 miestä ja 20 naista, joista noin kolmasosa oli aiemmin ollut kortistossa.¹⁰⁰ Kaikkiaan Kainuun alueelta kotoisin olevat työntekijät tekivät koko urakan 16.000 henkilötyövuodesta noin 10.000 henkilötyövuotta.¹⁰¹ Nuorille kontiomäkeläisille työmaa antoi mahdollisuuden päästä VR:lle

⁹⁶ H56710.

⁹⁷ OMA, Valtionrautatiet, Kontiomäki - Kostamus rrs, kirjeistö D:2 as 643 nro:otta, kuljetussopimus 01.02.1973

⁹⁸ H32410.

⁹⁹ H71930.

¹⁰⁰ OMA, Valtionrautatiet, Kontiomäki - Kostamus rrs, D:3, nro:otta, työvoimaviranomaisten taulukot.

¹⁰¹ Komiteamietintö 1987:54, s. 16.

työhön, ja eräät Kostamus-projektin aikana harjoittelijoiksi tai apumieheksi otetut työskentelevät edelleen rautateitten palveluksessa.¹⁰² Heidän kannaltaan työmaa sijoittui sopivaan aikaan, sillä pian sen päättymisen jälkeen VR alkoi vähentää henkilöstöään eikä uusia työntekijöitä juurikaan palkattu.

Radanrakennuksen valmistumista juhliittiin vuonna 1976 ajamalla viikikäisjuna Vartiukseen. Juhlajunassa olivat mukana muun muassa silloinen liikenneministeri Kauko Hjerpe sekä rautatielaitoksen ja rautatiehallituksen johtoa. Veturi, Dr13 numero 2321, oli koristeltu havukranssein ja veturinkuljettajaksi oli valittu Reijo Juvonen, lähes syntyperäinen kontiomäkeläinen ja siellä koko veturimiesuransa palvellut. Junan lähtiessä asemalaiturilla seissyt kuoro lauloi soittokunnan säestyksellä ja tapahtuman ikuistivat myös Yleisradion kuvausryhmät. Varsinainen juhla pidettiin Vartiuksen raja-asemalla.¹⁰³ Pari vuotta myöhemmin, syksyllä 1978, ajettiin toinen juhlanjuna, nyt jo Kostamuksen Paszahirskajan asemalle asti. Tässä junassa matkusti myös presidentti Kekkonen.

Kun koko rataosa oli virallisesti saatu käyttöön Kostamukseen asti, alkoi arki. Sen myötä saatiin nähdä, että kaikki ei sujunutkaan aivan niin kuin etukäteen oli suunniteltu. Vuotta ennen Vartiuksen osuuden valmistumista Veturimies-lehden Kontiomäen kirjeenvaihtaja kehui uutta rataa¹⁰⁴:

Kontiomäki elää Kostamus-kuumeen aikaa. Aina ja kaikkialla puhutaan Kostamuksesta. // Veturimiehetkin odottelevat aikaa, että päästäisiin ajelemaan uutta rataa, ja kun siitä puheiden mukaan pitäisi tulla vieläpä hyvä. Ennakkoarvailujen mukaan rata routisi korkeintaan 5 - 6 vuotena sadasta vuodesta. Kun kiskot ovat hitsattu yhteen, noin vuonna 1980 ja rata on painumisensa painunut, ei siitä pitäisi olla viittä millia suurempaa heittoa. Se olisi todellista unelmarataa. Nykyiset radat näillä leveysasteilla varsinkin keväällä on lievästikin sanoen kuin kynnöspeltoa. Heittojen korjaus kiiloissa puhutaan tuumista eikä milleistä.

Kun malmijunaliikenne Kostamuksesta alkoi, huomattiin pian, ettei radasta tullutkaan niin hyvää kuin oli odotettu. Radalla ajettiin erittäin raskailla junilla, joiden akselipainot olivat suurimmat sallitut. Lisäksi liikenteen alkuvuosina Neuvostoliiton puolelta tulleet vaunut olivat todennäköisesti aina ylipainoisia. Tilanne helpottui vasta, kun Vartiukseen saatiin vaunuvaaka ja epäkelvot vaunut voitiin palauttaa saman tien rajan yli. Junapainojen lisäksi radan painumista selittää se, että se kulkee lähes koko matkan hyvin vaikeassa, soisessa maastossa. Eräässä kohdin rata ylittää esimerkiksi yhdeksän kilometriä pitkän Laajasuon, jonka sisään jouduttiin rakentamaan aina kahdeksantoistametrisiä penkkoja. Suoalueet ovat aiheuttaneet tähän mennessä yhden vakavan onnettomuuden, kun Arolan liikennepaikan kohdalta oli yön aikana hävinnyt koko ratapenkka. Jäljellä olivat vain kiskot, neljän metrin korkeudessa ja tyhjän päällä. Onneksi penkattomaan kohtaan ajoi ensimmäisenä kevyt tyhjävaunujuna, joka kellahti vain osittain kyljelleen suohon eikä henkilövahinkoja sattunut. 1970-luvun rakennustekniikka ei ollut niin kehittyntä kuin tuolloin uskottiin. Erään ratainsinöörin mukaan koko Kostamuksen rata on parinkymmenen käyt-

¹⁰² H93140.

¹⁰³ H50770.

¹⁰⁴ Veturimies 5/1975, s. 191.

tövuoden jälkeen vajonnut neljäkymmentä senttimetriä alkuperäistä korkeutta alemmaksi. Penkkoja on tämän vuoksi jouduttu koko ajan nostamaan, sillä muutoin kiinteällä korkeudella seisovien siltojen kynnyksiin tulee korkeita hyppyreitä.¹⁰⁵

Radalla kuljetettavat rahtimäärät jäivät aluksi kauas tavoitteista. Radan avaistilaisuuksissa puhuttiin jopa kuudesta päivittäisestä Kostamuksen junaparista, mutta skeptisiäkin äänenpainoja esiintyi. "Jos saatte yhden junaparin päivässä, niin se on hyvä", muistaa eräs kunnanvaltuutettu tokaisseensa vihkiäisjuhlassa innokkaimmille.¹⁰⁶ Tämä ennustus toteutuikin varsin tarkkaan. Alkuvuodesta 1979 malmijunia ei ajettu juuri lainkaan, rataosan ainoa liikenne koostui itään ajavista Kolarin Äkäsjoen suusta lähteneistä sementtijunista sekä parista viikottaisesta Vartiuksesta lähteneestä puujunasta.¹⁰⁷ Saman vuoden marraskuussa Etelä-Suomen Sanomat kummasteli artikkelissaan sitä, että vuoden toiminutta Kostamus-rataa ei saada liikenteellisesti kannattavaksi. Miltei 200 miljoonaa markkaa maksaneella radalla ajettiin tuolloin vain kolme junaa viikossa.¹⁰⁸

Kostamuksen rata erkanee Oulun radasta runsaan kilometrin matkan Kontiomäen ratapihan pohjoispuolella. Vartiuksesta tulevat, Raaheen matkalla olleet junat jouduttiin sen vuoksi ajamaan ensin Kontiomäen asemalle, jossa veturi vaihdettiin junan toiseen päähän. Ratasuunnitelmaan kuului alusta alkaen päätös ns. kolmioraiten rakentamisesta Matkalan vaihteen kohdalta Mieslahteen. Tämä Kontiomäen ohitusrata mahdollisti sen, että Vartiuksen suunnan junat pääsivät jatkamaan suoraan Oulun radalle ilman että niiden tarvitsi käydä Kontiomäellä vaihtamassa kulkusuuntaansa. Kolmioraiten paikka varattiin ja sen perustustyöt tehtiin samanaikaisesti Kostamus-radän töitten kanssa, muuta koska Vartiuksen liikenne pysyi vähäisenä, ei kolmioraidetta kiskotettu moneen vuoteen. Kiskotus vedettiin sinne vasta 1990-luvun puolivälissä. Tuo "rata ilman kiskoja", kuten Iltä-Sanomat aihetta käsittelevän juttunsa otsikoi¹⁰⁹, kiinnosti myös tiedonvälitystä. Kontiomäkeläiset muistelevat, että Hannu Karpo olisi ohjelmassaan kutsunut kiskoittamattomaan kolmioraiteeseen kuuluvaa ja sen vuoksi käyttämätöntä Viitostien ylittävää betonisiltaa "Turhuuden sillaksi".¹¹⁰ Kontiomäkeläisten veturimiesten kannalta kolmioraiten puuttuminen oli pelkästään etu. He pelkäsivät, että jos malmijunat eivät enää aja Kontiomäen kautta, niiden ajot siirtyvät samalla Oulun varikolle.

Jälkeenpäin Kontiomäen näkökulmasta Kostamus-työmaata arvioiden näyttää siltä, että se jätti jälkeensä pahempia ongelmia kuin mitä ennen sen tuloa paikkakunnalla oli. Hankkeen vaikutukset koko Kainuun talouselämälle jäivät hyvin vähäisiksi. Ainoastaan kuhmolaisen kauppiaan August Korhosen kerrotaan tokaiseen, että Kostamuksen myötä hänen liikkeessään alkoivat sekä rauta- että päivittäistavarat mennä kunnolla kaupaksi. Muutoin projekti oli ikään kuin pulssi, joka kulki alueen läpi, mutta ei jättänyt mitään pysyviä

¹⁰⁵ H37850, H19210.

¹⁰⁶ H97520.

¹⁰⁷ Välimäki: Kainuun Sanomat 12.01.1979.

¹⁰⁸ Välimäki: Etelä-Suomen Sanomat 15.11.1979.

¹⁰⁹ Välimäki: IS 18.10.1979.

¹¹⁰ H21250.

merkkejä itsestään.¹¹¹ Työmaan myötä monet kainuulaiset saivat väliaikaista työtä, mutta kuten Jussi Melkas on Kostamus-tutkimuksessaan todennut, etukäteen esitetyt arviot tarvittavan työvoiman määrästä olivat liian suuria. Onkin väitetty, että arviot laadittiin tahallaan korkeiksi, jotta työvoiman tarjonta olisi taattua ja urakoitsijoitten olisi helpompi suuresta joukosta valita sopivat hakijat. Tätä väitettä ei koskaan todistettu paikkansapitäväksi ja työnantajat ovat sen kiistäneet, mutta totuus on kuitenkin se, että arvioiden ja todellisuudessa tarvittun työvoiman väliset erot olivat erittäin suuret.¹¹²

Töihin päässet kohtasivat heti alkuun ongelmia. Monien alkoholinkäyttö nousi kohtuuttomaksi, koska Neuvostoliiton puolella viina oli halpaa ja sitä oli runsaasti saatavilla.¹¹³ Paltamon kunnassa sosiaalityötä tehnyt muistaa, että¹¹⁴

oikeastaan minusta tuntuu, että silloin alko nämä perheongelmat, oikein tuli näkyviin, kun ne viikon siellä [Kostamuksessa] ja sitten tulivat kotiin halvan vodkan kanssa. Kaks ainakin kontiomäkeläistä, he olivat täällä jo vähän enemmän kuin semmossia kohtuukäyttäjiä alkoholin suhteen, ett sitten ku he pääsivät sinne Kostamukseen halvan viinan ääreen, niin maksa sano poks, hyvin pian. Ja Kostamus toi paljon [Paltamon kuntaan] noita perheongelmia ja sitten kun ne viikon olivat pois, niin mielenterveysongelmat tulivat perheissä hyvin paljon esille. Se oli rikastumisen aikaa mutta se oli samalla myös köyhtymistä, perheiden suhteen.

Joissain tapauksissa juopottelukierre alkoi vasta työmaan loputtua. Kostamuksen palkat ja päivärahat olivat hyvää tasoa ja niiden loputtua oli erittäin vaikea sopeutua takaisin työttömän ihmisen todellisuuteen. Koska mitään uusia valopilkkuja ei tulevaisuudessa ollut näkyvissä, arki oli liian kovaa kestäväksi.¹¹⁵ Tilanne tiedettiin etukäteen, sillä kainuulaiset yhteisöt luovuttivat jo vuonna 1977 presidentti Kekkoselle Kainuu-ohjelman, jossa tähdennettiin, että Kostamus-projektin jälkeen alueen väestöä on pyrittävä edelleen työllistämään. Ohjelman laatijoitten mukaan rajantakaiset työmaat olivat aina päättymisensä jälkeen tuottaneet rajaseuduille työllistämisiongelmaa ja koska Kostamus oli hankkeista laajin, pelättiin että sen jälkeiset ongelmatkin olisivat aiempaa vaikeampia. Tehtävää varten nimettiin Kainuu-neuvottelukunta, mutta se sai raporttinsa valmiiksi vasta kymmenen ja puoli vuotta myöhemmin, vuodenvaihteessa 1987 — 1988, jolloin ongelmat olivat jo riistäytyneet käsistä tai niiden korjaaminen oli muutoin liian myöhäistä.¹¹⁶

¹¹¹ H10350.

¹¹² Melkas 1983, s. 40 - 41, 55 - 56.

¹¹³ H59720.

¹¹⁴ H10360.

¹¹⁵ H10350.

¹¹⁶ Komiteamietintö 1987:54.

Muistikuvien yhteisöelämää

Ihmissuhteet

Hyvin usein haastatteluissa tai muissa keskusteluissa Kontiomäellä asuneiden ja työskennelleiden kanssa elinyhteisöä kuvattiin termillä "sisäänlämpiävä". Varsinkin ennen television tuloa yhteisöön vaikuttaneet ulkopuoliset virikkeet olivat vähäisiä ja lapsia kotona hoitaneilta perheenäideiltä ne saattoivat puuttua kokonaan. Kontiomäeltä varhain poismuuttaneen rautatieläisen muistikuvissa tämä korostuu¹¹⁷:

Sehän on ollut vähän semmonen Peyton Place tuo Kontiomäki ja sisäänlämpiävä paikka sillatavalla, että kun kaikki oli rautatieläisiä suurinpiirtein siinä keskustassa, mitkä asuivat. Ja vähänhän siinä mittää muuta oli. Että kun ollaan töissä ja nähään toisia ja sitten vappaa-aikanakin ja pannuhuoneessa ryypättään ja ...

Eräs haastateltava epäilee, että paikan sisäänlämpiävyys saattoi johtua siitä, että ihmiset olivat tulleet sinne eri puolilta Suomea. Syntyperäisiä paikkakuntalaisia ei uskallettu lähestyä kovin helposti, koska kukaan ei ollut varma, millä kohtaa ihmisten väliset rajat kulkivat eikä niitä uskallettu ylittää.¹¹⁸ Yksi suurimmista rajoista näyttää kulkevan toiselta paikkakunnalta muuttaneitten rautatieläisten ja syntyperäisten ei-rautatieläisten välissä. Jos kysyin suoraan, millaiset välit paikallisella ja rautatieläisväestöllä oli, siihen yleensä vastattiin yksikantaan "ihan hyvät" tai "tavalliset kanssakäymiset"¹¹⁹. Muutamissa haastatteluissa, kun asia tuli muussa yhteydessä esille, syntyi kuitenkin vaikutelma, että vaikka välit saattoivat olla "ihan hyvät", mutta jonkinlainen välimatka kuitenkin säilytettiin. Eräs muualta muuttanut rautatieläinen suhtautui ihmetellen ja hie-man pilkallisesti paikallisten asukkaiden vuosikymmenten takaiseen tittelinkipeyteen: "[Y:n] isäntäkin kutsui itseään maanviljelijäksi, vaikkei peltoa ollut kuin neljäkymmentä hehtaaria [!] ja [V.N.] taas oli 'agronomi' vaikkei ollut kouluja käyntykään"¹²⁰

Paikallisten oli yhtä vaikea sopeuttaa ajatuksiaan muualta tulleiden rautatieläisten virka- ja ammattimaailman. VR:n palveluksessa olevista oli kuultu käytettävän ilmaisua "toisen luokan mustalaiset" ja kylässä tiedetään tuumatun, että koska rautatie on VR:läiset tuonut, niin vieköön poisikin.¹²¹ Syynä tällaiseen ajatteluun pidetään kainuulaista epäilystä siitä, mitä muualta tulleet pohjimmiltaan ovat.¹²² Tilanne ei kuitenkaan ollut ainoalaatuinen, sillä Keski-Suomessakin samanlaisen epäluulon ja karsastuksen kohteeksi joutuivat keuruulaisten silmissä Haapamäkeen muuttaneet rautatieläiset.

¹¹⁷ H59530.

¹¹⁸ H32410.

¹¹⁹ H95675, H79630.

¹²⁰ H79410.

¹²¹ H19950.

¹²² H86770.

Kaikesta huolimatta tuntuu kuitenkin siltä, että Kontiomäellä asuneilla tilallisilla välit rautatieläisiin olivat melko mutkattomat ja suorat. Sen sijaan suurimmat ongelmat saattoivat syntyä pienviljelijöitten ja tilattomien suhteessa rautatieläisiin, joilla oli säännölliset tulot ja kainuulaiseen pientilalliseen verrattuna luksustasoiset asunnot. Näyttää siltä, että nämä suhteet olivat vaikeimmillaan ennen toista maailmansotaa ja heti sen jälkeen, jolloin tuloerot olivat suuret eikä suomalaisen yhteiskunnan elintason kasvu ollut vielä alkanut. Asiaa muistelee seudulla jo lapsena asunut rautatieläinen¹²³:

Kyllä minusta tuntuu, että ne paremmin niin päin oli, minä niin paljon tuolla syrjässä olin poikasena ja tunsin ehkä näiten vakituisten talollisten meininkejä ja muuta, niin ne melkein kahto ylöspäin niitä, jotka muualta tuli, oli vakituinen toimi valtiolla eikä tarttenu olla kuin tavallinen ratamies, kirvesmies tai semmonen, niin katottiin että nämä on parempia kuin nämä mökkiläiset täällä. Näin päin se oli, minun käsityksen mukaan. Niillä oli jatkuva tulo, ne oli varallisuuden kannalta ja toimeentulon kannalta paremmassa asemassa, paitsi sitten sota-aikana tilanne oli toinen, kun näillä oli muutamia lehmii, niin talollisilla oli paremmin kuin rautatieläisillä.

Köyhyys ei Kontiomäen kanta-asukkaiden keskuudessa ollut niin yleistä kuin syrjäkylillä. Kunnan sosiaalilautakunnassa toiminut jäsen muistaa, että vielä 1950-luvun lopussa ja seuraavan vuosikymmenen alussa Kontiomäellä olisi asunut puolenkymmentä sellaista perhettä, joille annettiin säännöllisesti niin sanottu kunnan jauholappu, jolla sai vastikkeetta hakea pienen määrän rasvaa, sokeria, jauhoja ja ryynejä. Avustettavien perheiden määrä oli kuitenkin vähäinen verrattuna muuhun Paltamon alueeseen eikä Kontiomäen alueella ollut esimerkiksi lainkaan sellaisia avustettavia perheitä, joissa mies olisi juonut kaikki perheen tulot. Sieltä puuttuivat myös "sosiaaliset naiset", joita kunnan alueella oli muutama ja joita lautakunta joutui myös auttamaan.¹²⁴

Rautatieläisten keskinäiset suhteet näyttävät sen sijaan olleen joissain tapauksissa huomattavasti mutkikkaampia kuin suhteet ulkopuolisiin. Jos kansakäyminen paikallisväestön kanssa oli rajoittunutta tai jonkinasteiseen vapaaehtoisuuteen perustuvaa, samassa talossa tai lähialueella asuvien rautatieläisten kanssa joutui tekemisiin miltei pakosta. Vapaa-ajan lisäksi VR:n muita työntekijöitä joutui tapaamaan työaikana, jolloin joukossa olleisiin hankaliin ihmistyypeihin täytyi jollain lailla sopeutua, muistelee koko ikänsä Kontiomäellä asunut rautatieläinen¹²⁵:

Kyllä siellä muutamia perheitä oli sellasia, jotka tuli muualta ja niitä vähän katottiin karsaasti, jopa omassa veturimiesyhteiskunnassa. Ei ne kaikki. Vähäsen tuntu sitten että siellä oli semmosta, joku vähän semmonen niinku liippari, että yritti sotkeutua toistenkin asioihin, kyllä siellä... Nämä ehkä aiheutti sen, että siellä tuli sitten semmosta sanomista. Mä muistelen, että siellä oli ainakin kolme, neljä semmosta perhettä tai yksinäistä, jotka aiheutti tämmöstä puhetta.

¹²³ H98780.

¹²⁴ H69540.

¹²⁵ H89350.

Rautatielaitoksen työntekijöitten ennen hyvinkin tarkka arvoaseman mukainen jaottelu alkoi sekin lieventyä 1960-luvun mittaan. Vaikka eri osastojen vapaa-aikatoiminnat yleensä pidettiin erillisinä, Kontiomäen monissa kerhoissa, kuten valokuva- ja näytelmäkerhossa, jaottelua ei ollut.¹²⁶ Joidenkin haastateltavien mielestä naisten keskuudessa heidän aviomiehensä asemaan perustuvat statusriidat jatkuivat pitkään, mutta nekin laantuivat vähitellen. Muutamat rouvat tosin jatkoivat melko pitkään keskinäistä kinastelua siitä, kenen mies oli tärkeimmässä asemassa¹²⁷. Myös toisten varallisuuteen liittyvät kateuspuuskat olivat tavallisia. Kuvainnollisesti ilmaisten eväskopasta katsottiin, "onko kinkku- vai juustosiivu leivän välissä"¹²⁸. Kontiomäellä lähes koko työikänsä asunut veturinkuljettaja kertoo¹²⁹:

Naiset siellä enimmäkseen [riitelivät], siellä oli muutamia semmosia. Muistan minä 50-luvun alussa, siellä oli jopa niin kovia riitoja naisten kesken, että joku nainen joutu jopa Kainuun Sanomissa pyytämään anteeksi käytöksiään ihan julkisesti. Siellä kun ei naisilla ollut muuta työtä, niin kyttäsivät toisiaan. Ja oli siellä muutamia semmosia katteellisia ihmisiä. Minä luulen, että muutamissa tapauksissa minuakin kohdeltiin vähän liikaa niin kuin porvarina. --- Oli vanhempia kuljettajia kuin minä, jossakin tapauksissa jopa paremmat palkat kun minulla, niin ilkesivät sanoa minua porvariksi, vaan sen takia, että minä säästin [omaa asuntoa] varten. Meillä ei uusittu joka vuosi olohuoneen kalustoja, meillä ei uusittu makuukamarin kalustoja joka vuosi niin kuin siinä kivilalossa. Ite kasvatettiin perunat, juurikkaat, ite kasvatettiin porkkanat ja muut tuommoiset --- niin ehkä siinä oli jotain kateutta siinä. Ja oli siellä muutamia pariskuntia, joissa vaihdettiin välillä vaimoja, noin tilapäisesti, että siellä oli pikkusen sanomista sitten. Vaan ei siellä minun nähdäkseni ollut isommasti, vaan se on kun muutama tämmönen tulee julki, niin kyllähän siinä heti se pahan kylän maine tulee sitten.

Toisten perheiden asiat tiedettiin yleensä melko hyvin eikä varsinaista yksityisyyttä ollut. Kun miehet työajan lisäksi viettivät vapaa-aikaansa metsällä ja kallalla työtovereittensa kanssa samalla kun naisilla oli omat kerhonsa ja kun lähes kaikki vielä saivat elantonsa samalta työnantajalta, myös perheiden palkkatulot tiedettiin varsin hyvin. Pienessä yhteisössä kateus nousi yhdeksi silmiinpistäväksi piirteeksi, kuten seuraavassa kaksi pitkään Kontiomäellä asunutta rautatieläistä muistelee:

Toisinaan ku vaikka oli samassa työvuorossa niin toisella perheellä oli rahhaa ja ol omaisuutta ja toisella ei mittää. Ja se nyt vähän, että mitä se mies teki. Ja sitten akat oli aina katteellisia, se oli aina hirvee semmone kateellisten paikka tuo Kontiomäki jossakin vaiheessa. Semmonen, että ku toisella mennee paremmin ku toisella ja samassa työvuorossa ollaan kuitenkin. Kyllä mulla on ainakin semmonen mielikuva jääny, että jollakin perheellä oli tiukkaa ja muuta kun mies vaan oli kertonu kymmenen vai kaksikymmentä vuotta että ei sitä tuu tilissä kun tämänverran. Mutta kun mehän saahaan kaikenmaailman lisäpalkkioita ja muita, niin se olikin sitten jossakin paljastunu. Oliko se naapuri tai joku muu rouva sanonut, että isäntäpä sai isot viran-tekoraat. Ja toinen ihmeessään, että niin mitkä helevatin...Ne meni aina kurkusta alas vaan, niistä ei puhuttu emännälle mitään. Kyllä se varmaan sitten sillälaila vähä kateellisuutta herätti...¹³⁰

¹²⁶ H68210.

¹²⁷ H32270.

¹²⁸ H68230.

¹²⁹ H21660.

¹³⁰ H59530.

Sen minä kyllä tiän että se oli semmosta, oli niin kuin semmosta kateutta, että sieltä verhojen raosta katottiin, että jos joku oli laittanut, esimerkiksi rouva uuden hatun, niin sitä mukkaan kun hän kulki sitä Puutteenperäntietä, niin sitä mukaan verhot heilu. Sitten sieltä kuulu tätä, että millä rahalla tuokin on tuon hatun ostanu. Siis se kateus oli kyllä. // Se oli hyvin sisäänlämpiävä yhteisö. Seurattiin enemmän toisten tapahtumia kuin omia asioita. Kaikki tunsivat toisensa ja tiedettiin niin kuin markalleen, että mitä toiset saa. Niin siitä tuli se, että millä rahalla nuokin ostaa nuo. Että kateus oli siellä suuri kyllä. Jos joku auton vaihto, niin herranjumala kyllä siitä oli... parhaat ei sanonut päivää. Että kyllä tämmöstä oli.¹³¹

Ihmissuhteissa vaikutti se, että kontiomäkeläiset tuntuivat olleen kärkkäämpiä tuomaan julki mielipiteensä. Kun yleensä tapana oli ensin hieman miettiä puheitaan, sanoivat kontiomäkeläiset asiansa suoraan päin naamaa, olipa vastassa sitten melkein kuka hyvänsä.¹³² Jos esimerkiksi jonkun veturinkuljettajan vaimo alkoi ylpeillä miehensä ammatilla, hänet palautettiin maanpinnalle muistuttamalla, mistä pikkukylästä hän itse oli kotoisin. "Ole hiljaa, et oo kuin Puolangan perukoilta", eli ei kannattanut turhia ylpeillä¹³³. Erään haastateltavan mielestä syynä suoraan sanomiseen oli se, että valtaosa rautatieläisistä oli muuttanut Savosta, jossa ihmiset eivät ole muutenkaan niin pidättyväisiä kuin Pohjois-Pohjanmaalla tai Kainuussa.¹³⁴ Hiemankin vieraampien kanssa säilytettiin kuitenkin välimatka puheen tasolla. Heitä ei suoraan sinuteltu eikä teititeltu, vaan käytettiin kielellistä kiertoilmaisua, jolla vältettiin liiallinen henkilökohtaisuus. "Mitä sitä nyt kuuluu?" ja "millainen on ollut vointi viime aikoina?" ovat tyyppiesimerkkejä. Rautatieläisten hierarkkinen arvojärjestys ohjasi alkuvuosina myös puhetapoja. Asemapäällikkö oli niin suuri herra, kuin entisajan ruukinpatruuna, että hänelle osoittivat kunnioitustaan jo tavalliset kyläläisetkin, kuten kontiomäkeläinen nainen kertoo¹³⁵:

Sehän oli hänen valtakuntaansa koko tää asema-alue puistoineen kaikkineen. Siellähän piti hirveen siivosti liikkua. Se oli joka asemalla se asemapäällikkö, se oli suuri herra, punainen hattu päässä¹³⁶. Sillehän kumarsivat ja melkein niiasivat ihmiset, kun vielä tämä asemakin oli näin iso. Paltamossakin oli asemapäällikkö, niin hänhän oli hengeltään hyvin iso ja halusi olla niin kun sama kun Kontiomäessä. --- Mä tulin kerran polkupyörällä Paltamon asemalle, olin Kontiomäkeen tulossa, --- niin asemapäällikkö menee siellä, punainen hattu päässä ja huutaa asemamiehelle, että "hei, asemamies! Rouvan pyörä junaan, tulkaa heti nostamaan!". Hän oli se joka määräs kaikki.

Asemapäällikön virkaan liittyvä arvonanto alkoi vähitellen muuttua. Koko yhteiskunnan tasa-arvoistuminen ja tuttavallisuuden lisääntyminen aiheuttivat sen, että aluksi sinuttelu yleistyi rautatievirkamiesten kanssa puhuttaessa ja lopulta jopa asemapäällikkö teki sinunkaupat sellaisten työntekijöiden kanssa,

¹³¹ H54530.

¹³² H62185.

¹³³ H21660.

¹³⁴ H21160.

¹³⁵ H59210.

¹³⁶ Punainen lakki kuuluu junasuorittajan eli tuohon aikaan junanlähettäjä virka-asuun, ei asemapäällikön. Suurilla asemilla, kuten Kontiomäellä, asemapäällikkö ei todennäköisesti hoitanut junien lähettämistä eikä hänen asuunsa kuulunut punaista lakkia. Paltamon linja-asemalla tilanne saattoi olla toisin.

jotka olivat paljon tekemisissä hänen kanssaan.¹³⁷ Samankaltainen kielellisen arvonannon ja suhtautumisen muuttuminen valtasi tilaa muuallakin kontiomäkeläisessä yhteisössä. Eräs haastateltava esitti hyvänä esimerkkinä sen, että vielä 1960-luvun jälkimmäisellä puoliskolla johtava kansakoulunopettaja oli asemapäällikköön rinnastettava, kunnioitettu henkilö, josta tavallisessa puheessakin käytettiin muotoa "opettaja Karjalainen". Hänen jälkeensä tehtävään tullutta kutsuttiin enää "Lavolaksi" ja tämänhetkinen opettaja on pelkkä "Hannu".¹³⁸

Avioliitto

Perheen vallanjako oli pinnallisesti selkeä. Varsinkin VR:llä esimiesasemassa olevat toivat asenteensa myös kotiin. Vaikka mies katsoi olevansa se, joka määrää, monessa perheessä todellisuudessa nainen oli kuitenkin se tukipylväs, jonka varassa kotitalous pyöri. Niissä tapauksissa, joissa mies oli alkoholisti, perheet pysyivät yleensä koossa niin kauan kuin nainen jaksoi hoitaa kodin ja lapset. Jos taas nainen ratkesi juomaan, miltei poikkeuksetta perhe hajosi ja eräissä tällaisissa tapauksissa jouduttiin lopulta lapset ottamaan huostaan. Tällaiset tapaukset olivat kuitenkin hyvin harvinaisia. Rautatieläisperheissä niihin ei käytännössä jouduttu koskaan turvautumaan ennen 1970-lukua. Syvempiä ongelmia alkoi ilmaantua vasta tutkimusjakson loppuvuosina. Paltamon sosiaali-toimeen perehtynyt kunnanvaltuuston jäsen kertoi havainneensa selkeän yhteyden naisten työssäkäynnin yleistymisen ja perheiden henkisen pahoinvoinnin välillä.¹³⁹ Jos tällainen yhteys todellisuudessa on olemassa, se ei merkitse suoraan sitä, että perheen kannalta vaimon työssäkäynti on tuhoisaa. Kyseessä lienee laaja kokonaisuus, jossa perheenäidin vapautuminen roolistaan ja vähitän käynnistyvä itsenäistymisprosessi lisäsivät perheen sisäisiä jännitteitä.

Kontiomäen kaltaisella paikkakunnalla, jossa naistyöpaikkoja ei perinteisesti ollut juuri lainkaan, naisten mahdollisuudet lähteä epäkelvosta liitosta olivat varsin vähäiset. Paljon kylän naisten kanssa tekemisissä ollut haastateltava kertoo monen perheenäidin valitelleen, että rahasta on tiukkaa, lapselle ei tahdonut saada vaatteita eikä miehen palkka tahtonut riittää joka paikkaan, mutta siitä huolimatta miltei kaikki olivat omaan tilanteeseensa tyytyväisiä eikä muutosta suoranaisesti haluttu. Avioerot olivat tuohon aikaan koko maassa lähes tuntematon käsite eikä Kontiomäellä poikettu tästä linjasta. Esimerkiksi Kontiomäen koulun oppilaslueelloista 1970-luvulle asti löytyy vain muutama lapsi, jonka holhoojaksi on merkitty äiti ja sulkuihin merkitty "isätön" sekä vain yksi tapaus, jossa äidin nimen jälkeen on suluissa maininta "elävän miehen leski" eli mies oli todennäköisesti muuttanut pois kotoa. Sosiaalitoimen parissa alueen perheitten elämään tutustunut nainen toteaa¹⁴⁰:

¹³⁷ H89540.

¹³⁸ H59210.

¹³⁹ H86770.

¹⁴⁰ H77350.

Monikin sanoi, että lasten vuoks, että heillä oli kulissiavioliitto, että lasten vuoks oli täällä kotona. Jos oli vaikka alkoholisoitunu se mies, jos se tuhlas rahas semmoseen, jota ois pitänyt käyttää perheen hyväksi, niin [vaimo] aina sanoi, että mihkä tästä lähtee, että täytyy lasten vuoks koittaa olla. Ei ole hyvä, jos lähtee, joutuu lapset eroon kodista ja isästä. Vaikka sillä oli huonoja tapoja sillä isällä, niin se oli kuitenkin lapsille isä. Että ne puhui hirveen kauniisti semmosetkin perheet.

Yleisin puheenaihe, joka kontiomäkeläisillä naisilla keskenään oli, liittyi aviomiehen juopotteluun. Tyypillistä näille keskusteluille oli se, että vain hyvin harvat naiset haukkuivat julkisesti miestänsä. Yleensä aviomiehistä puhuttiin kauniisti ja heidän käyttäytymistään yritettiin selittää. Eräs nainen kertoi usein juoposta miehestään, joka saattoi kavereittensa kanssa häipyä kylille useammaksi päiväksi. Naisen mukaan selvin päin mies oli maailman mukavin ja lapsille hyvä. Mies katui aina jälkeenpäin juopottelukausiaan, mutta ei vaimonsa mukaan osannut niitä pyytää anteeksikaan, kun oli "semmoinen, jonka viina aina vie". Erään toisen naisen taas muistettiin usein säälitelleen miestänsä, kun tämä oli juopottelureissujen aikana säännönmukaisesti kadottanut käsineensä ja hattunsa ja tullut sitten kylmissään kotiin.¹⁴¹ Asemaravintolassa työskennellyt muistaa samaisen vaimon aina aamuvarhaisella käyneen ostamassa sieltä savukkeita miehelleen¹⁴²:

[Vaimo] sano, että aina kun mies herää, niin sillä pitää olla se norttiaski, että antakaa norttiaski kiireesti. Hän lähtee sitä viemään, se ei vielä herännyt kun se tuli yöllä kotiin. Jos sillä ei oo tupakkaa niin silloin se on aina semmonen tuikka. Se oli kyllä jotenkin... minä aattelin, että hyvänen aika, meitä on moneksi. Eikä se sanonut mitään pahaa siitä miehestä. Piti sitä luonnollisena, että mies on onnellinen kun nortteja on.

Vaikeassa avioliitossa jaksamista saattoi auttaa se, että asioista kyettiin puhumaan julkisesti, ja esimerkiksi kotiväkivaltatilanteisiin haettiin suoraan joku puolueeton henkilö paikalle. Yleensä perheen lapset lähtivät hakemaan jonkun perhetutun, joskus jopa keskellä yötäkin, ja hänen tulonsa rauhoitti tilanteen. Pienessä yhteisössä ja keskenään tuttujen ihmisten kesken kenenkään mieleen ei tullut sanoa, ettei tilanne kuulu hänelle eikä hän halua sekaantua siihen. Kuten aiemmin jo todettiin, poliisiputkaan joutumisen lisäksi rangaistusta kovensi se, että poliisin ja hänen perheenjäsenensä joutui seuraavina päivinä kohtamaan kylän kaduilla. Kotihälytyksissä on nähtävissä samoja piirteitä. Tieto siitä, että joku ulkopuolinen on joutunut puuttumaan perheen sisäisiin asioihin ja kuullut mahdollisesti yksityisluonteisia tietoja perheestä, saattoi rauhoittaa tilanteen joskus pitkäksikin aikaa.¹⁴³ Kontiomäelläkin riideltiin ja tapeltiin, mutta ei erottu.

Kun 1980-luvun alkupuolella eräs kontiomäkeläinen aviopari erosi, se aiheutti kyläläisille hämmästyttävän suurta sekaannusta. Koska eronneet jäivät kuitenkin asumaan edelleen paikkakunnalle, ei oikein tiedetty, miten heihin olisi pitänyt suhtautua. Poikkeuksellisen vaikeasti ymmärrettävä tilanne oli miehen työtovereille, jotka miltei suoraan tulivat syyttämään eroa hakenutta naista siitä, että tämä jätti miehensä heitteille. Kylän naiset puolestaan tulkitsi-

¹⁴¹ H77350.

¹⁴² H61120.

¹⁴³ H21660.

vat eroprosessin kannustavan heitä itseään. Jotkut jopa toivoivat, että uskaltaisivat tehdä saman. Avioeron tuolloisesta ainutlaatuisuudesta kertoo se, että Paltamon kirkonkylällä yläastetta käyvä poika sai aina opettajien epäilyt päälle, jos koulussa tapahtui jotain ei-toivottavaa. Syyksi näille epäilyille opettajat ilmoittivat, että kun poika kerran on avioerolapsi, niin häneltä voi odottaa mitä tahansa. Tilanne alkoi rauhoittua vasta sitten, kun avioerot yleistyvät myös opettajien keskuudessa.¹⁴⁴

Vaikka Kontiomäki oli työpaikoiltaan miesvaltainen, poikamiesten osuus asukkaista oli hyvin vähäinen. Sitä mukaan kun vanhemmasta päästä jäi miehiä eläkkeelle, tilalle otettiin nuoria. Veturinkuljettajiksi Kontiomäelle pakkosiirrolla tulleet nuoret miehet olivat yleensä naimattomia, mutta sellaisena he eivät pysyneet kauan. Työtovereille, siis ensisijaisesti miehille, tuli jonkinlaiseksi pakkomielteeksi saada nuoret tulokkaat naimisiin. Jatkuva sopivien naisehdokkaiden esittely ja tulokkaiden naissuhteitten utelut saivat jotkut hermostumaan ja kyselemään, eivätkö he itse saa päättää edes naisasioistaan.¹⁴⁵

Kontiomäen naisten emansipaatiota kuvaa se, että vähitellen miehiseksi mielletyt metsästys- ja kalastusporukat saivat ensimmäiset naisjäsenet. Naiset olivat aiemmin valittaneet, että miehet käyttivät kaiken vapaa-aikansa melkein poikkeuksetta metsällä tai kalassa. Tämä miesten oma maailma alkoi murentua sitä mukaan, kun naiset lähtivät mukaan näihin harrastuksiin. Ainakin yksi kontiomäkeläinen aviovaimo oli jo 60-luvulla suorittanut metsästyskortin, hankkinut oman haulikon ja lähtenyt miehensä kanssa metsälle. Yleensä miesten ja naisten yhteiset harrastukset liittyivät kuitenkin marjastukseen tai harrastustatterissa esiintymiseen.¹⁴⁶ Vielä edelleenkin Kontiomäki on hyvin avioliittoaaltainen paikka. Naimattomien miesten osuus on siellä tosin noussut, kuten ilmeisesti hyvin monessa muussakin maaseutupaikassa, kun taas naimattomia naisia Kontiomäellä ei ole.¹⁴⁷ Avioerot ovat pysyneet viime vuosiin saakka melko vähäisinä, joten tilanne ei niiltäkään osin ole muuttanut paikan rakennetta.

Työsiirtola

Sisäänpäinlämpiävyyden lisäksi toinen Kontiomäkeä usein luonnehtiva ominaisuus oli sen työsiirtolamaisuus. Ilmaisua ei ole tarkoitettu otettavaksi kirjaimellisesti, mutta se ei silti ole kovin kaukana totuudesta. Lisäksi nimityksellä on historiallinen pohja: osana vankeinhoidon uudistamista työsiirtolatoiminta aloitettiin suunnilleen samoihin aikoihin, kun Kontiomäki sai ensimmäiset omat veturimiehet. Työsiirtoloihin tuomiotaan pääsi sovittamaan lievistä rikkomuksista, aluksi ehtona oli enintään vuoden ehdoton tuomio tai sakon muuntorangaistus. Vertaus ei ollut kovin kaukaa haettu, kun lukee työsiirtoloihin perehty-

¹⁴⁴ H21160.

¹⁴⁵ H21660.

¹⁴⁶ H95900.

¹⁴⁷ H21710.

neen lainvalmistelukunnan oikeusministeriöön lähettämän katsauksen, jossa siirtolarangaistuksesta todetaan¹⁴⁸:

Työsiirtolaan joutumisen pelottava vaikutus on arvioitava hyvin vähäiseksi. Majoi- tus ja ruokailuolot ovat yleensä hyvät, työvelvollisuus hyvin kohtuullinen, palkka suunnilleen käyvän palkkatason mukainen. Vain liikkumisvapaus on rajoitettu, mut- ta yksinäisillä seuduilla ei tämänkään negatiivisen seikan merkitys ole suuri. Mieli- alan leirissä on --- todettu olevan reippaan ja myönteisen yhteiskuntaa kohtaan.

Kontiomäen työsiirtolamaisuus korostui entisestään, koska sinne siirrettiin muissa VR:n toimipaikoissa rikkeisiin syyllistyneitä. Muuta henkilökuntaa sin- ne lähetettiin pakkosiirroilla tai sinne hakeuduttiin puolipakolla, koska siellä kuljettajapulan vuoksi kuljettajatutkinnon hankkinut, mutta muualla lämmittä- jän vakanssilla toiminut, sai nopeasti kuljettajanimityksen ja pääsi sitä kautta parempiin ansioihin. Työsiirtolan kanssa yhteistä oli sekin, että VR:n työntekijät eivät saaneet aluksi poistua Kontiomäeltä ilman lupaa edes vapaapäivinä. Aina ei riittänyt sekään, että ilmoitti menemisistään tallipäivystäjälle, vaan lupa piti saada veturimestarilta, muistelee eräs kuljettaja¹⁴⁹:

[Veturimestari J.H.] silloin 50-luvulla kerrankin sanoi, kun päivällä sattui näkemään kun töihin olin menossa, että olisi se mukava, jos [kertoja] O.P. edes kerran ilmottaisi kun poistuu paikkakunnalta. Minä olin alkuun poikamies ja Kuopiossa kuljin sitten vapaapäivinä. Niin minähän sanoin että milloinkaan semmonen on tapahtunut. Siinä suuta soitti, niin se alkoi että silloin ja silloin, etittiin, mutta ei löytynyt. Minä sanoin että tallipäivystäjälle --- ilmoitin, että minä poistun paikkakunnalta ja sen pitää riit- tää. Eikä siitä puhunut enää mitään. --- Se oli niin paljon sotilaallista, ettei sitä saanut poistua paikkakunnalta vapaapäivänäkään, jos ei ilmoittanut.

Senkään jälkeen kun kielto 1950-luvun mittaan kumottiin, perheet eivät kovin usein poistuneet Kontiomäeltä. Eräs aviopari muisteli, että Kajaanissaakaan ei käyty kuin korkeintaan kerran vuodessa, vaikka heillä oli vapaaliputkin.¹⁵⁰ Eni- ten kiellon kumoaminen vaikutti siihen, että perheet saivat ensi kertaa vapaasti valita asuinpaikkansa. Etelän isoilta varikoilta pakkosiirroilla Kontiomäelle tul- leet veturimiehet saattoivat hyvinkin tuntea itsensä työsiirtolavangeiksi, puhu- mattakaan sitten niistä, jotka todella oli lähetetty sinne rangaistukseksi. Paikka- kunnalta ei saanut poistua, majoitusolot saattoivat olla hyvin alkeelliset, mikäli joutui yöpymään veturitallin kulmalle ajetuissa puisissa makuuvaunuissa tai tallin vintillä, vapaa-ajan toiminta oli vähäistä eikä paikkakunnalle ollut min- käänlaisia henkilökohtaisia siteitä.

Työsiirtola-ajatus koski kuitenkin pääosin vain veturimiehiä ja yleensä vain he käyttivät tätä termiä Kontiomäestä. Muutkin sen tunsivat, mutta eivät käyttäneet sitä kuvaamaan asuinpaikkaansa. Kuljettajien ja lämmittäjien lisäksi

¹⁴⁸ Lainvalmistelukunnan vastaus 26.8.1946, sit. Uusitalo 1968, s.21. Myös Erwin Goff- manin määritelmä vankilasta on niin yleinen, että se vastaa myös Kontiomäen tilan- netta. Hänen mukaansa se on instituutio, jossa "suuri määrä samankaltaisessa tilan- teessa olevia, laajemmasta yhteiskunnasta tietyksi ajanjaksoksi irrotettuja yksilöitä asuu ja työskentelee ja jossa heidän elämänsä on suljettua ja muodollisesti hallittua" (sit. Heinonen 1998, s. 20).

¹⁴⁹ H95675.

¹⁵⁰ H29600.

muuta henkilöstöä ei juurikaan lähetetty Kontiomäelle pakkosiirrolla, ja poistumiskielto koski vain veturimiehiä. Lisäksi poistumiskiellon noudattamista vaati ilmeisesti vain yksi veturimestari. Hän sattui olemaan erään kuuluisan kenraalin veli ja yritti ilmeisesti ylläpitää armeijan kuria myös ajovarikollaan. Kun Kontiomäen veturimestari vaihtui, loppui myös poistumissäännön noudattaminen. Aluksi riitti ilmoitus tallipäivystykseen poissaolosta ja kun kotipuhelimet yleistyvät, tämäkin sääntö jäi pois.¹⁵¹ Työsiirtolamaisuudestaan huolimatta Kontiomäki ei ollut pelottavan paikan maineessa. Paikan olemassaolo ei estänyt uusien alkoholistitapausten esiintymistä etelän varikolla eikä kenenkään pakkosiirretyn tiedetä Kontiomäellä asuessaan raitistuneen. Työ- ja rangaistussiirtola leima on säilynyt Kontiomäellä niin vahvana, että vaikka työpaikkademokratiassa on edetty paljon sitten 1950-luvun ja vaikka työaika on lyhentynyt ja yhteydet muualle Suomeen parantuneet, vielä parikymmentä vuotta sitten Kontiomäelle muuttaneet käyttivät ensimmäisenä näitä sanoja kuvaamaan asuinpaikkaansa.¹⁵²

Kotiseutu

Suhtautuminen Kontiomäkeen kotiseutuna jakaantuu melko tarkasti kahteen luokkaan. Vaikuttavana kriteerinä näyttäisi olevan, muutamaa poikkeusta lukuunottamatta, kunkin oma synnyinpaikka. Kainuussa tai jopa itse Kontiomäellä syntyneitten näkökannat poikkeavat melko tavalla muualta sinne muuttaneitten mielipiteistä. Pakkosiirrettyjä ei haastatteluaineistooni osunut tai ainakaan kukaan ei sitä tunnustanut. Vapaaehtoista Kontiomäelle muuttoa perusteltiin yleensä sillä, että Kontiomäellä sai helposti nimityksen, mutta vaikuttaa siltä, että metsästyksestä ja kalastuksesta kiinnostuneille hyvien metsien ja kalapaikkojen läheisyys ei ainakaan vaikeuttanut muuttopäätöstä¹⁵³. Kontiomäelle lähdeäessä tai haettaessa sieltä siirtoa pois aviovaimojen muuttohalukkuutta ei sen sijaan usein edes kysytty, heidän oletettiin tulevan kuitenkin miehensä mukana.¹⁵⁴

Jotkut miehet myönsivät vapaa-ajan harrastusten vaikuttaneen suoraan siihen, että vakanssia haettiin juuri Kontiomäeltä. Näissä tapauksissa mitään huonoja muistoja ei ole jäänyt: "No, mikäs siinä [Kontiomäellä asumisessa oli]. Ei mulle ainakaan mittään traumoja jääny, ei minkäänlaisia, --- minä olen meh-tämies ja kalamies ollut ikäni, kyllä mulla on kulunut aika."¹⁵⁵ Joissain tapauksissa metsällä ja kalalla käynti merkitsivät ainoaa mahdollisuutta päästä irrottautumaan hetkeksi Kontiomäeltä, jossa tunsu koko ajan olevansa "jonkinlaisessa liekassa", "naru kaulassa, että eipä tästä lähetä mihinkään", kuten asia ilmoitettiin. Kun lähti metsälle, sai olla omissa oloissaan eikä lähdestä tarvinnut edes

¹⁵¹ H47490.

¹⁵² H02430.

¹⁵³ H14370.

¹⁵⁴ H66100.

¹⁵⁵ H95675.

ilmoittaa kenellekään, kun katsottiin että paikkakunnalta ei poistuttu, vaikka ei asunnossa oltukaan.¹⁵⁶

Lähiseudulla ennen asuneille Kontiomäki ei merkinnyt suurta muutosta eikä siellä oleminen tuntunut väliaikaiselta:

Minäkin tulin [sinne] kun pääsin -44 siviiliin. Vanhemmat oli jo ennen muuttanut Kontiomäkeen niin sitä niin kuin luonnostaan tuli sinne ja sitä vaan hakeutui sinne töihin. // Ei siinä ollut semmosta ajatusta, että me pois lähettäis.¹⁵⁷

Ei meistä ole paha koskaan ollut asua Kontiomäellä, minä olen aina tykänny. Kyllä me tunnettiin ittemme kontiomäkeläisiks ja minusta oli mukava asua, minä olen aina tykänny asua. Ei meillä koskaan ollut mitään tarkotusta sieltä pois...Meillä ei ollut mitään että ois Kajaaniin pitänyt päästä. No ehkä jos minäkin esimerkiksi olisin ollut muualta päin Suomea kotoisin, olisi voinut ajatellakin, mutta kun oli ihan tästä läheltä, melkein saman kunnan alueelta...¹⁵⁸

Vaikka Kontiomäki tuntuisikin kotiseudulta, se ei välttämättä merkitse samaa kuin se, että siellä haluaisi asua. Esille nostetaan juuri ne puutteet, jotka siellä asumista hankaloittivat. Melkein kaikki piti hakea muualta, kaikki palvelut sijaitivat kaukana. Kontiomäki oli mieluisempi työ- kuin asuinpaikka, joka miellettiin omaksi irralliseksi saarekkeekseen. "Lähen Suomeen", tavattiin sanoa, kun Kontiomäeltä muutettiin pois¹⁵⁹. Kontiomäen lisäksi muillakin varikolla työskennellyt kuljettaja kertoo¹⁶⁰:

Se oli aina kun Iisalmessakin kävi, niin siellä on omat hyvät puolensa, mutta enemmän tuntu aina, että kun lähettiin Iisalmesta kotia kohti, niin aina oikein huokaus pääsi, että nyt mennään kottiin. Että kyllä se oli se Kontiomäki, että kun tänne pääsi niin kun loppu se työ tänne, niin ihan mukavalta se tuntu. Mutta sitten kun lähettiin taas pois niin kuin asumaan muualle --- niin kyllä mä sanoisin, että koti on siellä minne sinä sen perustat, mutta työpaikkana, jos ajatellaan ihan puhtaasti, niin se oli Kontiomäki.

Vaikka Kontiomäkeen liitettiin irrallisuuden tunne, se oli kuitenkin enemmän kotipaikka kuin Paltamon kirkonkylä. Kun Kontiomäeltä lähdettiin kauppaan tai asioille, matkat suuntautuivat aina Kajaaniin, samoin muuttoaalto oli siihen suuntaan vilkkaampi kuin kirkonkylään, jonne vain aniharvat kontiomäkeläiset ovat asettuneet. Lapsetkin samastivat itsensä vahvemmin Kontiomäkeen kuin Paltamoon. Kenenkään ei kuultu sanovan itseään paltamolaiseksi vaan aina kontiomäkeläiseksi.¹⁶¹ Vartuttuaan lähes kaikki siellä syntyneet ovat muuttaneet pois paikkakunnalta. Kainuun keho työtilanne ei ole sallinut kotikylään jäämistä. Muutamat ovat onnistuneet hankkimaan lähiseudulta työpaikan ja jämän perheensä kanssa kotiseudulle, mutta monet Kontiomäelle jääneistä ovat

¹⁵⁶ H47490 ,H97420.

¹⁵⁷ H95940.

¹⁵⁸ H42840.

¹⁵⁹ H36100.

¹⁶⁰ H81210.

¹⁶¹ H95365. Vrt. Bäckman&Korhonen 1998, s. 14, Helsingin lähiöasukkaiden samaistumisesta asuinalueeseensa.

ajautuneet erään sosiaalitehtävissä työskennelleen mukaan "vähän semmoseen reppana-asemaan".¹⁶²

Ne, jotka Kontiomäeltä muuttivat lähiseudulle, tapasivat muuton jälkeisinä vuosina vielä käydä siellä. Vanhoille asuinseuduille tultiin marjaan ja sienneen, kun hyvät paikat tiedettiin etukäteen. Samoin käytiin tapaamassa sinne jääneitä tuttavuuksia. Nämä vierailut alkoivat kuitenkin harventua vuosien myötä, kun tututkin vähitellen muuttivat pois. Iän karttuessa myös marjassa ja sienessä käynti väheni. Syntyperäisistä kontiomäkeläisistä, jotka ovat työvuotensa viettäneet muualla, muistetaan vain yksi, joka eläkkeelle jäätyään on muuttanut takaisin ja siinäkin syynä oli avioituminen kontiomäkeläisen naisen kanssa.¹⁶³ Paluumuuttoa eivät varmaankaan ole olleet estämässä lapsuuden kokemukset, sillä Kontiomäellä lapsuutensa ja nuoruutensa viettäneet muistavat sitä hyvällä, vaikka eivät haluakaan palata sinne:

Kun sitä lapsuutta ja nuoruutta siellä on elänyt, niin ei sitä koe pahana. Minusta se on ollut ihan hyväkin tuommonen yhteisö. Sekin tietysti kun meitä [lapsia] oli aika paljon. Mukavaa porukkaa, mukavaa tekemistä, harrastamista, niin tuntuu ihan hyvältä se. Minä pitäisin melkein pahempana sitä, että kaupungissa ois joutunut asumaan. Sitähän kulettiin pitkin mehtiä ja järviä ja tehtiin tämmöstä. Oisko sitä edes kaupungissa tullut tehtyä. Sitä ei voi verrata.¹⁶⁴

Vaikka olin jo Kajaanissa töissä, niin minä tulin tietysti aina lauantaina kottiin Kontiomäkeen, että pääsi siellä tanssimaan. Ne huvit oli loppujen lopuksi hyvin pieniä. Ei ollu silloin televisiota eikä minun kotona ollut radiookaan. Ei se mitenkään ikävältä tuntunut. Kyllä se oli ihan mukavaa nuoruutta. Saispa vielä takaisin. Mutta nyt ku perästä päin oon aatellu, että kyllä se oikeestaan oli ankeeta paikka se Kontiomäki, oli jotenkin... Se kuitenkin minusta eelle veti esimerkiksi niinku Paltamosta [=Paltaniemestä] ja Kiehimästä [=Paltamon kirkonkylästä], ku ne sitten oli ihan maalaiskylä. Ei se minnuu lapsena haitannu yhtään, että se oli ihan semmonen seisautunut kylä. Kyllä siellä ihan mukava oli olla. En minä nyt haluais Kontiomäkeen. En minä vaihtas [nykyistä asuinpaikkaa] mihinkään. Tämä on minulle semmonen turvapaikka, kun minä oo niin kauan asunut. Minä oon kotiutunut tänne.¹⁶⁵

Eläkepäiviään Kontiomäelle viettämään jääneet eivät arvostele paikkaa yhtä paljon kuin sieltä pois muuttaneet. Muutama perhe elää siellä jopa ilman omaa autoa, kun joukkoliikenne kuitenkin kulkee. Ainakin yksi eläkkeellä oleva veturinkuljettaja on säännöllisesti käynyt hakemassa myös vapaalippunsa, vaikka ei sitä kovin paljon ole käyttänyt: "viisi tuhatta kilometriä on joka suuntaan kun vaan lähtee, istuu köröttelee junassa vaan eikä tartte kysellä kortteeria"¹⁶⁶. Vaikka Kontiomäelle jääneiden joukossa on sinne alun perin muualta tulleita, pääosa heistä on kuitenkin syntynyt aivan lähialueella. Synnyinpaikkaan pääsee helposti, jos siellä haluaa käydä, auto mahdollistaa päiväretket lähiseudulle ja samalla voi kuitenkin asua pitkän työelämän synnyttämien muistojen keskellä, kuten eläkeläisrouva toteaa¹⁶⁷:

¹⁶² H61270.

¹⁶³ H82120.

¹⁶⁴ H01810.

¹⁶⁵ H68800.

¹⁶⁶ H72310. VR:n vapaalippusäädökset muuttuivat 2000-luvun alussa verottajan vaatimuksesta ja käyttöön tuli VR:n eläkeläisille erikoishintainen lippu.

¹⁶⁷ H61120.

Viime perjantaina kävin Hyrynsalmella, kun oli tämmönen lämmin, kaunis, aurinkoinen päivä. Siellä oli markkinat. Se on aika iso paikka, se on isompi kuin Paltamo ja siellä oli kaiken maailman kauppiasta. Sitten tuntu oikein virkistävältä tulla kotio takas. Minä ajattelen, että silloin pitää vielä mennä, kun voi. Kyllä minä olen Kontiomäellä aina viihtynyt, en tiedä sitten, jos ei olisi tuota lapsuudenkotiä tuossa lähellä, mutta se on aina sitten siinä kun tulee tunne, että pitää lähteä. --- Oikein tyytyväinen olen ollut, tietysti, kun on elämäntyönsä tehnyt täällä ja muistot lämmittää, vaikka en ole niitä työtovereita enää nähnyt.

Kolmen vuosikymmenen Kontiomäki – tutkimuksen antama kuva

Yleistä

Kontiomäen tunnusomaisin piirre on se, että se on kohta sadan vuoden ajan ollut selkeästi liikenne- ja läpikulkupaikkakunta, jonka mielikuva valtakunnallisestikin liittyy helposti yksinomaan rautatieliikenteeseen. Ei liene pelkästään sattuma, että Helsingin Sanomien junamatkoja käsittelevässä artikkelissa kohdeeksi otetaan juuri Kontiomäelle matkalla oleva juna¹⁶⁸. Kontiomäelle tyypillistä on asumisen tilapäisyys, joka näkyy myös rakennetussa miljöössä. Sieltä puuttuvat miltei kaikki ajallista jatkuvuutta kuvaavat esineet ja rakennukset. Paria yksittäistä taloa lukuunottamatta koko keskusta on kuin jämähtänyt 1950-luvun loppuvuosille, jonka jälkeen aseman läheisyyteen ei uusia taloja ole rakennettu nimeksikään. Rakennetun ympäristön kannalta paikka on hyvin funktionaalinen. Kaikki sen toiminnat on sopeutettu yksinomaan rautatieliikenteen toimimista ajatellen. Yhteiset vapaa-ajantilat tai VR:n työpaikan ulkopuolinen lääkärinvastaanotto saatiin paikkakunnalle vasta rautatieliikenteen jo alkaessa hiipua. Ennen Rinteen omakotitaloalueen valmistumista rakennuksien sijoittelussa ei ollut nähtävissä selvää jakoa työ- ja asuinkortteleihin. Puutteenperä sijaitsi jo hieman kauempana asema-alueelta, mutta sen sijainnin oli ratkaissut VR:n omistama maa-ala eivätkä asumisviihtyisyyteen vaikuttavat seikat.

Rata-alueen eristäminen muusta yhteisöstä ei enää ole yhtä tiukkaa kuin 1920-luvulla. Silloin VR erotti omistamansa maa-alan tiheällä piikkilankaaidalla, jonka tolpatkin olivat niin lähekkäin ettei niiden välistä mahtunut kulkemaan, vaikka piikkilankaakaan ei olisi ollut. Paikallisten asukkaiden mielestä aidoitus oli varsinkin Puutteenperän kohdalla ylimitoitettu, koska alue oli pelkkää suota ja korpea, jossa ei ennen asuinalueen valmistumista liikkunut edes marjastajia.¹⁶⁹ Aita oli niin mahtava, että sen ensisijainen tehtävä ei todennäköisesti ollut estää rata-alueelle meno vaan osoittaa, että kyseinen alue ei enää kuulunut ihmisten vapaaseen nautintaoikeuteen. Olipa aitauksen perimmäinen syy mikä tahansa, sillä kuitenkin haluttiin jakaa selvästi alue kahteen osaan, "meidän", siis VR:n ja sen palveluksessa työskentelevien sekä "teidän", paltamolaisien, alueisiin.

¹⁶⁸ Koskinen 2000, s. B1.

¹⁶⁹ H64260.

Kontiomäen vertaaminen muihin asemayhdyskuntiin on vaikeaa sen erikoislaatuisuuden vuoksi. Sidsel Erikseenin¹⁷⁰ mukaan lähes kaikkialla läntisessä maailmassa sijaitsevia asemayhdyskuntia, jotka perustettiin rautatien levitiesä sisämaahan, yhdistävät seuraavat seikat:

- 1) Niiden sosiaalinen rakenne on tasainen eikä niissä ole muun väestön yläpuolelle nousevaa virkamiesporvaristoa
- 2) Niiden elinkeinorakenne on yksipuoleinen ja sitä hallitsevat pienet palvelu- ja käsityöyritykset.
- 3) Niissä ovat vallinneet samanaikaisesti yhtenevät kulttuuriset ja uskonnolliset virtauksset.
- 4) Asemayhdyskunniksi ne muuttuivat yhtäaikaaisesti tapahtuneessa, räjähdyskaltaisessa kehityskulussa, jonka seurauksena
- 5) paikalle muutti erityisen ammattitaidon omaavia ihmisiä.
- 6) Asemayhdyskuntien kehitys tapahtui tiiviissä yhteydessä ympäröivän alueen kanssa.

Todettakoon, että Eriksonin määrittely asemayhdyskunnista perustuu niiden skandinaaviseen tulkintaan eikä se ole käsitteenä suoraan siirrettävissä Suomeen. Muutenkin Kontiomäen erottaa tästä listasta moni seikka. Rautatieverkollamme se jäi viimeiseksi suureksi risteysasemaksi. Nurmes – Oulu radan avaaminen merkitsi samalla nykyisen kantarataverkon lopullista valmistumista ja Kontiomäen jälkeen valmistuneet ratojen risteyskohdat sijaitsivat liikennemäärällisesti pienemmillä paikoilla tai uusien oikoratojen varsilla. Kontiomäen sijainti keskellä Kainuuta ja kuitenkin melko lähellä alueen ainoaa suurta kaupunkia, Kajaania, ei houkutellut sinne muita elinkeinoja.

Kontiomäen kehitys ei ollut räjähdyskaltainen. Rautateiden Suomeen tulosta ehti kulua yli puoli vuosisataa ennen kuin ensimmäinen veturi höyrysti Kontiomäelle ja siitä hetkestä kului vielä vuosia ennen kuin paikasta kehittyi raideliikenteen solmukohta. Verrattuna muihin suomalaisiin asemayhteisöihin Kontiomäen kehitys oli erittäin hidasta. Olemassaolonsa ensimmäiset viisikymmentä vuotta Kontiomäki kehittyi yksinomaan VR:n ehdoilla. Vasta siinä vaiheessa, kun VR alkoi menettää kiinnostuksensa paikkakuntaa kohtaan liikenteen vähenemisen seurauksena, kehittämismvastuu siirtyi painokkaammin Paltamon kunnalle. Kontiomäen kehitys ei liioin näyttäisi olevan mitenkään yhteydessä emäalueensa kehitykseen tai muuttumiseen toisin kuin esimerkiksi rannikon ruotsinkielisillä alueilla. Siellä vielä 1800-luvun lopussakin "alempiin" rautatieläistehtäviin saapui pääasiassa suomenkielistä väkeä, jonka vaikutus asemayhdyskuntaan ja sen lähiympäristöön saattoi olla suuri.¹⁷¹

Kielellistä erohan ei Kontiomäen ja Paltamon välillä ollut ja kulttuurierot jäivät ilmeisen vähäisiksi, koska asemayhdyskunta ei rakentunut suoraan yhteyteen Paltamon kanssa, vaan parinkymmenen kilometrin välimatka jäi erottamaan niitä. Paltamo on edelleen alueen keskus kunnantaloineen, kirkkoine ja lukioineen eikä sen perusrakenne ole muuttunut maatilavaltaisesta kunnasta esimerkiksi teollisuuspainotteiseksi. Rautatie oli jo vanha tulokas Suomessa siinä vaiheessa kun se ylsi Kajaanin pohjoispuolelle ja kun sydän-Kainuu vihdoin

¹⁷⁰ Erikseen 1999, s. 67.

¹⁷¹ Granroth 1987, s. 11 - 12.

sai oman risteysasemansa, rautatie ei enää tuonutkaan mukanaan teollisuutta ja hyvinvointia. Ensi kertaa historiassa tapahtui päinvastoin. Rataa myöten kairuulaisten oli helppo lähteä sinne, missä hyvinvointia jo oli rakennettu usean vuosikymmenen ajan, käytännössä siis Etelä-Suomeen ja Ruotsiin. Muuttoaalto merkitsi osittain myös sitä, että Kontiomäki jäi yksinomaan radasta eläväksi paikkakunnaksi eikä sen elinkeinorakenne monipuolistunut.

Työkertomukset

Kontiomäen työkertomukset voi karkeasti jakaa kahteen ryhmään. Toisaalla ovat veturinkuljettajina toimineitten kuvaukset ja toisaalla muitten, joko rautateillä tai niiden ulkopuolella toimineiden kuvaukset. Ratkaisevana erona näissä kertomuksissa on se, että veturinkuljettajina tai lämmittäjinä toimineet aloittivat kysymättä, ja yleensä vielä ensimmäisenä aiheena, kertomukset 1950-luvun alun tai sotavuosien kovista työoloista ja pitkistä päivistä. Muiden ammattiryhmien edustajat eivät korosta tätä vaihetta aivan yhtä paljon. Monissa veturinkuljettajien tarinoissa kuvastuu leimallisesti työn sankaruus, ikään kuin taustalla olisi väite siitä, että kotirintamalla ei päässyt, edes nuorena, sen helpomalla kuin etulinjassa. Tämä sotakuvauspainotteisuus on sikäläkin mielenkiintoinen ilmiö, että Jea-Pekka Roos toteaa elämäkerta-analyysissään, että "toinen sukupolvi", eli vuoden 1925 jälkeen syntyneet, sivuuttaa kirjoituksissaan sota-vuodet melkein kokonaan. Roosin mukaan he katsovat, että asiasta on jo julkaistu parempia ja kattavampia kirjoituksia.¹⁷² Todennäköisesti haastattelutilanne on tässä suhteessa antoisampi kuin kirjoittaa tuo vaihe elämäkertaansa. Sota-ajan kokemukset on helppo mieltää "kerran elämässä"-otsikon alle ja tuo aika lienee helpompi muistaakin kuin tavallinen, päivästä toiseen etenevä työ, joka kulkee ainakin osittain rutiinilla.¹⁷³ Aviopuoliso ja tuttavat lienevät kuulleet sotajutut jo moneen kertaan, joten paikalle osuva ulkopuolinen on uusi, antoisa kertomusten kohde. Sotamuistoilla on ehkä myös turvallista aloittaa. Ne ovat tapahtuneet kauan sitten eikä niihin liity niin paljon henkilökohtaista kerrontaa kuin jokapäiväiseen kontiomäkeläiseen elämään. Sotamuistoissa korostuvat ainainen nälkä, erilaiset ruoanhankintakeinot sekä etenkin kertomukset pitkistä, usean vuorokauden mittaisista yhtäjaksoisista veturilla ajoista tyyliin "lämmittäjä jo nukahti hytän lattialla, mutta minä vaan ajoin ja lämmitin itse".¹⁷⁴

Kova työtahti kertautuu vielä ensimmäisinä rauhan vuosina. Korean kriisi ja maailmantalouden elpyminen sodan jälkeen lisäsivät vientiä ja tavarankuljetusta. Kertomusten taustalla jatkuu edelleen sankaritarinan kertominen. Matti Kortteinen on palkkatyötä käsittelevässä tutkimuksessaan analysoinut vastavia — tai vielä kärjistyneempiäkin kertomuksia — teemalla "vaikka terveys ja henki menisi". Hänen mukaansa niissä on kyse ensisijaisesti kunniasta.¹⁷⁵ Kort-

¹⁷² Roos 1987, s. 54.

¹⁷³ Haastattellessani 2000-luvun alussa haapamäkeläisiä rautatieläisiä, tilanne oli heidän kohdaltaan aivan sama. Työkertomukset saivat antaa tilaa yksityiskohtaisille sotamuistoille.

¹⁷⁴ H51460.

¹⁷⁵ Kortteinen 1992, s. 52 - 62.

teisen esimerkissä oppipoika lunasti itselleen paikan ammattimiesten joukossa suoriuduttuaan kiperästä peltityöstä, mutta omassa aineistossani kunnian ansaitseminen tulee toista kautta. Jokainen kertoja oli jo ammattilainen eikä kukaan heistä joutunut osoittamaan taitojaan oppipoikana tai alokkaana. Kunnia saavutetaan näissä tapauksissa noudattamalla sellaista työetiikkaa, jota kertojat pitävät tavoiteltavana. Tässä valossa kertomukset siitä, kuinka hitaalla dieselveeturilla yritettiin pysyä aikataulussa voidaan tulkita ammattitaidon kuvaukseksi, osoitukseksi siitä, että uudesta työympäristöstä huolimatta tehtävät vaativat vielä osaamista. Siirtyminen höyryvetureista dieselieihin merkitsi ennen kaikkea kuljettajan työn yksinkertaistumista ja vapautumista kattilanhoitovastuusta. Kun höyryvetureitten aikaan kuljettaja pystyi taitavalla ajolla ja maaston tuntemuksella vaikuttamaan suoraan junan polttoaineenkulutukseen ja lämmittäjän työurakkaan, dieselien tulo merkitsi kuljettajan työn muuttumista lähinnä tehoja sääteväksi koneenkäyttäjäksi¹⁷⁶. Aikataulussa pysyminen ja dieselin "oikea" ajotapa jäivät periaatteessa ainoiksi keinoiksi osoittaa kuljettajan ammattipätevyys.

Dieselien myötä kuljettajat katosivat matkustajien silmistä. Höyryveturien aikaan junan seisessa asemalla kuljettajan ja lämmittäjän saattoi nähdä osittain avoimesta kuljettajansuojuksesta, ja kuljettaja odotti usein lähtölupaa nojaten ulos höyryveturin hytin sivuikkunasta. Dieselieitten ja sähköveturin umpinaisesta ohjaamosta henkilökuntaa ei enää näe.¹⁷⁷

Haastatteluaineiston työpainotteisuutta voi vinouttaa kuljettajien osalta se, että kaikki tapaamani miehet vaikuttivat edelleen varsin kiinnostuneilta vetureista ja rautateistä. Yksi haastateltava oli jopa suunnitellut aloittavansa elämysmatkailun niillä rataosilla, joilta henkilöliikenne on lakkautettu. Kalustokelpuutukset ovat olleet voimassa eliniän¹⁷⁸, joten hän olisi voinut vielä eläkepäivinä ajelluttaa matkailijoita vanhalla kalustolla. Hanke kariutui kuitenkin Ratahallintokeskuksen veloittamaan liian suureen ratamaksuun.¹⁷⁹ Kaikille veturinkuljettajille ammatti ei luonnollisestikaan ollut elämäntapa, vaan he ottivat sen pelkkänä työnä. Höyryveturiaikaan konetta saatettiin jäädä työpäivän jälkeen talleille puhdistamaan ja kiillottamaan, mutta dieselieitten tulon jälkeen näin ei enää tehty. Työaika ja talleilla olo päättyi siihen, kun veturista katkaistiin ajon jälkeen virrat. Kontiomäellä muistetaan yhä tästä kertova kasku: "Kuinka kauan veturin ahtimen siivet pyörivät kun moottorin sammuttaa?" Vastaus kuuluu: "Siihen asti kunnes Jompe on veturitallin nurkalla". Jompeksi kutsuttu kuljettaja ei koskaan tullut vuoroonsa hetkeäkään liian aikaisin ja lähti töistä saman tien, kun sai veturin ajettua talliin.¹⁸⁰

Vaikka kuljettajat osoittavat kertomuksissaan ammattipätevyytensä, he eivät kuitenkaan yritä peitellä sitä, että työpaikkana Kontiomäen ajoalue oli helppo. Liikenne on aina ollut vähäistä ja aikataulusta myöhästyminen ei varsin-

¹⁷⁶ H34420.

¹⁷⁷ H16260.

¹⁷⁸ Tilanne on muuttumassa vuoden 2005 – 2006 aikana, jolloin EU-alueen yhteiset rautatieliikennemääräykset rajoittavat kuljettajan maksimi-ään 65 vuoteen.

¹⁷⁹ H74720.

¹⁸⁰ H44880.

kaan Taivalkosken radalla ollut hirveä katastrofi. Etelä-Suomen ja etenkin Helsingin alueen paikallisliikenteeseen suhtaudutaan jopa pelonsekaisella kunnioituksella ja ollaan tyytyväisiä siitä, että tuli valittua hiljaisen liikennealueen varikko. Samalla nousevat esille hiljaisen varikkoalueen kääntöpuolet: lepohuoneet Taivalkosken radalla olivat surkeat tai ne puuttuivat kokonaan. Yöt joutui viettämään parakeissa tai asuntovaunussa. Etäisyydet olivat pitkiä ja kaluston rikkoutuminen kovassa pakkasessa keskellä linjaa saattoi tuottaa ongelmia. Suoalueille tehdyt penkat pettivät tai junat juuttuivat jopa nelimetrisiin kinoksiin¹⁸¹. Taivalkosken radalla vetureita ei aina saanut käännettyä ja höyryvetureilla takaperinajo pakkasessa oli kylmää touhua, koska veturien hytit eli kuljettajansuojukset olivat takaosaltaan avoimet. Etelästä tullut vanha kalusto sijoitettiin viimeisiksi käyttövuosikseen usein Kontiomäelle eivätkä siihen kuuluneitten veturien ja kiskoautojen ominaisuudet yleensä vastanneet toiveita. Parempaa kalustoa saattoi vain ihaila toisilla varikoilla, kuten *Veturimies*-lehden Kontiomäen kirjeenvaihtaja toteaa surullisena Tv1-sarjan ensimmäisten veturien ilmestyttyä Ouluun: "Vaikuttaa siltä, että Kontiomäen miehet niitä saavat katsoa, vaan eivät koskea."¹⁸²

Työalueen näennäinen helppous ei kuitenkaan ulotu kaikkiin ammattiryhmiin. Kuljettajia lukuunottamatta muut työntekijät puhuivat vähemmän itse työhön liittyvistä tekijöistä, mutta se ei tarkoita sitä, että heidän työnsä olisi ollut vähemmän rasittavaa. Asemalla työskennelleille junanlähettäjäille Kontiomäki oli vaikea paikka. Risteysasema merkitsi aina suurta vastuuta, ja Kontiomäeltä lähteviä raiteita oli ennen 1970-lukua neljään suuntaan. Liikenne oli höyryveturiaikaan vilkasta, puhelinlinjat, joilla varmistukset toisille asemille hoidettiin, huonoja ja varsinaisen junanlähetystehtävän lisäksi muitakin töitä oli runsaasti. Asema toimi siirtokuormauspisteenä, joten myös pakkamestarin johtamalla asemamiesryhmällä oli paljon tehtävää. Lisärasitusta sekä asema- että liikennehenkilöstölle aiheutti se, että Kontiomäki oli korostetusti yöasema. Kuljettajat kutsuivatkin aamuyöllä yhden jälkeen lähteviä vuoroja "aamupäivälähdöiksi"¹⁸³. Lehdissä ja ammattiosaston kokouksissa esille nostetuista ratapihan huonoista työskentelyoloista ei enää mainittu, vaikka ne aikoinaan tuntuivat olleet hyvin kiihkeän keskustelun kohteena. Sen sijaan esimerkiksi kuorma- ja veturilämmitystyön fyysinen rasittavuus olivat asioita, jotka muistettiin sanoa.

Ero veturinkuljettajien ja muitten ammattiryhmien välisissä työkertomuksissa johtuu ehkä siitä, että monet kuljettajista olivat muuttaneet Kontiomäelle isommista kaupungeista. Kontiomäestä tuli heille ensisijaisesti vain työpaikka, joka jäsentyy yleisimmin juuri sen tarjoaman ammatti-identiteetin kautta. Sen sijaan muiden ammattiryhmien haastatelluista edustajista kukaan ei ollut muuttanut paikkakunnalle kovin etäältä. He kaikki olivat joko syntyneet ja kasvaneet Kontiomäellä tai muuttaneet sinne aivan lähialueelta. Vain yksi haastateltava oli syntynyt Urjalassa asti, mutta hänkin oli muuttanut vanhempiensa kanssa Kainuuseen ollessaan noin kymmenvuotias. Kukaan ei ollut syntynyt kaupun-

¹⁸¹ Vrt. Rautatieläinen 8/1952, s. 8.

¹⁸² *Veturimies* 10/1962, s. 347.

¹⁸³ H98810.

gissa. Verrattuna heidän synnyinpaikkakuntaansa Kontiomäki oli iso ja dynaaminen keskus, johon kohdistui myös muita kuin pelkästään työyhteisöön liittyviä ajatuksia.

Kenen Kontiomäki? Aluehenki ja asuinpaikkayhteisö

Haastateltavien suhde Kontiomäkeen asuinpaikkana on jaoltaan miltei yhdenmukainen työkertomusten kanssa. Jos Kontiomäelle oli muutettu pieneltä paikkakunnalta, sitä pidettiin yleensä kelvollisena ja hyvänä asuinpaikkana. Isoimilta paikkakunnilta siirtyneille ihmisille se oli yleensä enemmän työpaikka. Muutama poikkeus tästä tosin on: intohimoiset metsästys- ja kalastusmiehet olivat hakeneet sinne näiden harrastusmahdollisuuksien vuoksi ja monet heistä olivat jääneet paikkakunnalla eläkepäivikseen. Asukkaiden suhde Kontiomäen asuinpaikkayhteisöön ja aluehenkeen vaikuttaa kuitenkin kaikissa tapauksissa hieman mutkikkaalta.

Anssi Paasi on esittänyt, että alueellinen identiteetti rakentuu työn historiasta eli ihmisen ja luonnon vuorovaikutuksesta sekä alueeseen liittyvästä laajemmasta historiakuvasta, joka ulottuu muun muassa asutus- ja sosiaalisiin historiaan sekä eri perinnelajien esiintymiseen ja muuttumiseen alueen sisällä.¹⁸⁴ Tavanomaiden identiteettiä ohjaavien ominaisuuksien lisäksi alueen paikannimi on usein myös symboli, joka kertoo asumisesta tietyllä alueella. Alueen identiteetti saattaa olla myös tietoisesti rakennettu. Esimerkiksi Suomeen viime vuosina nousseet tai ainakin suunnitellut teknologia- ja tietotekniikkakylät (esimerkiksi juuri Paltamo) joutuvat lähtemään liikkeelle sikäli puhtaalta pöydältä, ettei minkään suomalaisen asutusyhteisön identiteettikuvaan kyseiset suuntaukset voi perinteisesti kuulua.¹⁸⁵

Tällaisella "aluehengellä" on vaikutuksensa uuteen paikkakunnalle muuttavaan asukkaaseen. Muuttaja ei omaksu automaattisesti aluehenkeä sellaisenaan eikä välttämättä ole samaa mieltä muitten asukkaiden kanssa sen rakenteesta. Tilanne on sama myös pitkään, jopa useamman sukupolven ajan paikkakunnalla asuneiden kesken, joiden alueen rakennekäsitys saattaa olla hyvinkin yksilöllinen¹⁸⁶. Muuttajien ja pitkään paikkakunnalla asuneitten välinen käsiteero piilee siinä ajallisessa funktiossa, jolla he tarkastelevat ympäröivää todellisuutta. Kauan paikkakunnalla asuneet omaksuvat kollektiivisia historiakertomuksia. He välittävät edelleen asuinpaikkansa jaettuja kertomuksia menneistä ihmisistä, asioista ja paikoista. Tällainen suora ajallinen yhteys menneisiin sukupolviin ja paikkakunnan yhteiseen muistiin puuttuu niiltä, jotka ovat myöhemmin muuttaneet paikkakunnalle ja joiden yhteydet alueen kantatasukkaisiin ovat jääneet vähäisiksi.¹⁸⁷ Pitkään samassa paikassa asuneen tuttuuden identifikaatiokokemus syntyy tarinamuistin lisäksi siitä visuaalisesta koko-

¹⁸⁴ Paasi 1986, s. 38.

¹⁸⁵ Paasi 1998.

¹⁸⁶ Paasi 1991a, s. 237.

¹⁸⁷ Vrt. Riikonen 1997, esim. sivakkalaisesta kyläkerrontaperinteestä kts. Knuutila 1996. (Kaupunki)alueen eri hahmotuksista myös Virtanen 1997, s. 99 ed.

naisuudesta, jonka asuinpaikan maisemat synnyttävät.¹⁸⁸ Pienen kaupungin ja kylän pystyy käsitteenä ja fyysisenä alueena hallitsemaan kokonaan. Paikallistarinat liittävät jokaisen talon ja tilan historialliseen aikaan. Maisemat rakennuksineen ja metsineen hallitsee näkömuistin avulla. Nämä elementit kiinnittävät ihmisen entistä lujemmin tähän vanhaan asuinpaikkaansa. Uudelta tulokkaalta kiinnitysmekanismit, "tuttuuden tunteet", puuttuvat ja paikkaan joutuu orientoitumaan yhä uudelleen. Veikko Huovinen on pukenut sanoiksi vanhan kainuulaisen ihmisen paluun kotiin, tuttuun ympäristöön¹⁸⁹:

Mutta vielä nytkin joltakin pitemmältä matkalta tullessa tuntuu, että täällä [Sotkamossa] melkein kaikki on "oikeata". En kyllä osaa selittää, mitä tarkoitan sanalla "oikea" tai "oikeata" tässä yhteydessä, mutta silti minusta tuntuu, että siinä on sopiva sana. Vieraisissa kylissä nähkääs kaikki tuntuu olevan hieman vinossa; niemet eivät ole oikealla paikalla, lahdet ovat väärin sijoitetut ja kujaset vievät vieraisiin pihoihin ja aivan tuntemattomiin paikkoihin.

Aluetietoisuuden yksi näkyvä ilmentymä on väestön jakaminen meihin ja muihin. Ainakin länsimaisessa kulttuurissa ihmiselle tyypillinen piirre on dualistinen, kaksijakoinen ajattelumalli, joka on niin läpitunkeutunut elämäämme, että sen ajattelua ohjaavaa olemassaoloa ei yleensä edes havaitse. Käsiteparit hyvä - paha, ystävä - vihollinen ja me - he ovat suoraan liitettävissä aluetietoisuuteen. "Me" asumme omassa kylässämme, "he" asuvat muualla. Asuinpaikka säätelee tätä kautta kunkin yksilön kuulumista asuinyhteisöön, halusipa tämä sitä tai ei. Vaikka joku asukas ei mieltäisikään itseään "meiksi", hän kuuluu kuitenkin nimellisesti joukkoon.

Tämän tutkimuksen aineistossa aluehenkisyys ja asuinpaikkajako näkyvät selvästi. Käytännön esimerkkinä tästä ovat edellisissä luvuissa esillä olleet sitaatit tunnetusta kontiomäkeläisestä Kusti Korhosesta. Tarkastelen lyhyesti yhtä hänestä kerrottua anekdoottia folkloristiikan kannalta selventääkseni jäljempänä seuraavaa päättelyäni. Tarinoita Korhosesta kertoi kysymättä viisi henkeä. Heistä kolme oli syntyperäisiä kontiomäkeläisiä, yksi oli asunut siellä lähes koko työikänsä ja yksi oli oman kiinnostuksensa vuoksi kerännyt alueen perinneaineistoa. Kun kertomuksia sekä kertojia tarkastelee folkloristiikan näkökulmasta, huomattavin ero löytyy siitä, että neljä rautateillä työskennellyttä kertojaa mainitsi Korhosen joko suoraan rautateihin liittyvässä yhteydessä tai he muistelivat omakohtaista tapaamistaan hänen kanssaan. Sen sijaan yksi kertoja, joka on vanhaa kontiomäkeläistä sukua ja jolla ei ole minkäänlaisia yhteyksiä rautateihin, mainitsi Korhosen kokonaan toisessa yhteydessä ja kertomuksessa, jossa oli selkeä viittaus maatalouteen ja jossa kertoja itse ei ollut osallisena: Kontiomäellä oli ollut pitkään seppä. Heinänteko aikaan Kusti Korhonen oli vienyt sepälle viikatteita teroitettavaksi. Seppä huomasi, että Kusti haisi viinalle, mutta ei tarjonnut kuitenkaan sepälle juotavaa. Seppä oli teroittavinaan viikatteet, mutta ammattimies kun oli, osasi jättää ne tylsiksi vaikka näytti siltä, että hän teki hyvää työtä. Kusti otti viikatteet ja lähti. Pellolla työväki alkoi hetken niitet-

¹⁸⁸ Kts. esim. Karjalainen 1986, Karjalainen 1997.

¹⁸⁹ KKA, Kainuun nuorisoseurojen keskusseura, Ug Kainuun joululehden käsikirjoitukset 1958, 1960-1961, Veikko Huovisen käsikirjoitus Koulusta lomalle, s.4.

tyään valittaa Kustille, että viikatteet eivät leikkaa ollenkaan. Kusti meni takaisin sepän luo ja kysyi, että mikä on, kun ei viikate leikkaa. Ainahan ne ennen on hyvään terään saanut. Seppä mietti hetken ja sanoi, että olisikohan se ollut se "liehtojan henki", joka kävi, kun niitä terotettiin. Kusti ymmärsi mistä on kyse, haki karhuviinapullon sepälle ja johan alkoi viikate leikata.¹⁹⁰

Tarina on tyypillinen kylämuistelu, jossa kaikkien kyläläisten tuntema, viinaan menevä isäntä tapaa sepän, joka myös on perso viinalle. Kuitenkaan rautatieläisten haastatteluissa ei yhtäkään vastaavaa kertomusta tullut vastaan. Erityisesti veturinkuljettajat kertoivat runsaasti vastaavia tarinoita työtovereistaan ja jopa toisilta varikoilta kuulemiaan juttuja, mutta itse Kontiomäen kylään liittyviä vastaavia kertomuksia en kuullut ainuttakaan. Keruuaineistosta voisi tältä osin päätellä, että toispaikkakunnalta muuttaneet kuljettajat identifioituivat kertomusperinteen valossa enemmän omaan ammattikuntaansa kuin asuinpaikkaansa. Sama ilmiö näkyy rautatieläisten työkertomuksissa, jotka valottavat vain heidän omaa työkenttäänsä. Kertomusperinteen pohjalta vaikuttaa myös siltä, että keskusteleva ja jutteleva yhteydenpito rautatieläisten ja kyläläisten välillä ei ollut kovin aktiivista. Yksi haastateltava muistelee, että hänen käytyään eräessä kontiomäkeläisessä maatalossa, muut rautatieläiset olivat ihmetelleet, että "nekö hyväksy sinut?". Yhteydenpito rajoittui yleensä siihen, että maataloista käytiin hakemassa lypsyn jälkeen maito, mutta kyläilemässä ei käyty.¹⁹¹ Yksi toiselta paikkakunnalta muuttanut haastateltava kylläkin mainitsi osallistuneensa eräällä maatilalla kiireisimpänä heinäaikana talkootyöhön¹⁹², mutta tämä on ainoa aineistossani ainoa tämänkaltaisesta yhteistyöstä kertova maininta. Yleisimmän poikkeuksen muodosti vain urheilutoiminta sekä myöhemmin myös valokuvauskerho, johon liittyi jonkin verran ihmisiä myös VR:n ulkopuolelta. Opettaja Artturi Karjalaisen syntymäpäivät olivat hänen työssäolovuosinaan ilmeisesti yksi vuoden suurempia tapahtumia. Karjalainenhan osallistui aktiivisesti monenlaiseen poliittiseen ja muuhun vapaa-ajan toimintaan, joten hänen tuttavapiirinsä oli laaja. Merkkipäivinä hän piti asunnossaan suuret juhlat, joihin kaikki kyläläiset olivat tervetulleita.¹⁹³ Silti rautatieläisten osallistuminen näihinkin juhliin näyttää olleen varsin vähäistä. Edes kaikki kontiomäkiset kunnanvaltuuston jäsenet eivät käyneet koskaan opettaja Karjalaisen juhlissa.¹⁹⁴

Kontiomäen asukkailta jäivät puuttumaan tämän asukas yhteisön asuinpaikkaan liittävät tekijät. Ajovarikkokauden alkaessa sinne muuttaneet ihmiset saapuivat kuin tyhjän päälle. Kun heidän lapsensa, seuraava sukupolvi, alkoi olla valmis siirtymään koulun ja opintojen jälkeen työelämään, VR ryhtyi samassa vähentämään Kontiomäen työpaikkoja. Näin ensimmäinen sukupolvi, joka olisi pystynyt jatkamaan omien vanhempiensa asuinperintöä, joutui miltei kokonaisuudessaan hakeutumaan muualle. Ennen toista maailmansotaa moni Kontiomäellä asunut oli jo ainakin toisen sukupolven rautatieläinen. Sota-ajan

¹⁹⁰ H41410.

¹⁹¹ H86770.

¹⁹² H34180.

¹⁹³ H31140.

¹⁹⁴ H89540.

jälkeen Kontiomäellä syntyneet tai sinne muuttaneet saattoivat olla jo kolmatta rautatieläispolvea. Heidän samaistumisellaan ensisijaisesti rautatieläisyhteisöön oli näin takanaan suhteellisen pitkä perinne, mutta heidän lukumääränsä oli kaikkiin asukkaisiin verrattuna häviävän pieni.

Muuttovirta Kontiomäelle ja siellä valinnut tilapäisen asuinpaikan henki voidaan nähdä myönteisessäkin valossa. Asukkailla ei ollut takanaan sukupe-
rinteeseen liittyviä rasitteita ja verrattuna tuon aikaiseen suomalaiseen maaseu-
tuun alue oli sosiaaliselta rakenteeltaan ehyt. Matti Peltonen on korostanut
muun muassa sitä, että vanhaa talonpoikais- ja pienviljelijäkulttuuria ei pidä
nähdä yhtenäisenä, yhtenä luokkana, vaan että sen sisällä kulki hyvin tarkka
säätöraja, jota ainakaan lähemmissä ihmissuhteissa ei ylitetty¹⁹⁵. Kylän yhteiset
talkootanssit olivat ainut sellainen yhteishengen osoitus, jonne ilmeisesti kaikki,
taustaansa katsomatta, olivat tervetulleita. Kun maatalouden koneellistuttua
säätörajat ylittävää yhteishenkeä ei enää tarvittu, talkootanssiperinne loppui.¹⁹⁶
Jaossa kontiomäkeläisten rautatieläisten ja maatalousväestön välillä ei välttä-
mättä ollut kysymys muusta kuin vanhasta säätörajasta, joka yhteiskunnassa
näytti säilyvän ainakin 1960-luvun alkuun asti¹⁹⁷ — syrjäseuduilla ehkä tätäkin
kauemmin. Vanhoja talkootansseja vastasivat urheilu- ja nuorisoseuratoiminta,
joissa kyläläisten ja rautatieläisten välinen raja voitiin ylittää. Rautatieläiset
edustivat kyläläisille yhtä yhtenäistä sosiaaliluokkaa, sillä sen sisäisiä ammatti-
ryhmäjakoja ei oletettavasti mielletty yhtä rajoittaviksi kuin jakoa palkka- ja
maatyöläiskastiin. Koska rautatieläiset vielä olivat uusia tulokkaita, heistä ei
voinut liioin syntyä vaikutelmaa, että joku olisi yrittänyt potkia yli sosiaalisten
aisojen tai ainakin sellaisen huomaaminen olisi ulkopuoliselle vähäisten kontak-
tien vuoksi ollut vaikeaa.

Samalla rautatieläiset olivat kuitenkin Toisia. Muuttaessaan Kontiomäelle
he olivat ylittäneet aluehengen sisärajan. He saapuivat etelän isoista keskuksis-
ta, he toivat tullessaan uuden poliittisen aatteen ja palkkatyön, vuokra-asunnot
ja elintason, uusia käsitteitä kaikki. Uudisraivaajista tai siirtolaisista heidät erot-
ti se, että kontiomäkeläiset kanta-asukkaat itse olivat tehneet heidän tulonsa
mahdolliseksi, jopa edistäneet sitä, halutessaan paikkakunnalle rautatien. Tus-
kin kuitenkaan edes Kalle Keränen tai kukaan muukaan 1900-luvun alussa rau-
tatien puolesta toiminut kontiomäkeläinen oli osannut aavistaa miten laajaksi
VR:n toiminta lopulta kasvoi. Tässä yhteydessä on samalla syytä korostaa, että
kun puhutaan "kontiomäkeläisten" tarmosta saada rautatie, siinä oli käytännös-
sä kyse Kontiomäen suurimpien tilojen omistajien hankkeesta. Varsin todennä-
köistä on se, että Kontiomäellä ratahankkeen aloitteentekijänä ja vahvimpana
puolestapuhujana toimi Kalle Keränen yksin¹⁹⁸. Säilyneitten tietojen perusteella
voi päätellä, että Keräsen maailmankatsomus oli — kärjistäen ilmaistuna —
kaupunkilaisempi kuin mitä tuon ajan kainuulaiselta maanviljelijältä ehkä odot-
taisi. Hänen vaikuttimensa rautatien saamiseksi ylittivät sellaiset käsitteet kuin

¹⁹⁵ Peltonen 1992, s. 127 - 141.

¹⁹⁶ Sarmela 1989, s. 96.

¹⁹⁷ Peltonen 1992, s. 139.

¹⁹⁸ Esim. Karjalainen 1995, s. 38.

aluehengen ja "alueellisen koskemattomuuden" tarpeet ja niihin saattoivat vaikuttaa ulkopuoliset poliittiset ja sotilaalliset syyt¹⁹⁹ yhtä hyvin kuin ymmärrys siitä, että Kontiomäen pieni kylä tarvitsi säilyäkseen rautatien kaltaisen yhdysiteen. Rautateiden tulo Kainuuseen vaikuttaa erityisesti nuorsuomalaiselta hankkeelta, sillä esimerkiksi maakunnan rautatielähetystöissä aktiivisesti toiminut pastori Väyrynen oli yksi Kajaanin johtavista nuorsuomalaisuuden kannattajista ja johtohahmoista²⁰⁰. Vaikka Keränen itse loi poliittisen uransa Maa-laisliitossa, hänen arvomaailmansa näyttäisi olleen melko yhtenevä juuri nuorsuomalaisten kanssa. Kun siis todetaan, että kontiomäkeläiset toimivat aktiivisesti rautatien saamiseksi, oikeampi olisi ehkä henkilöittää tuo tavoite yksinomaan Keräseen.

Nykyisin on täysin mahdotonta tavoittaa vaikkapa lähes sata vuotta sitten eläneitten kontiomäkeläisten torppareiden mielipidettä Kainuuseen tulevasta rautatiestä, mutta mikäli jotain voi päätellä paltamolaisten maanviljelijöitten suhtautumisesta, tuskin torpparitkaan yhtenä miehenä kannattivat uuden liikenneyhteyden tuloa, kuten eivät tehneet maanviljelijätkään. Toispaikkakuntalaiset, erityisesti maattomaan väestöön nähden ylempään sosiaaliluokkaan kuuluvat tulokkaat eivät ainakaan muualla Suomessa ole herättäneet kovin suurta sympatiaa saapuessaan uudelle paikkakunnalle.²⁰¹ Perinnetietoa kantasukkaiden mielipiteistä Kontiomäen osalta ei näyttäisi olevan tallessa. Suomalaisen Kirjallisuuden Seuran arkistossakin paikkakunnalta on kerättyä tietoa vain sinne muuttaneista ja maatiloilla työskennelleistä vienankarjalaisista pakolaisista sekä suoraan maanviljelysyhteisön elämään vaikuttaneista tapahtumista, kuten esimerkiksi Karhun talon 1900-luvun alussa tuhonneesta tulipalosta. 1900-luvun toisella vuosikymmenellä Kontiomäelle tulleet radanrakentajatkaan eivät ole Turun yliopiston kansatieteen laitoksen keruukokelmaan sattuneet kirjoittamaan mitään elämästä paikallisen väen kanssa, mutta eräiltä muilta radanrakennustyömailta on tietoa siitä, että välit paikallisten kanssa olivat huonot ja riitaiset.²⁰²

Erytisesti SKS:n aineiston puutteesta voisi jopa äkkinäisesti päätellä, ettei rautatien tulo ollut tavallisille kontiomäkeläisille niin suuri asia, että siitä olisi jäänyt jälkiä kertomusperinteeseen, mutta todennäköisempää lienee, että aiheeseen liittyviä kertomuksia ei ole alueelta kerätty. Turun yliopiston keräys järjestettiin vuonna 1962, siis nelisenkymmentä vuotta Kontiomäen radan valmistuksen jälkeen, joten siihen kirjoittaneet muistelevat yleensä itse Kontiomäellä tuohon aikaan vielä lapsena viettämäänsä aikaa heidän isänsä työskennellessä

¹⁹⁹ Keränen oli tunnetusti isänmaallinen mies, joka myöhemmin 1910-luvulla toimi aktiivisesti mm. jääkäri liikkeen parissa. Sotilaalliset syythän olivat yksi tekijä siinä vaiheessa, kun itäisiä ratoja sekä Suomen poikittaisratoja alettiin vakavasti harkita. Keränen oli mukana myös kunnallispolitiikassa ja liike-elämässä.

²⁰⁰ Heikkinen & Lackman 1986, s. 121. Vrt. Kajaanin Lehti "Nurmes-Oulu rata" 27.04.1917.

²⁰¹ Kts. esim. Åström 1995, jossa käsitellään savolaisten suhtautumista alueelle muuttaneisiin kartanolaisiin. Tämä tarinaperinne on niin laaja, että se on jopa jaettavissa eri perinnelajeihin, ja yhteisenä nimittäjänä miltei koko aineistolle on maaseutuväestön jokseenkin nyreä suhde kartanoissa asuviin säätyläisiin.

²⁰² Esim. TYKL, A.T, s. 2.

siellä radanrakentajana. Omakohtaisia työmuisteluja on vasta kymmenkunta vuotta myöhemmin aloitetulta Hyrynsalmen ratatyömaalta. Lapsen kokemus- ja käsitemaailmaan aikuisväestön suhteet eivät ilmeisesti mahdu tai niitä ei aikoinaan ole edes ymmärretty.

Keskustelu rautatieläisten ja paikallisten välisistä suhteista juuttuu helposti yksisilmäiseksi. Edellä siteerattuun toteamukseen "nekö (maanviljelijäperhe) hyväksy sinut?" on sisäänrakennettuna oletamus siitä, että rautatieläiset itse olisivat olleet valmiit hyväksymään alueen kantaväestön, mutta vastustus tuli-kin sieltä rautatieläisiin päin. Kun kuitenkin VR:llä työskentelevät olivat vahvasti samaistuneet työnantajaansa, "VR-Kontiomäestä" oli tullut välillisesti myös heidän primaarinen asuinpaikkayhteisönsä. Rautatieläisten kannalta "meidän asuinyhteisömme" olivat nyt aseman lähellä VR:n taloissa asuvat, kun taas kylän laidoilla maata viljelevät perheet saatettiin perustellustikin mieltää "heiksi", jotka asuivat "maanviljelys-Kontiomäellä". Huolimatta siitä, että rautatieläisten tulo alueelle oli tapahtunut verrattain myöhään, tämänkaltainen asuinpaikkahenkisyys korostui heidän osaltaan, koska he muodostivat asukasememmistön ja koska vain heidän kauttaan Kontiomäki oli saavuttanut tuolloisen suuruutensa. "VR-Kontiomäen" alue oli tiivis ja asutukseltaan yhtenevä, jolloin "maanviljelys-Kontiomäki" erottuikin omaksi osakseen, joka ei ollut enää kiinteä osa työyhteisön paikkaa. Pieksämäen alueen rautatieläiskulttuuria tutkinut Pertti Itkonen toteaa, että jossain tapauksissa saattoi syntyä vaikutelma siitä, että eri paikkakuntien rautatieläiset eristyivät omiksi ryhmikseen ja joillekin sopeutuminen uuteen paikkakuntaan ei tahtonut luonnistua.²⁰³ Tilanne on ollut sama myös Jyväskylän Tourulan kaupunginosaan muuttaneitten rautatieläisten suhteen. Ryhmä säilyi hyvin sulkeisena ja sisäisesti ehjänä.²⁰⁴ Mielenkiintoista on se, että samansuuntaisia tuloksia näyttää myös tutkimus Valkeakoskelle sodan aikana muuttaneista Karjalan siirtolaisista. Paikkakunnalla viihtyvyys oli aikaisempaan asuinpaikkaan verrattuna pienempi ja muuttohalukkuus suurempi kuin kantaväestöllä.²⁰⁵

Asuinpaikkana Kontiomäen tunnusomaisin piirre oli sen rautatiemäisyys eli se ei ollut tyypillinen maaseutuyhdyskunta. Kontiomäen rytmin sääteli liikenne, eivät maanviljelyksen vaatimat vuodenaikaistyöt. Sieltä puuttui myös miltei kokonaan tavallisen kaupungin toimistotyöntekijä -keskiluokka ja erilaiset palvelunharjoittajat. Rautatien läsnäolo merkitsi paljon jopa sellaisille ihmisille, jotka olivat asuneet Kontiomäellä, mutta eivät olleet olleet työssä VR:llä. Kontiomäeltä rautatietöntömälle paikkakunnalla muuttanut konttoristi kertoi pyytäneensä lähettämässään kirjeessä Kontiomäelle jääneiltä, että nämä lähettäisivät hänelle edes junansavua pullossa, koska uudella paikkakunnalla oli niin ikävää, kun ei kuulunut junien ääntä.²⁰⁶

²⁰³ Itkonen 1989, s. 68.

²⁰⁴ Anttila 1982, s. 110.

²⁰⁵ Vrt. Waris 1952, s. 252 ed.

²⁰⁶ H46960.

Yhdistystoiminta

Kontiomäen yhdistystoiminta jakaantuu kahteen pääryhmään. Toisella puolen ovat ammattiyhdistykset, joiden tehtävänä oli työolojen kohentaminen ja toisella puolen vapaa-ajan toiminnan ohjaamiseksi perustetut yhdistykset. Rungas työpaikansisäinen yhdistystoiminta oli tyypillistä tehdaspaikkakunnille, joilla ne säilyivät pitkään ainoana kulttuurielämän aktiivisina ylläpitäjinä. Ammattiyhdistyspuolella rautatieläisten asema poikkesi kuitenkin huomattavasti tavanomaisen tehdaspaikkakunnan oloista. VR oli työnantajana hajaantunut yli koko Suomen, työolot eri varikoilla eivät olleet yhteneväiset ja niin sanotut palkkatyöläisetkin, eli lähinnä korjaamo- ja kunnossapitoväki, jakaantuivat useaan eri ammattiosastoon, joiden tavoitteet eivät olleet yhtenevät.²⁰⁷ Kontiomäen ay-toiminta vaikuttaa olleen melko vilkasta, mutta arkistolähteet eivät kuitenkaan täysin tue toiminnassa mukana olleiden muistikuvia kokousten väkimääristä. Esimerkiksi veturimiesten paikallisosaston kokouksissa osanottajamäärät ovat jääneet jopa alle kymmenen, vaikka jäsenmäärä oli moninkertainen. Liittojen jäsenyys ei liioin aina perustunut työntekijän omaan haluun. Jo oppilaskoulun aikana ay-liikkeen värvärit alkoivat haalia uusia jäseniä veturimiesliittoon ja käyttivät jopa painostusta, jos pelkkä puhe ei tepsinyt²⁰⁸. Puolipakolla liittoon liittyneet jäsenet eivät varmaan myöhemminkään ole olleet kovin innokkaita toimimaan sen puitteissa. Toisaalta vahvan työelämän politisoitumisen aikana kovinkaan moni tuskin asetti jäsenyyttään kyseenalaiseksi.

Ammattiosaston jäsenyys saattoi auttaa Kontiomäelle muuttavaa rautatieläistä, sillä se vahvisti hänen ammatti-identiteettiään ja liitti hänet suoraan vastaavan ammattiryhmän jäseneksi. Aktiivisesti järjestötoimintaan osallistuneille se antoi tunteen siitä, että asuinpaikan syrjäisyydestä huolimatta yhteisiin asioihin pystyi vaikuttamaan. Vaikutusmahdollisuudet olivat käytännössä kuitenkin vähäiset. Ammattiosastojen toiminnan hankaluutena tuntuisi eri osastojen kirjeenvaihdon perusteella olleen se, että tiedonkulku Kontiomäen ja Helsingin välillä ei aina sujunut täysin kitkattomasti. Helsingin kannalta katsottuna Kontiomäki vaikutti todennäköisesti hyvin pieneltä ja vähäväkiseltä varikolta verrattuna esimerkiksi etelän suuriin keskuksiin eikä sen äänivalta merkinnyt kovin paljon. Tämä yhdessä Kontiomäen poikkeuksellisen vaikeitten asuin- ja elinolojen kanssa synnytti maassamme melko harvinaislaatuisen ilmiön eli eri ammattiosastojen yhteistyön. Tämä yhteistoiminta aktivoitui, vapaa-ajan kerhoja lukuunottamatta, vain sellaisissa tilanteissa, jotka koskettivat tasapuolisesti kaikkia ammattiryhmiä ja joiden korjaamiseen yksittäisen osaston voimavarat eivät olisi riittäneet.

Varsinaisen ammattiyhdistystoiminnan ulkopuolella yhteisön sisäistä tiivyyttä tehostivat erilaiset ohjatut vapaa-ajan toiminnat, jotka illanviettoja lukuunottamatta olivat avoimia eri ammattiryhmille. Erityisesti harrastusnäyttämötoiminta tarjosi naisille mahdollisuuden osallistua muuten melko miesvaltaiseen vapaa-ajantoimintaan. Muutoinkin rautatieläisten vaimot näyttävät viet-

²⁰⁷ Vrt. esim. Eerola 1995, s. 8 - 12.

²⁰⁸ H50350.

täneen aikaansa pääosin omissa piireissään, esimerkiksi Veturimiesten naisjaksessa. Haastateltavat naiset mainitsivat aina, että Kontiomäellä kokoontui myös Martta-järjestön alaosasto, mutta kukaan heistä ei ollut tiiviimmin osallistunut tähän toimintaan. Harrastetoiminta näyttäisi olleen kutakuinkin politisoitumatonta. Nuorisoseuran talon iltamat vetivät sinne kansaa ja vaikka tiukemmin vasemmalle päin suuntautuneet eivät suostuneetkaan sinne järjestämään ohjelmaa, he kuitenkin saapuivat paikalle yleisöksi. Työväentalon historia vaikuttaa huomattavasti hiljaisemmalta. Siellä ei koskaan järjestetty säännöllisesti iltamia ja sen koko olemassaolo näyttää päättyneen melko varhain. Vasemmistolaisesti suuntautuneet harrastuskerhot puuttuvat Kontiomäeltä muiltakin osin. Urheilutoimintaa ohjasi VR:n työntekijöitten seura, nuorisolle tarjosi toimintaa partion tyttö- ja poikaosastot, mutta vasemmistolaishenkisiä urheiluseuroja ei toiminut, ei liioin partiota vastaavaa pioneerijaostoa. VR:n raittiustyön alainen Kontiomäen raittiit rautatieläiset ry. toimi alkuvuosina melko aktiivisesti ja sen jäsenmääräkin oli melko suuri, 70 henkeä. Raittiit rautatieläiset liittyi vankasti oikeistolaiseen aatteeseen, vaikka se perimmältään olikin puolueeton. Yhteistyötä sillä oli sekä nuorisoseuran että partiolippukunnan kanssa.

Rautatieläisten yhdistysten ulkopuolella nuorisoseuran toiminta omine harrastuspiireineen oli erittäin vilkasta ja sen toiminta oli avointa kaikille. Maatilataloudesta elävät talot olivat järjestäytyneet Kontiomäen maamiesyhdistykseksi, joka nykyisin lienee yksi Suomen pienempiä maamiesyhdistyksiä. Siihen kuuluu käytännössä enää vain Karhun tila.²⁰⁹ Nuoriso- ja urheiluseurojen järjestämät tapahtumat merkitsivät avointa rajanylitystä rautatieläisten ja kantasukkaiden välillä. Myös ainakin kameraseuraan otettiin jäseniksi väkeä rautateitten ulkopuolelta, mutta siihen liittyminen edellytti jonkin tasoista kiinnostusta valokuvaukseen. Nuorisoseuran illanvietot, näytelmät ja ilmeisesti myös useat urheilukilpailut eivät sen sijaan vaatineet osanottajilta muuta kiinnostusta ja viitseliäisyyttä.

Kontiomäkeläisen yhdistystoiminnan voi jakaa muutamaan pääluokkaan. Toiminta ammattiyhdistysliikkeessä täytti sekä ammatillisen identiteetin ja tavoitteellisuuden vaatimukset. Huolimatta siitä, että osastojen jäsenet olivat kaukana sieltä, missä päätöksiä tehtiin, he kuitenkin tunsivat kuuluvansa yhteen muitten vastaavan ammatin harjoittajien kanssa. Joukkovoima oli ainoa keino saada aikaan joko muutoksia tai säilyttää vanhat edut. Erityisen vilkasta tämä etujen ajaminen on ollut silloin, kun Kontiomäen varikon ajoja yritettiin supistaa, ja näiden suunnitelmien estämisessä ammattiosastot onnistuivatkin. Ammattiosastot kantoivat myös huolta työvoiman vähenemisestä, johon vaikutti aluksi polttoainekentän työntekijöitten irtisanomiset, myöhemmin myös muun ratapuolen työntekijämäärän väheneminen. Tällaiseen kansalliseen kehitykseen pienet ammattiosastot eivät luonnollisestikaan pystyneet vaikuttamaan. Vapaa-ajan järjestöt taas tyydyttivät tekemisen tarpeen sekä todennäköisesti vielä enemmän, ainakin naisilla, täyttivät myös sosiaalisen toiminnan tarpeet. Metsästys- ja kalastusporukat toimivat miesten keskinäisinä kerhoina, joihin moni liittyi, vaikkei metsästyksestä ollutkaan kiinnostunut. Naisilla tallinvintil-

²⁰⁹ H90820.

lä kokoontuneet ompelu- ja kudontakerhot olivat miesten metsästysryhmien vastineita. Perhettä yhdistävinä tekijöinä näyttäisivät toimineen enemmän marjastus ja sienestys, joihin aviopuolisot lähtivät usein yhdessä.

Suuri osa yhdistystoiminnasta liittyi suoraan rautatieläisten työpaikkaan, vain nuoriso- ja maamiesseuran toiminta pysyi nähtävästi kokonaan erillään VR:stä, mutta näistäkin ensin mainitulla yhteistoimintaa rautatieläisten kanssa oli sekä raittius- että partiojärjestöjen kautta. Partiojärjestö luonnollisesti oli myös itsellinen, mutta koska sen puheenjohtajat tulivat käytännössä yksinomaan rautatieläisten piiristä, silläkin oli vankka kytkös VR:ään päin. Kontiomäen Marttojen toiminta kulki nähtävästi valtakunnallisen Marttaliiton puitteissa ja tähtäsi ensisijaisesti perheenemäntien työn helpottamiseen: heidän kauttaan esimerkiksi "keittiöaskareita helpottava muovi" esiteltiin Kontiomäellä niinkin aikaisin kuin vuonna 1957²¹⁰. Sen sijaan koko kylään ja kylän hyvinvointiin liittyvät yhdistykset, kuten esimerkiksi kylätoimikunta, puuttuivat kokonaan. Tavanomaisen kylätoimikunnan sijalla toimi rautatieläisten yhteistoimikunta, jonka hankkeet kohdistuivat ensisijaisesti rautatieläisten elinolojen parantamiseen.

Kun Kontiomäki miellettiin useimmiten tilapäiseksi asuinpaikaksi, rautatieläisten tarmo näyttää ensi sijassa kohdistuneen sellaiseen toimintaan, jolla oli joko Kontiomäen alueella välitön vaikutus heidän elinoloihinsa tai kansallisella tasolla myös pitemmän aikavälin vaikutus heidän työoloihinsa. Harrastekerhojen tarkoitus tuntuisi olleen vapaan, tyhjän ajan täyttäminen. Tähän viittaa sekin, että ainakin niiden yleisösuosio romahti television tullessa – ja 1960-luvulla televisioita hankittiin yleisesti poistamaan "elinympäristöstä johtuva yksinäisyys tai virikkeettömyys"²¹¹. Jos Kontiomäen etuja haluttiin vaalia laajemmin, sitä ei tehty kylän sisällä, vaan kunnallispoliittisten keinojen avulla.

Poliittinen toiminta ja poliittiset suhteet

Jos Kontiomäen rautatieläisten ja kanta-asukkaiden väleissä ei suuria säröjä ollutkaan, samaa ei voi sanoa rautatieläisten suhteesta Paltamon kuntaan. Kaikista haastattelemistani kontiomäkeläisistä vain yksi oli sitä mieltä, että kuntaan kohdistettu arvostelu ei ollut oikeutettua²¹²:

Paltamolaiset päin vastoin ne kunnioitti sitä, että koitetaan pitää Kontiomäki pystyssä. Että on hyvä, että on kaksi kasvukeskusta kunnassa. Sen tämmösen kuvan minä sain. --- Kaikissa paikoissa sen huomasi, että sitä yritettiin pitää tuota Kontiomäkeä hyvin hellin käsin mukana siinä ja jos me jotakin toivottiin niin aina mahdollisuuksiensa mukaan Paltamon kunta oli valmis tulemaan vastaan.

Hänen mukaansa kontiomäkeläisten virhearvio oli siinä, että he pitivät itseään kunnan huomattavina veronmaksajina ja olisivat sen vuoksi toivoneet kunnalta jotain vastinetta veromarkoilleen. Kuitenkin verorahoja tuli muualtakin alueel-

²¹⁰ Kainuun Sanomat 20.08.1957.

²¹¹ Pantzar 1996, s. 33.

²¹² H47490

ta, esimerkiksi kirkonkylä liikkeineen ja liikkeenharjoittajineen oli hyvä verolähde.²¹³

Vaikka tämä kannanotto olisi hieman liian myötämielinen Paltamon keskustaajaman suuntaan, eivät kaikkein jyrkimmätkään Paltamon vastaiset mieliteet tunnu täysin oikeilta. Varmaa kuitenkin näyttäisi olevan, että keskusteluyhteys kirkonkylän ja Kontiomäen välillä ei ole ollut paras mahdollinen.²¹⁴ Alkuperäisten paltamolaisien silmissä Kontiomäen rautatieläiset olivat voittopuolisesti muualta tulleita ja toisenlaiset arvot omaavia. Kirkonkylän ja Kontiomäen välisen etäisyyden vuoksi välimatka näiden kahden ryhmän välillä säilyi pitkään eikä sekoittautumista tapahtunut. Poliittisestikin välimatka oli suuri. Vaikka vasemmistolaiset aatteet olivat saaneet kannattajia Paltamon alueella jo ennen rautatieläisten tuloa, erityisesti SDP:n nousu kunnallispoliittisesti merkittäväksi tekijäksi liittyi vankasti kontiomäkeläisen työyhteisön syntyyn. Myös kommunistisessa aatesuunnassa saattoi tapahtua linjan muuttumista. Juuri 1950-luvulta lähtien suomalaisen kommunismin on katsottu jakautuneen kahtia etelän isojen tehdasyhdyskuntien teollisuuskommunismiin sekä syrjäseutujen niin sanottuun korpikommunismiin. Jälkimmäinen suuntaus oli tyypillinen Paltamolleenkin, jossa työväenhenkiset aatteet syntyivät 1900-luvun alussa eli Paltaniemen runsaassa torppari- ja loisväestössä. Sotien jälkeen uudelleen perustettuihin paltamolaisiin kansandemokraattisiin yhdistyksiin liittyi jäseneksi lähes yksinomaan "korpikansaa" eli metsä- ja uittotyöläisiä. Poikkeuksena olivat vain Kontiomäen SKP:n ja SKDL:n osastot, joihin rautatieläiset kuuluivat miltei poikkeuksetta.²¹⁵ Työolojen erilaisuus VR:llä ja metsä- sekä uittotöissä lienee ollut syynä siihen, etteivät puolueosastoitten näkökannat aina olleet kovin lähellä toisiaan edes kansandemokraattisen liikkeen sisällä.

Vaikka rautatieläisten tulo vahvisti Paltamon kunnan vasemmistopuolueiden asemaa, ei niiden osuus ennen toista maailmansotakaan ollut aivan mitätön. Toisaalta aivan tarkkaa tietoa 1930-luvun poliittisesta elämästä ei voi saada, koska elokuussa 1930 myös Kainuun valtuustoista erotettiin kansandemokraattiset valtuutetut kokonaan ja osittain erottaminen koski myös sosialidemokraatteja. Paltamossa valtuusto muuttui kokonaan porvarilliseksi, sillä syksyn 1930 kunnallisvaalissa esillä oli vain porvarillisia listoja.²¹⁶ Kun tilanne sotien jälkeen palautui vasemmistopuolueiden osalta normaaliksi, Paltamon poliittinen kehitys 1950-luvun jälkeen erosi muusta Kainuusta siinä, että Paltamoa lukuunottamatta koko alueella vasemmiston kannatus alkoi laskea jyrkästi. Paltamossa kunnallisvaaleissa vasemmistoa äänestäneiden prosenttijakauma pysyi kokonaisuudessaan erittäin vakaana, noin neljäskymmenessä prosentissa, ja vastasi 1920-luvun viimeisiä vaaleja, joissa vasemmisto oli vielä mukana (v. 1929

²¹³ H66980.

²¹⁴ Hyvänä esimerkkinä omakohtainen kokemus vuodelta 2001: olin juuri saanut Kontiomäkeä käsittelevän lisensiaatintyöni valmiiksi ja kävin Paltamon kunnanhallituksen kokouksessa esittelemässä sitä ja keskustelemassa kunnan mahdollisesta tuesta tutkimuksen painattamiseksi. Kunnanhallituksen yksi jäsen tyrmäsi ehdotukseni oikopäätä toteamalla, ettei kunnan tehtävä ole kustantaa lukematta jääviä ja aikanaan pölyn peittämäksi tuomittuja kirjoja. Painatustukea ei tullut.

²¹⁵ Heikkinen & Lackman 1986, s. 95, 410, 468 - 470.

²¹⁶ Heikkinen 1986, s. 283 - 284.

43,7; vv. 1953 - 1964 välillä 40,7 - 46,7; vv. 1976 - 1984 40,0 - 43,5²¹⁷). Samaan aikaan sellaisissa kunnissa, joissa vasemmisto oli ennen selkeästi ollut enemmistönä, romahdus oli suuri. Esimerkiksi Puolangalla sosialististen puolueitten kannatus laski vuoden 1956 53,5 prosentista vuoden 1984 35,7 prosenttiin.²¹⁸

Paltamolaisten Kontiomäkeä kohtaan tunteman nyreyden takana voi epäillä olleen useita eri syitä. Koko Suomea koskeneen sotien jälkeisen lyhyen vasemmistolaisaallon perussyiksi on nähty sekä kansalaissodan tapahtumat että 1930-luvun äärioikeiston nousu²¹⁹. Yhteiskunnan vasemmistolaistuminen tiivistyi Kontiomäelle syntyvään ryhmittymään. Kansalaissota ei kovin pahasti koskettanut Paltamaa, joka aina 1930-luvulle asti oli selkeästi äärioikeistolainen kunta. Suhde alati laajenevaan Kontiomäen työläisyhteisöön, joka kirjaimellisesti sijaitsi kirkonkylän portilla, ei historiallista taustaa ja sodan jälkeisiä sekavia oloja ajatellen ollut helppo. Se saatettiin tuntea aivan konkreettiseksi uhaksi. Vasemmistolaisia kohtaan tunnetun epäluulon lisäksi itse liikenne, erityisesti sellainen, jota säädeltiin kunnan ulkopuolelta, oli aiheuttanut paltamolaisten keskuudessa närää jo vuosikymmeniä. Pekka Leimu on Paltamon liikenneoloja koskevassa tutkimuksessaan osoittanut, että erityisesti 1800-luvun loppuvuosilta Suomen itsenäistymiseen asti liikenteen hoidosta paltamolaisille koitua rasitus kasvoi jatkuvasti²²⁰. Valtionrautatiet saatettiin kokea tuon valtiojohtoisen, kustannuksia aiheuttavan liikenteen suorana jatkeena.

Näiden seikkojen lisäksi hyvin konkreettinen vaikutin paltamolaisten tuntemaan epäluuloon oli kaiketi se, että ulkopuolelta kuntaan tulleet kontiomäkeläiset ryhtyivät heti ensi töikseen korjaamaan Paltamon kunnan hieman holtittomissa kantimissa ollutta kunnanhallintoa. Vaatimukset "oikeasta" kunnanjohtajasta, lautakuntien rahavarojen käytöstä ja budjetissa pysymisestä – varsinkin kun ne tulivat ulkopuolisilta demareilta – herättivät vanhoissa valtuutetuissa tyytymättömyyttä. Vaatimukset tuntuivat osoittavan, että aiempia valtuutettuja ei pidetty kyvykkäinä kunnan asioiden hoitajina. Vaikka ihmissuhteet valtuustossa eivät parhaat mahdolliset olleetkaan, kontiomäkeläisvaltuutetut ja puolueista erityisesti SDP saivat kaikesta huolimatta hyvin varhaisessa vaiheessa itselleen lautakuntapaikkoja – aluksi tosin vain raittiuslautakunnassa. Tämä lautakuntapaikkojen jako voidaan tietenkin nähdä Paltamon kannalta käänteisenä tekona: ottamalla kontiomäkeläiset demarit ja kansandemokraatit mukaan vastuunkantajiksi heiltä samalla riistettiin arvostelun mahdollistava oppositioasema.

Jo 1960-luvun alkuvuosina demarit ryhtyivät silloisen Maalaisliiton kanssa yhteistyöhön, kun toimiminen kansandemokraattien kanssa uhkasi tyrehtyä. Tuohon aikaan valtuutettuna toiminut kontiomäkeläinen muistelee²²¹:

Sitten SKDL meinas pudottaa meidät pois siitä [yhteistyöstä]. Me oltiin etukäteen jo sovittu toimista kun ne ei ottanut minkäänlaista yhteyttä ennen niitä [lautakuntapaikkojen jakoa]. Me ruvettiin miettimään että tässä taitaa olla nyt juoni takana. Sit-

²¹⁷ Heikkinen & Lackman 1986, s. 267, taulukko 15; s. 505, taulukko 48 ja s. 507, taulukko 49.

²¹⁸ Heikkinen & Lackman 1986, s. 505, taulukko 48; s. 507, taulukko 49.

²¹⁹ Siisiäinen 1998, s. 222.

²²⁰ Leimu 1976.

²²¹ H07840.

ten sieltä yksi kavaltaja tuli ja kerto että ne on pitänyt kokouksen ja sopineet, ettei meille anneta mitään. No ei siinä mitään, me mentiin sitten keskustan edustajien kanssa puhumaan ja me sitten autossa tehtiin matkalla suunnitelma, että me pyydettiin näitä ja näitä paikkoja. Että siinä on sellainen kymmenen paikan vara tinkiä, että meillä on neuvotteluvara. No me mentiin sinne valtuuston puheenjohtajan luokse ja siellä pidettiin neuvotteluja, esitettiin ne toivomukset, joita meillä oli ja nämä keskustan edustajan edustajat hyväksyi sen sellaisenaan. Ne ei huomannut tinkiä siitä. Sitteen vasta valtuuston kokouksessa sanoivat "perhanan pojat minkä teitte meille, ei jätetty [meille paikkoja]". Me sanottiin, että me tehtiin pelivaraa siihen ittellemme. Kyllä me sitten niitä autettiin valtuustossa. Sen jälkeen meillä oli yli kolmekymmentä lautakuntapaikkaa että sitten meillä oli vaikutusvaltaa.

Huolimatta sosialististen valtuutettujen jonkinasteisesta yhteistyöstä tuolloisen Maalaisliiton edustajien kanssa olisi liioiteltua väittää, että poliittiset välit Kontiomäen ja Paltamon kanssa olisivat olleet tasaveroiset ja toimivat. Ongelma ei rajoittunut yksinomaan tähän kuntaan, vaan kaikissa kahden keskustaajaman kunnassa kohdataan samanlaisia vaikeuksia alueitten kehittämisessä. Rärkeimmin Kainuun alueella tämä ero näkyy Sotkamon ja Vuokatin välillä, jossa Vuokatti on turismipalveluineen vähitellen siirtymässä hyvin keskeiseen asemaan aiemman kuntakeskuksen kustannuksella. Samankaltainen tilanne oli Otanmäen kaivostoiminnan aikaan Vuolijoella, jossa myös maatalousvaltaiseen kuntaan kohosi nopeasti suuri kaivosyhteisö sekä Keski-Suomessa, jossa Keuruun kirkonkylän ja Haapamäen rautatiekeskuksen väliset suhteet ovat täysin rinnastettavissa Paltamon ja Kontiomäen väliseen kädenvääntöön. Rautatietöiminnan alkuvuosina Paltamon ei tarvinnut sijoittaa Kontiomäelle juuri lainkaan budjettivaroja, koska VR teki Kontiomäestä käytännössä melkein itseriittoisen paikan rakennuttamalla työntekijöilleen asunnot, kunnallistekniikan ja joitain vapaa-ajantiloja, kuten tilapäisen kerhoparakin ja urheilukentän. Ennen toista maailmansotaa kunnan velvollisuudeksi tuli ainoastaan Kontiomäen koulun rakentaminen, joka sekin lähti liikkeelle rautatieläisten aloitteesta ja jonka alkuunsaattamisessa kunnan puolelta kului kaikesta huolimatta melko kauan.

Muissakin kunnan hankkeissa on nähtävissä jonkinverran viivytelyä. 1950- ja 60-luvulla kontiomäkeläisiä näytti ärsyttävän eniten se, että Paltamon kunta ei ensin päässyt yksimielisyyteen kunnanmaitten luovuttamisesta rakennuskäyttöön. Myöhemmin, pahimpaan asuntopulan aikaan ja vielä pitkän aikaa sen jälkeenkään, kunta ei osallistunut millään tavalla Kontiomäen rakennustuotantoon, ei edes välittämällä arava-lainoitusta. Ne vähätkin työt, joita kunta katsoi aiheelliseksi kustantaa, tehtiin kontiomäkeläisten mielestä mahdollisimman halvalla ja piittaamattomasti. Osoituksena tästä olivat muun muassa ongelmat sekä vanhan että uuden koulurakennuksen valmistumisen ja rakennusten laadun kanssa, rivitalojen rakennustyön valvonnan laiminlyönti, Kontiolammen vesiputken rakentamisen viivytely sekä kunnallisteknisten töiden hitaus. Vasta vuonna 1970 kunta alkoi harkita kunnallisen vesi- ja viemäriputkiston rakentamista. Suunnitelmiin tulivat lisäksi katuvalojen pystyttäminen Asematien varteen sekä vesijohdon vetäminen kansakoululle, joka oli siihen asti ollut Paltamon kunnan vastuulla.

mosta kuljetetun tai VR:n vesijohdosta otetun veden varassa.²²² Kunta alkoi suunnitella näitä hankkeita hyvin myöhään, kun muistetaan, että VR järjesti katuvalaistuksen aseman tienoille jo 1920-luvulla, ja vuodesta 1953 eräät aseman lähellä sijaitsevat talot, muun muassa Moranderin kauppa, saivat vesi- ja viemäriyhteyden korvausta vastaan VR:n putkistosta.²²³

Paltamon suunnitelmien lopullista toteuttamista viivytti vielä neuvotte-
luitten epäonnistuminen VR:n kanssa. Viivytyksen syynä oli todennäköisesti VR:n ja kunnan edustajien väliset tulehtuneet ihmissuhteet. Kunnan pöytäkirjoissa ei ole mitään mainintaa syystä. Niissä vain todetaan, että neuvottelut eivät ole edenneet.

Lähes kaikkien muualta Kontiomäelle muuttaneiden haastattelussa nousee esiin melko varauksellinen suhtautuminen Paltamoon eikä sille nähdäkseen aina ole löydettävissä konkreettisia perusteita. Varmaa näyttäisi olevan se, että kontiomäkeläisiin ei ainakaan alkuvuosina suhtauduttu kovin myötäsukaisesti, mutta edellä kerrottu yhteistyöhanke päävastustajan eli Maalaisliiton kanssa antaa viitteitä siitä, että jonkinasteinen yhteistyö nousi oraalle jo 1960-luvun puolessavälissä. Haastateltavat totesivat monissa kohdin, ettei Paltamon kunta tullut millään tavoin tukenut Kontiomäen kehittämistä. Samalla unohtuu se, että koska VR itse sijoitti paikkakuntaan omia varojaan ja koska Kontiomäellä ei varsinaisia paltamolaisia edes asunut kovin paljon, kunnalla ei ollut syytä sitoa alueeseen verorahaa, jota kaivattiin enemmän kunnan köyhillä alueilla. Kontiomäkeläiset tuntuivat ajattelevan, että heidän asioitaan ei aja kukaan, ei Paltamon kunta eivätkä Etelä-Suomessa päämajaansa pitävät ammattiliitot. Tämä näyttää pitävän paikkansa myös kääntäen eli Paltamon kunnan ja ammattiliiton kiinnostus Kontiomäkeen oli vähäistä.

Poliittisesti Kontiomäki sijaitsee harmaalla vyöhykkeellä, ei-kenenkäänmaalla. Ammattiliittojen kannalta paikka oli liian pieni ja sen merkitysarvo liian vähäinen sen etäiseen sijaintiin nähden, kunnanhallinnon kannalta Kontiomäki muistutti yhden teollisuuslaitoksen hallitsemia paikkakuntia, kuten Valkeakoskea tai Tervakoskea, joissa kunnallisen päätöksenteon mahdollisuudet olivat varsin rajalliset tai niitä ei tarvittu juuri lainkaan, koska tehdas otti vastatakseen työvoimansa hyvinvoinnista.²²⁴ Yhteiskunta säilytti lisäksi 1960-luvulle asti vanhan "säätyläisrakenteen", jossa valtio rohkaisi teollisuusalueitten ulkopuolella sijaitsevia alueita sijoittamaan alkutuotantoon ja perusrakenteiden kehittämiseen samalla kun teollisuuskeskukset tulivat toimeen omillaan. Aluepolitiikka, reuna-alueiden kehittäminen ja kehitysaluelait säädettiin vasta pitkällä 1960-luvun puolella ja niidenkin ensimmäinen vaihe kohdistui valtion tukena kehitysalueille muuttaville yrityksille.²²⁵ Suuria puunjalostuskombinaatteja kohosi maan reuna-alueille, joissa samaan aikaan pienet, kombinaattien puun tar-

²²² Vesijohto- ja valaistushankkeesta esim. PKA, kunnanvaltuuston pöytäkirjat 03.01.1970 348§33; 20.01.1970 85§6; 14.04.1970 275§31; 02.09.1970 608§25; 14.10.1970 686§3; 27.10.1970 752§23 ja 15.12.1970 876§48.

²²³ VRPM, Valtionrautatiet, 10.ratajakso, Kuopio, lähteneet kirjeet 1953 - 1955 Da8, kirjeet 25.04.1953, 17.11.1954, 21.10.1954 ja 11.05. 1954.

²²⁴ Esim. Tervakosken tilanteesta Koskinen 1993.

²²⁵ Kiljunen 1979, s. 151 - 152.

vetta ruokkivat maatilat jatkoivat olemassaoloaan. Rautatieyhteisöt eivät olleet kehittämisen kohteita. Tavarajunia tarvittiin ainoastaan venyttämään puunhankinnan nollarajaa pohjoisemmaksi kuljettamalla raaka-aine edullisesti sitä käytäviin tuotantolaitoksiin. Kontiomäki täytti tämän kuljetusvelvollisuuden eikä sitä katsottu tarvittavan muuhun.

Paltamon kunnanvaltuuston pöytäkirjat 1960- ja 1970-luvulta näyttävät selvästi, että kunnassa uskottiin rakenteellisen yleistilanteen säilyvän ennallaan ja jopa kohentuvan ilman, että kunnan tarvitsi laatia sen tukemiseksi omia pitkän aikavälin suunnitelmiaan. Työttömyys pysyi Kainuun alueella alituisena ongelmana, mutta siihen tarjosivat apuaan valtion työttömyystyöt. Ne taas kohdistuivat alueen perusinfrastruktuurin kehittämiseen eli tienrakennukseen ja rata-alueen kunnostukseen, joiden katsottiin riittävän ylläpitämään kunnan kilpailumahdollisuuksia toisten alueitten kanssa. Tuon aikaisessa Suomen sääntelytaloudessa kunnan tehtävät ja mahdollisuudet eivät kovin paljon sitä pidemmälle pystyneet ulottumaankaan.

Kontiomäellä tai sen läheisyydessä yhä asuvien haastatteluissa näkyy selvästi heidän uskonsa siihen, että mikäli Paltamo olisi sijoittanut rahaa ja voimavaroja Kontiomäen kehittämiseen, se voisi olla nykyisin Kouvolan kaltainen liikekeskus. Sen sijaintia viiden radan risteyksessä ja Viitostien varrella pidetään erityisenä ansiona, jonka turvin Kontiomäestä olisi saatu Kainuun kasvukeskus. Tällaisissa ajatuskuviossa vaikuttavana tekijänä tuntuisivat olevan kiintymys kotiseutuun ja sisäinen suru siitä, että asuinseutu näyttää vähän kerrassaan autioituvan. Toiselle paikkakunnalle muuttaneiden haastattelussa usko Kontiomäen mahdollisuuksiin ja kehittämistarpeisiin ei tullut juuri lainkaan esiin.

Kontiomäen kehittämisestä puhuvat haastateltavat näyttävät uskovan, että Paltamon kunnan määrätietoisella tuella Kontiomäestä olisi saatu elinvoimainen kasvukeskus. He eivät kuitenkaan näe ristiriitaa siinä, että vaikka kunta yritti elvyttää kirkonkylän aluetta, ponnistelut eivät tuottaneet tulosta. Verrattuna kirkonkylään ei Kontiomäen sijainti ole niin ratkaisevan paljon parempi, että sen elinkeinotoiminnan kehittämisellä olisi ollut kirkonkylää otollisemmat mahdollisuudet. Kirkonkylä sijaitsee radan varrella, sen ohi kulkee hyväkuntoinen Oulun-tie ja yhteystiet Kuusamon ja Kostamuksen suuntaan ovat olemassa. Oulujärven rannalla sijaitsevalla kirkonkylällä on lisäksi Kontiomäeltä puuttuva vesistöetu.

Paltamon kunnan ongelmana eivät ole puutteelliset liikenneyhteydet eikä kuntatalouden huono tila. Sen työttömyysluvutkaan eivät Kainuun mitassa ole kovin korkeita. Suurin ongelma on nuorten ja koulutetun väestön poismuutto sekä yritysten alueeseen osoittama vähäinen kiinnostus. Kunnan tukemat elinkeinosuunnitelmat, etusijalla Kivesvaaran laskettukeskushanke, ovat epäonnistuneet. Toisekseen, kuntalaisten enemmistölle olisi ollut vaikea perustella, miksi juuri Kontiomäki eikä kirkonkylä olisi valittu ensisijaiseksi kehittämiskohteeksi. Kontiomäen olemassa olo ei koko sen olemassaoloaikana ole tuonnut kuntalaisille mitään näkyvää lisäarvoa. Sen tarjoamat työpaikat miehitetiin valtaosin etelästä tulleilla, se ei vilkastuttanut suoraan alueen elinkeinoelämää eikä sen ympärille kasvanut uutta, itseriittoista työ- ja asuinpaikkakeskusta. Sellaiset abstraktit lisäykset kuin Kontiomäen vaikutus kunnan verotulojen kasvuun ja

työpaikkaomavaraisuuteen ovat hyvin vaikeasti realisoitavissa. Kontiomäki ei liioin lisännyt Paltamon tunnettavuutta. Lehtien palstoilla mielenkiinto siihen näyttää lopahtaneen 1950- ja 1960-luvun taitteessa. Aina 1950-luvun loppuun alueen päälehti Kainuun Sanomat julkaisi jälkeinpäin tarkastellen varsin pieniä Kontiomäkeä koskevia uutisia, mutta 1960-luvun mittaan lehden mielenkiinto näyttää kääntyneen Otanmäkeen. Kaivoskylästä alettiin kirjoittaa samantyyppisiä reportaaseja ja uutissähkeitä kuin aiemmin Kontiomäestä. Kaivosteollisuus miellettiin todennäköisesti enemmän Kainuun menestystekijäksi kuin rautatiet, joiden tulevaisuus 1960-luvun mittaan muutenkin joutui vaakalaudalle.

Paltamo ei hylännyt Kontiomäkeä kuitenkaan täysin oman onnensa nojaan. Kunta on yrittänyt saada sinne rautateitten ulkopuolista liiketoimintaa. Vaunutehdashankkeen lisäksi Kostamus-urakan päättymisen jälkeen Kontiomäestä yritettiin kehittää idänvientiin erikoistuneiden pienyritysten sijaintipaikka²²⁶, mutta hanke epäonnistui. Kontiomäen nykyisestä tilasta ei voi syyttää pelkästään Paltamon kunnan haluttomuutta, sillä näyttää olevan erittäin vaikeaa saada pienet aluekeskukset elinkelpoisiksi sen jälkeen kun paikan pääasiallinen työnantaja on joko lopettanut toimintansa tai supistanut sitä huomattavasti. Kontiomäen lähialueilla tästä on esimerkkinä Otanmäki, jonka elämää ei kaivostoiminnan lakkauttamisen jälkeen edes uusi vaunutehdas pystynyt täysin palauttamaan. Ainoastaan sellaiset elinkeinot, jotka lähtevät lähes kokonaan tyhjältä perustalta, kuten Vuokatin lomakylähanke, voivat ajan myötä onnistua, mutta ne vaativat suuria ja pitkäaikaisia investointeja. Pelkkien hyvien kuljetusyhteyksien ja risteysaseman olemassaolo eivät enää nykyisin ole paikkakuntien kehitystä edistäviä tekijöitä. Kontiomäen kanssa yhtäläisten ongelmien kanssa kamppailevat sellaiset ennen vilkkaat risteysasemat kuin Huutokoski, Haapajärvi ja Haapamäki, joista viime mainitusta Porin suunnan kiskotusta on jo jouduttu käytön puutteen vuoksi purkamaan. Kontiomäkeä uhkaa samankaltainen tilanne: 2000-luvun alussa Taivalkosken radan yllä leijuu erittäin vakava purkamisuhka. Sinne eivät liikennöi enää edes vakituiset, aikataulunmukaiset tavarajunat, vaan liikennettä harjoitetaan enää tarpeen mukaan.

Kontiomäkeläisten olisi ehkä ollut helpompi hyväksyä 1970-luvun lopussa asuinpaikkaansa kohdannut poismuuton kohtalo, jos kunta olisi ulospäin toiminnut aktiivisemmin löytääkseen sinne korvaavaa toimintaa rautateitten hiljenemisen jälkeen ja jos lisäpainolastina eivät olisi olleet alkuvuosien huonot välit kirkonkylän päättäjiin. Jälkiviisauden valossa on helppo todeta, että Paltamon näennäinen pidättyvyys Kontiomäen kehittämisessä saattoi ollakin yksinomaan hyväksi. Mikäli Kostamus-hankkeen jälkeen kunta olisi investoinut huomattavia summia Kontiomäen idänkauppaprojektiin, niin ottaen huomioon idänviennin myöhemmän romahduksen ja Venäjän kaupan huiman taantumisen 1990-luvun aikana, Paltamon kunnan talous saattaisi olla varsin kehnossa tilassa.

226

Välimäki: Kainuun Sanomat 19.11.1979.

Elinkaarimallin tulkintaa

Kanadalaiseen elinkaarimalliin sovitettuna Kontiomäen kehitys näyttää jossain määrin noudattavan tätä alkuperäistä teoriaa, mutta samalla siinä on runsaasti eroja. Lucasin teorian mukaan alun perin asumattomalle alueelle syntyvä teollisuuslaitos on riippuvainen alueen tai paikkakunnan tarjoamasta erityisedusta, yleensä sopivasta sijainnista kaivannaistuotteiden tai energialähteen vieressä. Radan varsille syntyneisiin rautatieyhteisöihin tämä vaatimus ei Lucasin mukaan päde kuin osittain: radan päätepisteessä täytyy olla jotain tavoittelemisen arvoista, jotain sellaista, joka puolustaa kulkuyhteyden rakentamista. Siellä voi sijaita laajenevan asutuksen kaipaamia uusia asuin- tai viljelysmaita tai teollisuudelle uusia sijaintipaikkoja. Radan varren rautatiekylät perustetaan näin ollen yksinomaan radan päätepisteen ehdoilla, jota ne myös ainoastaan palvelevat. Asemakylässä ei tarvitse olla energialähdettä tai työvoimareservia, sillä se perustetaan siihen kohtaan, jossa se rautateitten kannalta on välttämätön. Höyryveturiaikaan se tarkoitti käytännössä sitä, että uusia rautatiekeskuksia rakennettiin enintään noin puolensadan kilometrin päähän toisistaan. Jos rataa tehtiin risteys, teknisen vaatimusten takia myös siihen kohtaan asemakylä tai liikennepaikka, josta hoidettiin risteävien raiteitten vaihteet sekä turvattiin junalle kulkutie seuraavalle liikennepaikalle. Teknisten huoltopisteiden yhtenä vaatimuksena oli se, että läheisyydestä oli saatavilla vettä, jotta höyryveturien tankit pystyttiin täyttämään. Diesel- ja sähkökaluston tultua käyttöön huoltopisteiden tarve väheni ja sen vuoksi osa aiemmista rautatiekylistä autioitui tai niiden merkitys väheni.

Kontiomäki ei vielä 1920-luvulla ollut varsinainen asemakylä. Se säilyi aina 1920-luvun loppuun Savo-Kainuun radan väliaikaisena päätepisteenä, josta rataa oli tarkoitus jatkaa, kunhan rahoitus saataisiin kuntoon. Perämeren pohjukan satamakaupunkien lisäksi liikenneyhteyttä kaivattiin Tarton rauhassa Suomelle määrättyyn Petsamoon, jonka taloudelliset ja sotilaalliset edut houkuttelivat nuorta valtiota. Vaikka Petsamon rataa ensisijaisesti kaavailtiin kulkevaksi Rovaniemen kautta, yhdysrata Kontiomäeltä Kemijärven kautta Petsamoon ei ollut täysin poissuljettu vaihtoehto. Sotilaallisten syiden vuoksi oli lisäksi selvää, että Karjalan rataa tuli jatkaa Pohjanmaan ja Savo-Kainuun radat yhdistävänä poikkiortena Ouluun.

Alun alkaen Kontiomäestä tuli Savo-Kainuun radan päätepiste ja asemakylä ilmeisesti yksinomaan Kalle Keräsen lobbaustaitojen ansiosta. Vielä vuoden 1917 valtiollisen päätöksissä radan väliaikaiseksi päätepisteeksi mainitaan Mieslahti, joka olisi ratageografisesti ollut Kontiomäkeä parempi vaihtoehto ja jonne Nurmeksen radan jatke olisi yhtä hyvin voitu vetää. Kajaanin kaupunki näyttää menettäneen risteysaseman mahdollisuuden parin pääsyyn vuoksi. Ensimmäinen liittyi tilaan: Kajaanin asema oli rakennettu ahtaaseen paikkaan eikä suuren järjestelyratapihan lisääminen sen välittömään yhteyteen olisi ollut helppoa; vastaava ongelma tosin häittäsi Kontiomäkeäkin. Toisekseen Vuokatin alueen ja Oulujärven pohjoispuoleisen alueen teollistumismahdollisuudet näyttävät kallistaneen eduskunnan ja hallituksen vaakakupia siihen suuntaan, että Karjalan radan jatke olisi viisainta vetää Nurmeksesta pohjoisluoteeseen ja vie-

läpä mahdollisimman lyhyttä reittiä. Kun suunnitelmissa vielä oli mahdollinen, myöhemmin toteutettava Hyrynsalmen rata, yhdysrataa ei olisi ollut viisasta kierrättää Kajaanin kautta. Kun valtiovallan päätöksissä oli edetty näin pitkälle, karttaan piiretyt uusien ratojen yhdysviivat näyttivät leikkaavan toisiansa Mieslahden seuduilla. Tässä vaiheessa kyse uuden risteysaseman paikasta oli enää kiinni poliittisista ratkaisuksista, joihin Keränen pystyi arvovallallaan ilmeisesti vaikuttamaan. Risteysaseman paikkaan saattoi vaikuttaa lisäksi se, että jos Karjalan yhdysrata olisi vedetty Mieslahteen saakka, ja kun siltä haluttiin yhteys Savo-Kainuun rataan, radat olisivat kulkeneet suhteellisen pitkän matkan rinnakkain, joka taas ei ollut järkevää. Koska Savo-Kainuun radan päätepiste jo oli vedetty Kontiomäelle, sinne oli järkevä johtaa Nurmeksen rata.

Kontiomäen asemakylän perustamisessa on kaksi tärkeää vaihetta. Ensimmäinen niistä oli 1920-luvun lopussa, jolloin tärkeimmät risteävät radat avattiin liikenteelle (Kiehimä — Vuokatti 16.10.1926, Nurmekseen ja sitä kautta Joensuuhun 1.11.1929 ja pohjoisessa Vaala — Kiehimä 1.12.1930, yhteydet Vaalasta Ouluun saatiin valmiiksi kolmessa vaiheessa 1.11.1927 Muhokseen, 1.12.1928 Utajärvelle ja Vaalaan 16.10.1929). Toinen vaihe koettiin kymmenkunta vuotta myöhemmin, kun Hyrynsalmen radan myötä ajovarikko siirtyi Kontiomäelle. Varikon ja tavararatapihan rakentamista helpotti oleellisesti se, ettei asema-alueen yhteydessä ollut käytännössä lainkaan aiempaa asutusta, jolloin VR:n tarvitsemat maa-alat oli helppo ja huokea lunastaa. Periaatteessa tilanne johti siihen, että toisin kuin Lucasin mallin railtownit, Kontiomäkeä ei varsinaisesti koskaan perustettu asemakyläksi vaan paremminkin linja-asemaksi, mutta asemakylä siitä kehittyi vähitellen liikenteen vilkastumisen ja risteävien ratojen rakentamisen myötä. Alusta alkaen oli tosin ilmeistä, että Kontiomäestä tulee risteysasema, mutta aivan varmaa se ei ollut ennen kuin ratarakennuksien rahoitus varmistui.

Lucasin mallissa uusi, perustettava teollisuusyhteisö rakennetaan heti mahdollisimman valmiiksi. Yrityksen toimitilojen lisäksi sinne tehdään välttämättömät palvelurakennukset sekä asunnot. Näin ei käynyt Kontiomäellä. Liikenteenhoitoon tarvittavat oheisrakennukset nousivat sinne vasta 1930-luvun mittaan, jolloin myös asuinrakentaminen vilkastui. Varsinaisen kasvun ajan Kontiomäki koki vasta toisen maailmansodan päätyttyä, jolloin siellä palvellut työntekijämäärä moninkertaistui. Tähän kehitykseen vaikuttivat tuolloiset poikkeusolot, sotakorvausrahtien ajaminen itään sekä 1950-luvun Korean kriisi, joka vilkastutti maailmankauppaa ja vaikutti sitä kautta Suomen rahtiliikenteeseen. Kaiken kaikkiaan kyse oli asemakylän vähittäisestä rakentumisesta, joka sotavuodet huomioon ottaen kesti yhden sukupolven kauden, kaksikymmentä viisi vuotta. Elinkaarimallin väestöllistä eli demografista ominaisuutta Kontiomäellä ei tavata täydellisenä. Periaatteessa on mahdollista esittää, että toisen maailmansodan jälkeinen aika olisi ollut yhteisön rakentumisvaiheen aikaa ja sitä edeltävä kausi yksinomaan esiteollista vaihetta. En kuitenkaan pidä tätä tulkintaa täysin oikeana. Suurimmat rakentamisinvestoinnit sijoittuivat maailmansotia edeltävään aikaan ja väestöä muutti Kontiomäelle myös tänä aikana. 1940-luvun loppupuolella sinne muutti hedelmällisyyssiässä olevia naisia perheineen ja Kontiomäen kansakoulun oppilastilastossa näkyy siitä aiheutunut

kasvupiikki 1950-luvulla. On muistettava, että koko maassa elettiin tuolloin suurten ikäluokkien aikaa, joten Kontiomäen kehitys noudattaa tältä osin valtakunnallista linjaa. Elinkaarimalli korostaa lisäksi yhteisön kypsyysvaiheessa asukkaiden vinoutunutta ikärakennetta. Kontiomäellä tämäkään ei pitänyt täysin paikkansa. Varsinaista kypsyysvaihetta siellä ei elinkaarimallin tarkoittamassa merkityksessä ollut, vaan Kontiomäki eli pitkään kasvujaksoa, jota seurasi nopea romahdus. Kasvuvaiheen aikana sinne palkattiin paljon uusia työntekijöitä, osa tuli sinne pakkosiirrolla ja he muuttivat takaisin etelän keskuksiin heti kun se kävi mahdolliseksi. Asukaskunta vaihtui jossain mitassa koko ajan ja myös tulijoiden ikä vaihteli. Kontiomäelle ei muuttanut ainoastaan nuorta, äskettäin ammattiin valmistunutta väestöä.

VR pystytti Kontiomäelle asuintaloja ja eräitä muita oheisrakennuksia. Tapa ei kuitenkaan rajoittunut yksinomaan etäisillä paikoilla sijaitseviin asemakyläin, vaan niin tehtiin Etelä-Suomen suurissa kaupungeissakin, jonne kohosi usean vuosikymmenen aikana lukuisia VR:n tyyppipiirustusten mukaan tehtyjä kerros- ja rivitaloja. Jo aivan Suomen rautatietoiminnan alusta asemien yhteyteen rakennettiin liikenteenhoidosta vastaavien työntekijöitten asuntoja ja ratojen varsille kohosi puolenkymmenen kilometrin välein ratavahtien pieniä vahtitupia. Tapa oli pakon sanelema. Liikenteenhoitajat tekivät erittäin pitkiä työpäiviä, heidän tuli olla tarvittaessa nopeasti tavoitettavissa myös työajan ulkopuolella eikä niillä paikkakunnilla, joille asemat rakennettiin, aina ollut saatavissa minkäänlaisia asuntoja. Asuinrakentaminen oli välttämätöntä, jotta työntekijöitä pystyttiin paikalle saamaan. VR:n tavoin useat muutkin työnantajat rakensivat työntekijäasuntoja ja jopa sellaisille paikkakunnille, joilla asuntoja jo ennestään olisi ollut saatavilla. Usein tällaisille taloille vakiintui pitkäksi aikaa rakennuttajan nimi, vaikka työsuhdeasunnot olisikin myyty ulkopuolisille.²²⁷

Lucasin mukaan yhden teollisuusyrityksen paikkakunnille on asuinrakentamisen lisäksi tyypillistä, että työnantaja rakentaa myös muita, lähinnä seudun peruspalveluihin liittyviä yksiköitä, kuten terveysasemia, kouluja ja kauppoja. Näin ei Kontiomäellä tehty. Rautatielääkäriin ja -sairaanhoidajan vastaanotto siellä toimi, mutta järjestelmä ei ollut poikkeuksellinen. Samaan tapaan rautatielääkäreitä oli sijoitettu rataverkon solmukeskuksiin ja he vastasivat nykymittapuun mukaan lähinnä työpaikkaterveydenhoidosta, vaikka pienillä paikkakunnilla heidän vastaanotoillaan kävivät muutkin kuin yksinomaan rautatieläiset. Koulutoimi oli kunnan vastuulla: aina 1910-luvulle asti VR oli tosin järjestänyt tarvittaessa henkilökuntansa lasten kouluopetuksen, mutta tapa ei ollut enää käytössä silloin, kun Kontiomäestä tuli risteysasema. Urheilukentän teko VR:n tuella oli jossain määrin poikkeuksellista, mutta ei ennenkuulumatonta. Työntekijöitten kerhotoiminta VR:n sisällä on aina ollut varsin aktiivista ja työnantaja on jossain määrin pyrkinyt tukemaan sitä. Urheilukentän teko voidaan nähdä

²²⁷ Omasta lapsuudestani muistan 1960-luvulla Helsinkiin rakennetun Pajamäen lähiössä ainakin vielä parikymmentä vuotta myöhemmin alkuperäisten pajamäkeläisten käyttäneen osoitteitten sijaan taloista sellaisia ilmauksia kuin "Jääkoneen talo", "Elannon talo" ja "Poliisitalo" kun kyse oli Jääkone Oy:n, Osuusliike Elannon ja ilmeisesti poliisien ammattijärjestön rakennuttamista, työsuhdeasuntoja käsittäneistä kerrostaloista.

näin osana tätä tukitoimintaa, varsinkin kun ottaa huomioon, että pyynnöistä huolimatta VR ei rakennuttanut kerhotaloa Kontiomäelle. Oletettavasti urheilukentän katsottiin jo täyttäneen kerhotoiminnan vaatimukset. Kaupat olivat alusta saakka yksityisten tai osuusliikkeiden omistamia. VR tarjosi työntekijöilleen mahdollisuuden pieneen kotitarveviljelyyn, mutta näin tehtiin lähes kaikilla niillä paikkakunnilla, joilla VR:llä oli toimintaa, koska maaseudulla kauppojen tarjonta oli tuohon aikaan vähäistä eikä elintarvikkeita kaikilta pieniltä paikkakunnilla pystynyt lainkaan ostamaan. Pienen kasvimaan ja lehmän pitäminen kotitalouksissa oli yleistä, näinhän teki myös Kontiomäen kansakoulunopettaja.

Koska Kontiomäelle ei rakennettu suuria teollisuuslaitoksia, sen rakennusvaihe poikkesi suuresti Lucasin mallista. Rakentajajoukot pysyivät verrattain pieninä ja ne koostuivat pääosin 1920-luvun alkuvuosina vakituisista rautatienrakentajista, joiden apuna oli jonkin verran paikallisesti tai tilapäisesti palkattua väkeä. Ensimmäinen radanrakennusurakka Kajaanista Kontiomäelle ei kaiken kaikkiaan ollut kovin suuri, koska kyse oli vain runsaan parinkymmenen kilometrin mittaisen radan rakentamisesta. Väli oli lisäksi helpohko rakentaa, koska vaikeutena olivat vain muutamat suot. Sen sijaan suuria leikkauksia ei tarvinnut tehdä. Eniten aikaa ja työvoimaa sitonut urakka oli Petäiskosken siltatyömaa, joka sekin sijaitsi lähellä Kajaania, joten työmaan vaikutukset Kontiomäkeen jäivät olemattomiksi. Jormuan kivisilta heti samannimisen liikennepaikan itäpuolella oli urakkana Petäiskoskea huomattavasti vähäisempi. Rata-työt jatkuivat paikkakunnalla aina vuoteen 1926 asti, jolloin Kiehimän — Vuokatin välinen rata oli valmis. Välillistä ratatyöliikennettä Kontiomäellä oli aina 1930-luvun alkuun asti ennen kuin koko yhteys Nurmeksesta Ouluun oli saatu valmiiksi.

Alkuvaiheessa Kontiomäelle ei rakennettu kuin liikenteenhoidon kannalta välttämättömät rakennukset. Ensimmäiset niistä olivat vain tilapäiseen käyttöön tarkoitettuja, pysyvät rakennukset saatiin valmiiksi vuoden 1923 aikana. Tarkkoja tietoja tuosta huonerakentamisesta ei ole säilynyt, mutta todennäköisesti rakennusten pystyttämisessä käytettiin yleisen tavan mukaan valtaosin VR:n omia puuseppiä, jolloin ulkopuolisen työvoiman käyttö niissäkin jäi vähäiseksi. Tavanomaisesta yhden yrityksen paikkakunnasta Kontiomäki poikkesi myös siinä, että sen alueen rakennustyöt jatkuivat verraten kauan. Kun radanrakennukset oli saatu jotakuinkin päätökseen, ryhdyttiin Kontiomäelle rakentamaan ajovarikon tarvitsemia tiloja. Asuinrakentaminen jatkui VR:n toimesta 1950-luvulle saakka, jolloin kivitalot valmistuivat. Sen jälkeen urakointi siirtyi osittain kunnalle, osittain rautatieläisille, jotka rakensivat alueelle omakotitaloja. Muutaman vuoden hiljaiselon jälkeen rakentamista jatkettiin, tosin tilapäisratkaisuin, Kostamus-työmaan vuoksi. Käytännössä rakentaminen päättyi vasta samalla hetkellä, kun Kontiomäen toiminta alkoi hiipua.

Lucas jakaa mallissaan rakennusaikaan paikkakunnalle saapuneet työnhakijat eri ryhmiin, joita erottaa heidän työntekomotiivinsa. Kontiomäen osalta vastaava jako näyttäisi muodostuneen vasta siinä vaiheessa, kun yhteisö on jo toiminnassa. Rautatieyhdykskunnalle tyypillinen piirre on se, että ammattitaidotonta työvoimaa palkataan verrattain vähän. Sen sijaan liikennealoille tyypillisesti se synnyttää sellaisia oheistoimintoja, joissa kouluttumatonta työväkeä voidaan

käyttää. Esimerkiksi ennen koneellistumista satamalaitos otti tarvittaessa päiväpalkalla töihin ahtaajia, jotka pestattiin satamakonttorin läheisyyteen töitä hakemaan tulleesta joutoväestä. Kontiomäellä vastaavia työpaikkoja tarjosi ylimaahan lähtevien tavarakuormien siirtokuormaus. Hevosmiehiä tarvittiin niiden kuljetamisessa eli "rahdinvedossa". Junayhteys merkitsi metsätöiden lisääntymistä, joten monenlaisia savottatyöpaikkoja oli tarjolla. Paikalle saapui lisäksi sellaista irtoväestöä, joita perinteiset työpaikat eivät kiinnostaneet. Tällaisia ryhmiä olivat muiden muassa viinakauppiat, prostituoidut sekä ammattipelurit. Vasta kun maantiet Hyrynsalmen ja Taivalkosken suuntaan saatiin kelvollisiksi ja vakituinen autoliikenne sinne alkoi, tilapäisen työvoiman kysyntä laski. Rautateitten siirtokuormauksessa sekä ratalinjalla tapahtuneessa puiden lastauksessa, "linjakuormauksessa" näitä työpaikkoja oli tarjolla aina 1950-luvulle saakka.

Kontiomäen kaltaiseen asemakylään sopii huonosti elinkaaren kasvuvaihe. Yhteisö, joka ei itsessään tuota mitään, ei voi liioin itse juuri lainkaan vaikuttaa siihen, millä tavoin yhteisö tulee taloudellisesti kehittymään. Kontiomäen elinkeinot liittyivät ensisijaisesti sen kautta kulkeneisiin tavara- ja henkilöjuniin. Näin ollen sen vilkkauteen ja toimintaan vaikutti suoraan kansantaloudellinen tilanne, joka heijasti yleisen maailmankaupan suhdanteita. Kontiomäen kaltainen yhteisö kasvaa, jos ulkoa tulevat edellytykset sen mahdollistavat, mutta se ei itsessään voi teollisuusyrityksen tavoin pyrkiä lisäämään myyntiään tekemällä kysyntää lisääviä uusia tuotteita tai parantamalla vanhoja. Asemakyläelintona olevien liikennevirtojen suuntaukset ja tiheys päätetään muualla eikä yhteisöllä ole minkäänlaisia vaikutusmahdollisuuksia niihin. Rautatieyhteisö voi siis kehittyä vain samaan tahtiin sen liikenteen kanssa, joka paikkakunnan kautta kulkee. Elinkaarimallin kylläisyysvaihe on asemakylissä lisäksi kiinteästi sidoksissa rautatie- ja rahtiliikenteessä tapahtuvaan tekniseen kehitykseen, joka ainakin viime vuosina on merkinnyt tehtävien rationalisointia ja sitä kautta toimintojen vähenemistä.

Lucasin mallissa siirtymävaihe käsittää jakson, jossa yritys pyrkii irtautumaan sellaisista toiminnoista, jotka eivät sen alaan kuulu. Näistä mainitaan muiden muassa asumiseen liittyvät palvelut sekä terveys- ja koulutusjärjestelmät. Kontiomäen kohdalla tällaista kehitystä on tapahtunut, mutta se ajoittuu varsin pitkälle ajanjaksolle. Koulutuksen ja terveydenhoidon siirtyminen työnantajalta kunnan ja valtion vastattaviksi liittyy Suomessa oleellisesti hyvinvointivaltion syntyyn. Kontiomäellä tällaiseen siirtymään kului verraten pitkä aika, sillä viimeisiä VR:n omistamia asuinrakennuksia myytiin pois vasta 1990-luvun aikana ja tällöin syynä ilmeisesti oli voittoa tuottamattomien ja kustannuksia aiheuttavien kiinteiden kustannusten karsinta. VR:n työntekijämäärän vähentyessä Kontiomäellä vapautui runsaasti asuntoja eikä konsernin ollut taloudellisesti järkevää pitää niitä enää omistuksessaan. Asuntojen myynti tapahtui niin myöhään, että se kuuluu lähinnä rappeuma- eikä siirtymävaiheeseen.

Rautatieyhteisöissä rappeumavaiheen tai "alajasovaiheen" määrittäminen on vaikeaa. Täydennetyn elinkaarimallin mukaan vaiheeseen liittyy yrityksen halu ylläpitää toimintoja minimitasolla odotettaessa suhdanteiden parantumista tai valtiiovallan tukitoimia. Rautatieyhteisöissä tällaista kituliekillä elämistä ei juuri ole tapahtunut. Raideliikenteen harjoittaminen seuraa tietokoneista tuttua

on/off-kaavaa: liikennettä ja sen oheistoimintoja joko on tai ei ole. Rautatieyhtiöksen on periaatteessa mahdotonta supistaa tietoisesti toimintojaan parempia aikoja odoteltaessa ja palauttaa ne taas entiselle tasolle liikenteen vilkastuessa. Supistustoimet ovat yleensä pysyviä, koska ne edellyttävät monimutkaisten, liikenteen sujuvuutta takaavien turvajärjestelmien muuttamista tai rakentamista jollekin toiselle paikkakunnalle. Radan kunnossapitoa on samoin jatkettava, vaikka liikennettä sillä ei olisikaan. Rappeumavaihe voidaan eräiden asemakyläelämästä hahmottaa, mutta yleensä sen syntyyn ovat syynä ulkopuoliset tekijät ja vaihe saattaa kestää useita vuosia, jopa vuosikymmeniä. Kontiomäkeä parempana esimerkkinä tästä on Haapamäki. Aiemmin vilkas risteusasema menetti huomattavasti merkitystään, kun sen kautta kiertäneet Pohjanmaan junat siirtyivät uudelle Parkanon oikoradalle sekä Tampere — Jyväskylä välisen junien alkaessa ajaa Haapamäen sijasta suoraan Jämsänkosken kautta. Kun suunnitelmat uusista oikoradoista esiteltiin 1960-luvun aikana, ryhdyttiin Haapamäen ja Keuruun alueella pontevasti kannattamaan vanhojen, Haapamäen kautta Seinäjoelle ja Jyväskylään kiertävien ratojen perusparannusta, mutta asukkaiden toiveiden vastaisesti päädyttiin rakentamaan kokonaan uudet rataosat.²²⁸ 1970-luvulla alkanut liikenteen hiljeneminen vei Haapamäeltä ensin ajovarikon. Paikka muuttui muutaman veturimiehen ajopisteeksi, joka ehti toimia lähes kolme vuosikymmentä. Lopullisen sinetin vanhan rautatieyhteisön kuolemalle aiheutti kevättalvella 2004 käyttöön otettu koko rataosan kauko-ohjaus, johon siirryttäessä Haapamäen asema suljettiin 31.03.2004 ja siellä olleet työpajat lakkautettiin. Haapamäen tapauksessa rappeumavaiheen ajalliseksi kestoksi voi laskea kolmekymmentä vuotta.

Kontiomäen rappeumavaihe alkoi suunnilleen samoihin aikoihin Haapamäen kanssa ja seurasi tässä kansallisten ja kansainvälisten suhdanteiden muuttumista. Rappeuman alkua hidasti jonkin verran Kostamus-työmaa, mutta sen jälkeinen alamäki olikin sitten varsin jyrkkä. Kontiomäen hiljeneminen liittyi 1970-luvulla alkaneeseen rautatieliikenteen uudistamiseen. Höyryvetureista siirryttiin tehokkaimpiin dieselihin, junapainot kasvoivat ja lastaustekniikan kehittymisen ansiosta entistä vähemmällä työntekijämäärällä pystyttiin kuljettamaan entistä suurempia tavaramääriä. 1980-luvun henkilöjunien supistamiset kohdistuivat erittäin pahoin Kontiomäkeen, jossa valtaosa matkustajaliikenteestä oli hoidettu kiskobusseihin. Taivalkosken ja Nurmeksen suunnan matkustajajunien lopettaminen vähensi entisestään erityisesti kuljettajien ja konduktöörin tarvetta. Vartiuksen malmijunat eivät tätä vähentymistä pystyneet korvaamaan koska niiden määrä ei Kostamuksen liikenteen alkuvuosina vielä ollut kovin suuri. Tyypillisen yhden yrityksen paikkakunnan kehityksen mukaan Kontiomäen ikäjakauma alkoi samalla vinoutua. Koska nuorille ei ollut tarjota paikkakunnalla työtä, nämä lähtivät sieltä työn perässä lähistön liikekeskuksiin tai eteläiseen Suomeen. Väen vähentyessä palveluita alettiin lakkauttaa, joka edelleen karkotti yhä lisää asukkaita. Korvaavaa toimintaa ei edes yritetty hankkia. Kontiomäen, kuten muidenkin yksinomaan liikenteen ehdoilla toimineiden asemakyläelämien vaikeutena on se, ettei niissä ole valmista tuotantokapasiteettia

228

Keskustelusta Pyrhönen 2003, s. 9 - 10. Kts. myös Vaissi 1987, s. 61.

tiloineen ja laitteineen, kuten on laita teollisuusyrityksen ympärille nousseilla paikkakunnilla. Jos Kontiomäelle olisi pyritty järjestämään korvaavia työpaikkoja, se olisi merkinnyt perusinfrastruktuurin rakentamista, joka taas olisi lisännyt kustannuksia. Samalla paikkakunta oli jo ajautunut tilaan, jossa vapaata työvoimaa ei poismuuton vuoksi olisi ollut kovin paljon tarjolla.

Asemakylän toiminnan päättymisen määrittäminen on vaikeaa. Teollisuusyrityksen suhteen se on paljon helpompaa: yritys lopettaa toimintansa silloin, kun se ajautuu konkurssiin tai lopettaa vapaaehtoisesti toimintansa. Rautatieyhteisössä tilanne ei ole näin yksinkertainen. Yhden yrityksen paikkakuntamallin mukaan voidaan sanoa, että asemakylä lakkaa olemasta varsinainen rautatieyhteisö silloin, kun alle puolet sen asukkaista saa toimeentulonsa rautateiltä. Ongelma on siinä, että VR:n vähentäessä henkilökuntaansa ollaan pian tilanteessa, jossa yksikään paikkakunta ei enää täytä tuon työntekijämäärän vaatimusta. Silti ei ole oikein sanoa, etteikö Suomessa edelleen olisi asemakylä. Niin kauan kun rautatie kulkee asutusyhteisön kautta, yhteys rautatien ja paikkakunnan välillä säilyy. Kontiomäki täyttää vielä toistaiseksi klassisen asemakylän vaatimuksen, sillä VR:n palveluksessa on viime vuosiin asti työskennellyt yli puolet paikan asukkaista, jos asukasluvusta rajataan pois muut kuin työelämässä olevat. Siellä kuitenkin jatkuu kolmekymmentä vuotta sitten alkanut lähelaskenta: rautatieläisten määrä on huippuvuosista romahtanut. Vähennyksiä on tehty lisäksi liikennöintiin: aikataulukauden vaihtuessa vuonna 2003 ennen Kontiomäelle päättynyt Helsingin junavuoro muutettiin kulkemaan Ouluun ja Rovaniemelle saakka. Samassa yhteydessä lopetettiin Kontiomäen omat makuuvaunut ja autovaunu. Kontiomäeltä ei liioin enää lähde Helsinkiin omaa ravintolavaunua. Päiväpikajunan ravintolavaunu jatkaa vaunujen kanssa pohjoiseen ja samoin tekevät yöjunan makuuvaunut. Savon radan autovaunu ei kulje enää lainkaan. Aseman lipunmyynti lopetettiin yhdessä junamuutosten kanssa 2000-luvun alussa. Oulun alueen sähköistystyön valmistuttua noin vuonna 2006 Kontiomäki siirtynee kauko-ohjaukseen, joka tarkoittaa sitä, että aseman junasuorittajien virat lakkautetaan ja tehtävät siirretään todennäköisesti Oulun kauko-ohjaajalle. Bluestonen ja Harrisonin lakkauttamismallia soveltaen näyttää todennäköiseltä, että Kontiomäkeen sijoitetut rautatieläisvirat ja -toimet samoin kuin fyysinen pääoma tullaan jossain vaiheessa siirtämään sieltä pois. On kuitenkin huomattava, että vaikka VR on vuosien aikana vähentänyt tuntuvasti sekä työntekijämääräänsä että toimipisteitään, suuren risteysaseman lakkauttaminen eli liikenteenhoitoon ja kuljetukseen osallistuneiden työntekijöiden poistaminen sieltä ja aseman muuttaminen ns. kylmäksi, on ollut toistaiseksi äärimmäisen harvinainen toimi. Ensimmäinen ja ainoa tällainen tapaus on tähän mennessä ollut Haapamäen aseman sulkeminen vuonna 2004.²²⁹

Kontiomäkeä koskeva täydellinen lakkautus ei ainakaan tällä hetkellä näytä todennäköiseltä. Se on edelleen erittäin merkittävä tavaraliikenteen solmu-

²²⁹ Huutokoski on lakkautettu jo aiemmin, mutta vaikka sen kautta kulkeva Pieksämäki - Varkaus - Joensuu-rata on vilkas, sieltä haarautuva Savonlinnan rata on jo jonkin aikaa ollut purkamisuhan alla. Lisäksi Huutokosken asukasmäärä on hyvin alhainen eikä siellä ole ollut henkilöliikennettä enää pitkään aikaan, päin vastoin kuin Haapamäellä, jonka kautta taajamajunat kulkevat vielä edelleenkin.

keskus. Kontiomäen kautta kulkevaa Oulun - Iisalmen rataosuutta ollaan tätä kirjoitettaessa sähköistämässä, myös Vartiuksen rataosalle tulee sähköt. Risteysasemana Kontiomäki tosin voi menettää merkitystään, sillä liikenne Taivalkoskelle on lakkautettu ja rataosuus on purku-uhan alaisena. Sama koskee Nurmeksen suuntaa. Kontiomäestä Vuokattiin on liikennettä, mutta Vuokatin — Nurmeksen väli on hiljentynyt. Vielä 1990-luvun puolessavälissä VR suunnitteli aloittavansa uusilla kiskobusseilla matkustajaliikenteen tällä rataosalla, mutta kalustohankinnan viivästyminen peruutti aikeen. Myös tavaraliikenne Kontiomäeltä Nurmeksen suuntaan on vähäistä, ja radan huonon kunnon vuoksi osa siitä joudutaan ohjaamaan Savon radan kautta. "Ehkä kannattaisi kerätä kiskot äkkiä pois ruostumasta", totesi äskettäin Liikenne- ja viestintäministeriön liikenneväyläpäällikkö Juhani Tervala Ylä-Karjala-lehden haastattelussa Nurmes — Vuokatti radan tulevaisuudesta²³⁰. Taivalkosken ja Nurmeksen ratojen purkamisen ei vaikuttane Kontiomäen asemaan. Välimatkat sieltä lähimpiin muihin ajovarikoihin, Iisalmeen ja Ouluun, ovat niin pitkät, että nykyisten yksinajomääräysten ollessa voimassa sama kuljettaja ei voi ajaa junaa Iisalmesta tai Vartiuksesta Ouluun, vaan välillä tarvitaan kuljettajan vaihto. Kontiomäen ajovarikkoa tai ainakin pienempimuotoista ajopistettä tarvitaan edelleen. Kajaaniin sitä ei liene järkevää siirtää, koska ajovarikon edellyttämät rakennukset ovat jo olemassa sekä käytössä Kontiomäellä. Lisäksi liikenteellisesti tärkeä Varituksen rata kulkee lähempänä Kontiomäkeä kuin Kajaania. Kontiomäen aseman näennäinen hiljeneminen ei siten vielä välttämättä ennakoiv tulevaa lakkauttamista eikä sitä pysty elinkaarimallin avulla ennustamaankaan, koska aiempia, vertailuun kelpaavia tapauksia ei ole.

Vaikka sovellettu elinkaarimalli kuvaakin jossain määrin oikein yhden yrityksen paikkakunnan vaihteita, sen soveltaminen Kontiomäkeen edellyttää mallin melkoista venyttämistä. Kontiomäen asukasyhteisön elinvaiheet eivät seuraa toisiaan niin kaavamaisesti kuin Lucas esittää, vaan eri vaiheet elävät limittäin ja siirtymäajat voivat venyä pitkiksi. Haastatteluissa kävi ilmi, että asukkaat mieltävät eräät suuret, ratkaisevasti heidän elämäänsä vaikuttaneet tapahtumat nopeiksi ja yhtäkkisiksi; selvästi tämä näkyi yhteisön hiljentymisvaiheessa. Todellisuudessa yhteisön elämään vaikuttavat tekijät ilmenevät pitkällä aikavälillä. Jälkeenpäin niiden alkujuurit on luonnollisesti helposti noukittavissa esiin, mutta todennäköisesti ne pystyy havaitsemaan jo tapahtuma-aikana, jos niitä osaa tai haluaa etsiä. Varsinainen vakaan kehityksen aika jäi Kontiomäellä hyvin lyhyeksi. Syynä siihen on toinen maailmansota, joka katkaisi normaalin kehityskulun usean vuoden ajaksi, ja jälkeenpäin olisi puhtaan spekulatiivista arvailla, millaisiin uomiin yhteisön elämä olisi solahtanut ilman tuota poikkeusaikaa. Varsinainen "teollinen", liikenteeseen liittyvä rakentamisvaihe kesti Kontiomäellä toistakymmentä vuotta, aina 1910-luvun loppuvuosista 1930-luvun alkuun. Tämän jälkeinen vakaan kehityksen kausi ei ehtinyt kestää kuin vuoden 1939 loppukesään, jolloin kiristynyt maailmanpoliittinen tilanne heijastui selkeästi suomalaisten elämään ja maan taloustilanteeseen. Poikkeusjaksoa kesti tämän jälkeen aina 1950-luvulle asti, jolloin vasta sotakorvausten päätyttyä ja

230

Anon. 2004 s. 3.

Korean kriisin ratkettua elämä alkoi palautua normaaliksi. Kontiomäellä tätä vaihetta voitaisi kutsua jälleen rakentamis- tai laajenemisvaiheeksi, koska työntekijämäärä kasvoi ja paikkakunnalle rakennettiin runsaasti uusia työntekijöiden asuntoja. Samaan aikaan, ironista kyllä, alkoi näkyä ensimmäisiä viitteitä siitä, että Kontiomäen tilanne alkaisi muuttua. 1950-luvun mittaan rautateitten dieselkalusto yleistyi, Suomessa alkoi autoistumisen aika ja linja-autoliikenne kehittyi. Tämä kehitys merkitsi kokonaisuudessaan junavuorojen harvenemista ja sitä kautta VR:llä työskentelevien määrän vähenemistä. Elinkaarimallin tulkin mukaan Kontiomäki ei enää sotien jälkeen palannut takaisin vakaan kehityksen kauteen, vaan rakentamisvaihetta seurasi melko nopeasti alkava "alasarjoaihe", joka kesti tutkimusajankohdan loppuun ja joka jatkuu edelleen.

Elinkaarimallin tulkinnoissa ei ole selkeästi mainittu, kuinka pitkä alasarjoaihe voi ajallisesti olla. Loogisesti päätellen se ei kuitenkaan voi jatkua loputtomiin. Toisaalta rautatieyhtiö voi joutua pitämään jotain liikennepaikkaa miehittynä kauemmin kuin se olisi taloudellisesti järkevää, jos junaturvallisuus tai liikenteenhoito sitä edellyttävät. Tällaisissa tilanteissa on kuitenkin todennäköistä, että liikenneyhtiö tai radanhoidosta vastaava viranomainen pyrkii ottamaan käyttöön muita ratkaisuja, kuten kauko-ohjauksen tai uuden liikennereitin linjauksen.

Elinkaarimallin mukaan arvioiden Kontiomäkeä voi odottaa kaksi erilaista tulevaisuutta. Vähittäinen alasarjo johtaa lopulta siihen, että ajovarikko ja rahtiasema lakkautetaan kokonaan. Toinen mahdollisuus on, että Kontiomäki säilyy keskiuurena liikennepaikkana. Sen olemassaolon turvaa toistaiseksi Kostamuksen liikenne sekä tulevaisuudessa mahdollisesti Aasiasta Siperian halki ja edelleen Kostamuksen kautta Skandinaviaan ja Eurooppaan ajettavat tavarajunat. Tämän vaihtoehdon toteutuminen edellyttää Venäjän-puoleisen Kostamuksen radan perusparannusta sekä myös Ruotsin puoleisen Haaparannan ja Kalixin välisen radan kunnostusta. Nykykunnosaan Haaparannan rata ei kestä raskasta liikennettä, mutta sen kunnostaminen näyttää todennäköiseltä, jos rahtiliikenne Suomen puolelta vilkastuu. Mahdollisuuksien rajoissa on Karjalan radan kautta ajettavien tavarajunien määrän kasvu, jos Vuokatin ja Nurmeksen välinen rata kunnostetaan. Se ei kuitenkaan ole oletettavaa eikä se missään tapauksessa tule tapahtumaan 2000-luvun alkuvuosien aikana. Jos Kostamuksen liikenne vakiintuu ja rahti Venäjältä sekä Nurmeksen suunnasta lisääntyy, Kontiomäen alasarjo vaihtuisi uudelleen vakaan kehityksen kauteen, joka voi jatkua pitkälle tulevaisuuteen. Tämä vaihtoehto näyttää todennäköiseltä, sillä Kontiomäen tavaratarapihalle suunnitellaan peruskorjausta, joka pitäisi sen toiminnassa ainakin 2020-luvulle saakka.²³¹ VR ei todennäköisesti investoi Kontiomäelle lisäämällä sikäläistä työntekijämäärää. Koska yhtymän tavoitteena on viime vuosina ollut työntekijämäärän vähentäminen automatisoinnin avulla, Kontiomäen rautatieläisten määrä saattaa supistua, mutta siitä huolimatta yhteisön elämä näyttäisi jatkuvan.

²³¹ Tuominen 2004, s. 107.

Tarkasteltaessa yhden yrityksen paikkakuntien tulevaisuusvaihtoja elinkaarimallin mukaan Kortelainen²³² katsoo yhden vaihtoehdon olevan kunnan aluepoliittiset ratkaisut, joilla kunnalle koituvien verotulojen menetys pyritään estämään hakemalla yrityksen tilalle korvaavaa toimintaa tai antamalla elinkeinotukea toiminnan jatkamiseen. Kontiomäen kohdalla tämä vaihtoehto on käytännön syistä lähes poissuljettu. Paltamon kuntakeskus on itsekin pahoissa vaikeuksissa työpaikkojen kadotessa ja työikäisen väestön poismuuton kiihtyessä, eikä ole oletettavaa, että se tässä tilanteessa alkaisi tukea etäällä varsinaisesta keskustaaajamasta sijaitsevaa Kontiomäkeä. Sen sijaan on mahdollista, että Kontiomäestä tulee Kajaanin "lähiö", koska se sijaitsee suhteellisen lähellä ja hyvien liikenneyhteyksien päässä Kajaanista.²³³ On huomattava, että Kajaanin asukasluku on 1990-luvun viimeisellä puoliskolla noussut yli viisi prosenttiyksikköä,²³⁴ joten se ei kärsi asukkaiden poismuutosta vaan sen sijaan tarvitsee uusia asuntoja.

Elinkaarimallin soveltaminen Kontiomäkeen onnistuu vain pääpiirteissään, mutta ei kaikin osin. Yksinkertaisempaa ja mallin kuvaamaa tilannetta paremmin tulkitsevaa olisi se, jos paikkakunta olisi rakentunut teollisuuslaitoksen tavoin nopeasti ja saavuttanut enintään muutaman vuoden aikana vakaan elinvaiheen, kypsyysvaiheen. Rautatiepaikkakunnilla se ei kuitenkaan ole ollut kovin tyypillistä. Risteysasemien synty on aina vienyt oman aikansa, koska yhtäkään suomalaista risteävää rataa ei ole rakennettu kerralla valmiiksi. Risteävien yhteyksien rakentamista on aina jouduttu odottamaan jonkin aikaa, jolloin asemakylä on toiminut tavanomaisena linja-asemana. Ratoja ja niihin liittyviä rakennuksia on jouduttu rakentamaan liikenteen muutosten tahdissa vähitellen, pitkän ajanjakson aikana. Rautatiekeskusta ei liioin ole – ainakaan toistaiseksi – lakkautettu yhtäkkisellä päätöksellä, vaan pikemminkin ne ovat hiipuneet hiljaa pois.²³⁵ Ensin on lakannut henkilöliikenne, sen jälkeen on tavaraliikenne vähentynyt, jonka vuoksi henkilökunnan määrää on supistettu. Lopulta päädyttiin tilanteeseen, jossa asema vielä nimellisesti on olemassa, mutta se ei toimi enää vuorovaikutuksessa sitä ympäröivän alueen kanssa. Se ei tarjoa työtä eivätkä matkustajajunat enää pysähdy siellä. Uusia rautatiekeskuksia ei käytännössä ole enää 1900-luvun jälkipuoliskolla syntynyt. Joidenkin keskuksien toiminta on laajentunut, koska lakkautettujen toimipisteitten tehtäviä on delegoitu niille. Jonkin verran henkilökuntaa on samalla siirtynyt näihin laajennettuihin keskuksiin, mutta massamuuttoja ei ole tapahtunut.

²³² Kortelainen 1992, s. 38.

²³³ vrt. Kortelainen 1992, s. 54.

²³⁴ SVT 2003, taulu 31. 1980-luvun ensimmäisen puoliskon aikana Kajaanin väkiluku tosin nousi yli kymmenen prosenttia, mutta kääntyi sitten hyvin lievästi laskuun, kunnes vakiintui 1990-luvun mittaani ja kääntyi uudelleen nousuun.

²³⁵ Sen sijaan linja-asemille on näin tehty. Esimerkkinä eteläinen Savon rata, josta VR lopetti Kouvolan - Mikkelin - Kuopion välisen taajama- eli paikallisjunaliikenteen vuoden 2003 kesäaikataulukauden vaihteessa, vaikka hieman aikaisemmin, radan perusparannustöitten yhteydessä Ratahallintokeskus rakennutti monille näille henkilöliikenteessä lakkautetuille pienille liikennepaikoille uudet, korotetut ja pitkät asemalaiturit.

Elinkaarimallin myönteisenä ominaisuutena on nähtävä se, että se auttaa tutkijaa jäsentämään asuinyhteisön vaiheet sekä erottamaan helpommin yhteisössä tapahtuneet muutokset ja niihin vaikuttaneen kehityksen. Elinkaarimalli auttaa samoin ymmärtämään kansallisen ja globaalisen kehityksen suoran vaikutuksen pieneen, syrjässä sijaitsevaan asuinyhteisöön. Runsaasti yleistettynä esimerkkinä voisi Kontiomäen syntyyn ajatella ketjumaisen suurvaltopoliittisen kehityksen, joka ulottuu yleisestä yksityiseen tasoon. Neuvosto-Venäjän uhka nuorelle Suomen tasavallalle oli 1920-luvulla ilmeinen. Kansalaissodan aikana junaliikenne oli osoittautunut käteväksi joukkojen ja huoltotarvikkeiden siirtoväyläksi. Erityisesti Haapamäeltä Jyväskylän kautta Elisenvaaraan johtavan poikkiradan olemassaolo vaikutti ratkaisevasti valkoisten menestykseen. Itsenäistymisen jälkeen oli sotilaspoliittisesti järkevää rakentaa mahdollisimman nopeasti itärajaa seuraava rata, joka ulottuisi Kainuuseen saakka ja joka pohjoisessa muuttuisi poikkiradaksi yhdistäen Karjalan radan lännessä maata halko-vaan Pohjanmaan rataan. Jos suurvaltopoliittinen asetelma olisi ollut toisenlainen eikä Jyväskylän — Elisenvaaran poikkirata olisi ehtinyt valmistua ennen kansalaissodan puhkeamista eikä näin ollen ehtinyt hyödyttää sodan voittajaosapuolta, olisi erittäin todennäköistä, ettei Kontiomäen asemayhteisöä olisi koskaan syntynyt. Taloudellisten seikkojen merkitys Karjalan radan jatkossa sekä Paltamo — Oulu poikkiradassa oli niin vähäinen, etteivät ne todennäköisesti olisi yksinään riittäneet ratarakennukseen. Yhden yrityksen teollisuuspaikkakuntien rakentamisessa liiketaloudellinen lähtökohta on useimmiten ratkaiseva. Yhdessäkään tämän tutkimuksen alussa siteeratuissa yhden teollisuusyrityksen paikkakuntia koskevissa tutkimuksissa ei mainita strategiaa tai sotilaspoliittisia syitä teollisuuslaitoksen sijainnin ratkaisijana — vaikka niilläkin voisi ajatella olleen jonkin verran merkitystä.²³⁶ Rautatielaitos ei kuitenkaan toimi täysin samojen ehtojen varassa kuin tuotantoon keskittynyt teollisuuslaitos eivätkä asemakylät niin ollen ole kehityksessään eivätkä perustamisvaiheissaan yhdenmukaisia teollisuuskylien kanssa. Strateginen rautatieyhteys ei liioin ehdottomasti vaadi isohkon rautatieyhteisön syntymistä varrelleen. Tästä on hyvänä esimerkkinä Ruotsin puoleiseen Ylitornioon sotilaallisista syistä rakennettu, nyt jo tosin purettu, Tornionlaakson rata, jonka kaikki asemakylät jäivät hyvin vähäväkiseksi.

Tutkimusaineiston ja -tulosten teoreettista tarkastelua

Klassisen historiantutkimuksen valtavirrat tarkastelevat muutosta keskittyen suuriin rakenteisiin kuten muutokseen koko kansallisvaltiossa tai sitäkin laajemmassa kokonaisuudessa. Tässä pienyhteisöön keskittyvässä tutkimuksessa muutos koetaan suoralta kädeltä paikallisena, vaikka samalla se heijastaa koko yhteiskunnassa vallitsevia ilmiöitä. Tämän tutkimuksen kannalta oleelliset yhteisön muutostekijät ovat tiivistettynä seuraavat:

²³⁶ Näinhän tapahtui Suomessa sotien jälkeen, jolloin valtion määräyksestä tärkeitä tehtäviä "hajasi joitettiin" esimerkiksi Keski-Suomeen ja Hämeeseen.

1) Ensimmäinen muutostekijä syntyi rautatien tulosta. Sen vaikutukset erityisesti Kontiomäkeen olivat paikallisesti suuret (uusi asutuskeskus syntyi), mutta lähialueen kannalta ne näyttävät melko vähäisiltä. Suuremmat muutokset tavataan varsinaisesti vasta lääni- ja kaupunkitasolla. Savon radan jatke merkitsi Kajaanin ja Kainuun asukkaille heidän vapautumisestaan oululaisten kauppiaitten kartellista. Myynti ja kauppa alkoi suuntautua enemmän kohti etelää. Erityisen tärkeä maitotaloustiloille oli rautatien kautta avautunut helpompi ja nopeampi voim kuljetus, joka nyt saatettiin jäähdytysvaunussa kuormata suoraan Hangon voisatamaan. Samantapainen ilmiö on nähtävissä myös metsätaloudessa, joka pystyi kilpailemaan muun Suomen kanssa raakapuun tarjonnassa. Rautatie on rakenteellisestikin hyvin raskas, joten on selvää, että sen vaikutukset myös ulottuivat laajalle alueelle varsinaisen radan sivuun. Kontiomäen syrjäinen sijainti puolestaan aiheutti sen, että huolimatta uusista ja nopeista yhteyksistä Kontiomäen itsensä kehitys ei laajentunut juuri lainkaan liikenteen ulkopuolelle. Tällainen kehitys näyttäisi olevan tyypillinen sellaisille asemayhdyskunnille, jotka on perustettu muualle kuin jo olemassaolevaan kunnan keskustaajamaan ja jotka sijaitsevat etäällä muista keskuksista. Vastakkainen esimerkki on tosin olemassa. Hiljaisesta ja etäällä silloisista keskuksista sijaitsevasta Östermyran liikennepaikasta kehittyi nopeasti nykyisin Seinäjokena tunnettu kauppa- ja liikekeskus. Kontiomäen sijainti Kajaanin jo olemassaolevan liikekeskuksen kupeessa on ollut kuitenkin samantapainen paikallisen yritystoiminnan rajoitin kuin Keuruun likeisyys Haapamäkeen.

Koska rautatien tulosta Kontiomäelle oli haastatteluvaiheessa kulunut jo lähes kahdeksankymmentä vuotta, ensimmäisen rakennusvaiheen kuvaukset jäivät melkein olemattomaksi. Vain yksi iäkäs haastateltava muisteli omin silmin näkemäänsä Kajaanin ja Kontiomäen välistä radanrakennusta, joka oli ollut ilmeisen vaikuttava tapahtuma, koska muistikuvat olivat edelleenkin selkeitä. Muille rautatien merkitys maantieteellisenä muuttujana oli miltei olematon, samantapainen kuin meille muille, jotka olemme lapsesta saakka sen olemassaoloon tottuneet. Toisen käden muisteluita, perimätietoina tulleita kertomuksia radanrakennuksesta oli vain Kontiomäellä jo ennen 1920-lukua asuneiden sukujen jälkeläisillä.

2) Ensimmäisen vaiheen muutokset vaikuttivat suoraan toiseen vaiheeseen. Tässä yhteydessä uudelle liikennepaikalle alkoi muuttaa ihmisiä työn perässä. Monilla paikkakunnilla, jossa rautatie sijaitsi kuntakeskuksen yhteydessä, nämä tulokkaat alkoivat vaikuttaa suoraan alueeseen. Ruotsinkieliselle Pohjanmaalle tuli suomenkielestä väestöä ja samoin suomenkielisille alueille muutti ruotsinkielistä väkeä. Kontiomäellä tämä sekoittuminen jäi miltei olemattomaksi, koska alueella ei aikaisemmin asunut juuri ketään. Samalla tämä eräänlainen kontiomäkeläisten uudisraivaajahenki näkyi siinä, että työstä muodostui monelle elämän hallitseva sisältö. Tämä näkyy myös kertomuksissa, joissa työn osuus korostuu. Tilanne näyttäisi olevan sama, olipa kertoja sitten ollut työssä VR:llä tai sen ulkopuolella. Elämä sovitettiin vuorotyön vaatimusten mukaiseksi ja työ säätelä myös vapaa-ajan elämää, joka vietettiin perheen ja työkavereitten kanssa. Silmiinpistävä erikoisuus aineistossa on se, että työntekijät käyttivät varsin vähän hyväkseen saamiaan vapaalippuja. Kontiomäeltä ei juurikaan

poistuttu edes silloin kun siihen olisi ollut mahdollisuus. Rautateihin liittyvä vapauden ja riippumattomuuden symboliikka ei siis ulottunut työntekijäkaartiin. Monet liikenteen kanssa tekemisissä olleet jopa välttelivät matkustusta vapaa-aikanaan. Jossain määrin elämän irrallisuus vastaa tätä symboliikkaa. Rautatieläinen on vapaa lähtemään toiselle palveluspaikkakunnalle, mutta yhtä hyvin hänet voidaan sinne pakottaa. Kainuun alueen kannalta uutta oli ehkä se, että aiemmin liikkuvaisen väestön muodostaneitten itsellisten ja palvelusväen lisäksi ryhmään liittyi uusi, sosiaaliselta statukseltaan korkeammalla sijaitseva ja säännöllistä palkkatyötä tekevä joukko.

Kertomuksissa tämän vaiheen muutokset jakautuvat selkeisiin ryhmiin, joiden sisältönä on Kontiomäelle tulon aiheuttama muutos ja toisekseen paikan hiljenemisen ja asteittaisen kuolemisen aiheuttama muutos. Niiden välillä ihmiset elivät päivittäisiä rutiinejaan eikä elämä silloin tarjonnut sellaisia mullistuksia, että ne olisivat jääneet mieleen. Ensimmäinen normaalielämän katkaiseva muutos näyttäisi olevan television tulo, osittain ehkä siksi, että se kytkettiin välillisesti koko Kontiomäen elämäntavan muuttumiseen. Merkille pantavaa on se, että Kontiomäelle tulo oli VR:llä työskentelemättömille aviopuolisoille järkytys, mutta samantapainen järkytys oli kolme vuosikymmentä myöhemmin tapahtunut paikan autioituminen. Oli totuttu asumaan Kontiomäellä ja muutos merkitsi jälleen sopeutumista uuteen tilanteeseen.

Pienessä yhteisössä elämän jakaminen julkiseen ja yksityiseen osaan on erittäin vaikeata.²³⁷ Yhtä oikein on sanoa, että julkinen elämä ulottui myös kodin seinien sisäpuolelle kuin että yksityinen elämä jatkui myös työpaikalle. Perheiden asiat olivat yhteisiä tai ainakin ne tiedettiin. Aineiston pohjalta näiden kahden elementin erottaminen on hyvin vaikeaa. Tuntuu melkein mahdottomalta esimerkiksi keskittyä tarkastelemaan sitä rajaviivaa, joka nämä kaksi kokonaisuutta erottaa toisistaan. Haastattelututkimuksen perusteella se ei onnistu muutoinkaan, sillä hyvin todennäköisesti tuolloiset perheiden yksityiset asiat halutaan pitää myös haastatteluvaiheessa yksityisenä. Jos julkisen ja yksityisen väliä käytetään kysymyksenasetteluna, olisi ehkä parempi turvautua muuhun aineistoon kuin suoraan haastatteluun.

Jos tutkimus keskittyy pelkästään nopeaan ja lyhytkestoiseen muutosvaiheeseen, sen tutkiminen etnologisin välinein on sikäli vaikeaa, että se jättää ulkopuolelle kokonaan sen jokapäiväisen elämän, jonka parissa tavalliset ihmiset valtaosan elämästään viettävät. Muutoksen täydellistä kuvaa ei muutoinkaan saa tallentamalla vain yhden ohikiitävän hetken, sillä muutokseen liittyy erilaisia pieniä, ohjaavia tapahtumia sekä ennen että jälkeen varsinaisen muutoshetken. Ainoastaan kokonaisuuden avulla voidaan tarkastella sitä, minkälainen muutos oli lähtökohdiltaan ja minkälaisiin mekanismeihin sen läpikäyminen johti. Rautatieläisten elämässä suurimmat muutokset kohdistuivat ammattien teknisiin edellytyksiin: höyryvetureista siirryttiin dieseleihin ja käsin tapahtunesta kuormauksesta koneelliseen. Muutokset olivat varsin samantapaisia ja samanaikaisia koko rataverkolla.

²³⁷ Julkisella ymmärrän tässä elämää kodin seinien ulkopuolella, en valtiolisissa sfääreissä, kuten termi yleensä tulkitaan (vrt. Heikkinen 1995, s. 117 ed.)

Valtaväylän varrella

Vilkkaimpien vuosiansa aikana Kontiomäki oli mielenkiintoinen sekoitus maaseutu- ja kaupunkilaiskulttuuria. Se ei ollut täydellisesti kumppaakaan, vaan otti molemmista aineksia ja niiden pohjalta se muodosti oman, liikenteenhoitoon keskittyvän kulttuurinsa. Maaseutuun Kontiomäen liitti sen sijainti. Se oli selkeästi kaupungistuneen alueen ulkopuolinen tila, jossa ei rautatietä ja sen oheispalveluita lukuunottamatta ollut oikeastaan mitään muuta yrityspohjaista elinkeinotoimintaa. Maanviljelyä harjoitettiin vasta kaupunkimaisen asutuksen rajalla. Osa rautatieläisten vapaa-ajan harrastuksista suuntautui luontoon, kuten metsästys ja kalastus, ja ne edellyttivät ennen henkilöautojen tuloa, että metsä oli lähellä ja helposti saavutettavissa joko jalan tai yleisillä kulkuvälineillä. Tällaiset luontoon suuntautuvat harrastukset ovat tosin myös maalta muuttaneen, mutta kaupungistuneen sukupolven suosiossa, joten kyse ei ole yksinomaan maaseutumaisesta ilmiöstä.²³⁸ Luontoharrastukset käsittivät myös selkeämmin kaupunkimaisia luonnonkäyttömuotoja, kuten kuntohiihdon, joilla ei ole sellaista suoraa yhteyttä elinkeinoiniin kuin vaikkapa metsästyksellä. Kontiomäkeläisten keskinäiset kyläilysuhteet vastasivat maaseudun tapoja. Toisten luona voitiin pistäytyä kutsumatta ja jopa jäädä pitkäksikin aikaa vaikkapa katsomaan televisiota, kuten pikkukylissä oli tapana.²³⁹ Vasta muutto kaupunkiin tai taajamiin lopetti tämän tavan, jota uudet sukupolvet eivät enää ylläpidä Kontiomäelläkään.

Ilmari Vesterinen käsittelee väitöskirjassaan kylien yhteisöelämää akselilla tiiviys — väljyys. Hänen mukaansa nykyistä suomalaista maaseutuelämää voi kutsua väljäksi, koska etäisyydet työhön, kauppaan ja vapaa-ajan harrasteisiin ovat pitkät. Silloin kun koko elämä mahtuu lähes kokonaan näkyvään maailmanosaan, sen voi sanoa olevan tiivistä, kuten pienemmissä kaupungeissa, joissa työ, harrastukset ja muut menot mahtuvat pienelle maantieteelliselle alueelle.²⁴⁰ Tämän jaottelun mukaan Kontiomäen elämä oli varsin tiivistä, erityisesti ennen autojen tuloa. Ostokset tehtiin kylän kaupoista, harrastepiirit toimivat aseman nurkalla eikä esimerkiksi Kajaanissa käyty kuin pari kertaa vuodessa. Näiltä osin Kontiomäki eli maaseutu- ja kaupunkikulttuurin välimaastossa. Monipuoliset harrastepiirit vastasivat kaupungin tarjontaa ja kaikki niihin liittyvä oli lähellä. Haastattelukertomuksissa mielipiteet tästä tiiviydestä kuitenkin osoittavat, että vaikka harrastustoiminta oli asukasmäärään nähden monipuolista, yksipuoliseksi sen teki osanottajien samuus. Toimintoihin osaaottavan ihmisjoukon olisi toivottu olevan laajemman. Lisäksi raskaaksi näytti käyvän se, että kaikki tapahtumat joutui itse järjestämään oman työn ohella, mitään ei ollut valmiina.

Yksinomaan kaupunkikulttuuria Kontiomäellä edusti palkkatyöhön perustuva talous. Sotien jälkeen harjoitettiin vielä vähäisessä määrin omavaraistaloutta. Se näyttää kuitenkin liittyvän yksinomaan Puutteenperän pientaloasu-

²³⁸ Kts. esim. Ahponen&Järvelä 1983, s. 194.

²³⁹ Vrt. Honkala 1971, s. 125.

²⁴⁰ Vesterinen 1995, s. 300.

tukseen, sillä kun kaupunkimaiset kivitalot valmistuivat, niiden asukkaat eivät enää pitäneet kasvimaata, vaikka siihen tarjottiinkin mahdollisuus. Puutteenperälläkin ja Rinteen alueella omavaraistalous muuttui 1950-luvun mittaan harrastukseksi, koska välitöntä pakkoa siihen ei enää ollut. Säännöstely oli loppunut ja kauppojen tavaravalikoimat myös tuoretuotteiden osalta parantuneet. Ostoksilla käynti keskittyi lähes yksinomaan Kontiomäen kauppoihin. Suoraan tiloilta ei maitoa lukuunottamatta ostettu juuri mitään, vaikka mahdollisuus siihen olisi ollut. Maitoakin siirryttiin ostamaan kauposta viimeistään 1950-luvun loppussa, sillä muistikuvat vuoden 1956 yleislakon vaikutuksesta Kontiomäkeen liittyvät kauppojen ovilla seisseisiin lakkovahteihin, jotka tarkastivat, ettei kauposta myyty maitoa muille kuin lapsille ja vanhuksille.²⁴¹ Siirtoon saattoi vaikuttaa myös mukavuudenhalu, sillä keskustasta oli melkoisesti matkaa maataloihin ja maito oli helppo ostaa kaupasta muiden ruokien ohella.

Kontiomäeltä puuttui lähes kokonaan säännöllinen päivärytmi. Työajat alkoivat mihin vuorokauden aikaan tahansa ja minä päivänä tahansa. Rytmillistä päiväjärjestystä pitivät yllä kaupat, joiden aukioloaika oli periaatteessa sama kuin muuallakin sekä erilaiset harrastusjärjestöt, jotka kokoontuivat iltaisin. Iltaa pidettiin jostain syystä sopivana aikana myös naisten kerhoille, vaikka mitään estettä ei olisi ollut niiden järjestämiseksi päiväsaikaan. Tällainen osittainen päivärytmi ei kuitenkaan riittänyt muokkaamaan katukuvaa, sillä kulkua talleille ja sieltä pois oli läpi vuorokauden. Liike kävi niin tyypilliseksi Kontiomäelle, että sen lakkaaminen oli sanomalehtikuvan arvoista, kuten edellä virkamieslakkoa koskevasta kohdasta kävi ilmi. Vaikka säännöllinen rytmi puuttuikin, yhteisö oli siitä huolimatta tiukasti sidoksissa fyysiseen aikaan, kelloon, joka hallitsi koko aluetta. Ajan merkitys oli jo 1950-luvulla Kontiomäellä luultavasti paljon tärkeämpi kuin monilla muilla paikkakunnilla. Junat kuljivat minuutintarkkojen aikataulujen mukaan ja henkilökunnan työaika alkoi yhtä tarkasti. Esimerkiksi veturinkuljettajilla tasan tuntia ennen junan lähtöä — siis vaikkapa kello 04.03 aamulla.

Kontiomäki oli siinä kaupunkimaisen tasa-arvoinen, että erilaisiin sukutatuksiin perustuvia luokkaeroja ei siellä ollut. Jopa rautateiden eri ammattiluokkien välinen hierarkia tuntuu olleen melko vähäistä, ammattiosastojen iltamia lukuunottamatta, jotka oli tarkoitettu vain "omille". Ainoa selkeä ero muotoutui virkamies- ja työntekijäluokan välille, mutta yhteistyöjärjestö saatiin toimimaan ja monet kerhot ja muut tilaisuudet olivat avoimia kaikille. Naisten keskuudessa päteminen miehen ammattistatuksen kautta näyttäisi olleen jossain määrin yleistä, mutta tätä saattavat vinouttaa miesinformanttien kertomukset. Naiset eivät tuoneet tätä puolta aivan yhtä halukkaasti esiin, mutta toisaalta kukaan naisista ei sitä täysin kiistänyt. Naisten toiminta ja keinot itsensä kehittämiseen tai asemansa muuttamiseen olivat Kontiomäellä käytännössä olemattomat, jolloin elämään tyytymättömyys, "elämän hukkaaminen", saattoi kääntyä aviopuolison aseman kautta tulevaan arvonantoon.

Varsinaisesta kaupungin lähiöelämästä Kontiomäki poikkesi tutkimusajan kohtana suuresti. Matti Kortteisen lähiötutkimuksen tuloksena oli se, että asuma-

²⁴¹ H41920.

lähiöissä ongelmat syntyvät elämän privatisoitumisesta, joka kasaa ongelmat ydinperheen sisälle. Koska kollektiiviset vaikuttamiskeinot ovat tämän vuoksi olemattomat, vaikeudet yritetään selvittää muuttamalla pois alueelta. Myös Åke Daunin ruotsalaista lähiötä koskevan laajan tutkimuksen tulokset paljastavat saman suuntaisen, asuinalueille tyypillisen yhteisöllisyyden puutteen.²⁴² Kontiomäellä tyytymättömyys asuinalueeseen, lähinnä sen palveluitten vähäisyyteen, lisääntyi sitä mukaan kun elintaso nousi ja kotitalouksista tuli merkittäviä kulutussyksiköitä. Tämä tyytymättömyys purkaantui lopulta muuttoaaltona, mutta lähiöelämästä poiketen ennen kuin poismuuttoa harkittiin ratkaisuna, yhteisön sisällä yritettiin löytää keinoja tilanteen muuttamiseen. Rautatieläisten yhteistyöjärjestöjen toiminta muun muassa vesijohdon, koululaisvuorojen sekä kerhotilojen saamiseksi osoittavat käytännön tasolla toiminutta yhteistyötä. Perheiden omat ongelmatkin tuotiin useammin julki kuin mitä näyttäisi tapahtuvan kasvotomissa lähiöissä. Kontiomäen etuna oli, että asukkaat tunsivat toisensa ja heidän oli helpompi tulla pyytämään apua tai ottaa puheeksi perheensä ongelmat kuin lähiöitten tuntemattomien naapurien kanssa.

Koska valtaosa asukkaista oli muuttanut Kontiomäelle, siellä ei ollut perheiden välillä valmiita sukurasitteita. Mikään suku ei ollut menneisyytensä vuoksi paitsiossa. Sukuriitojen tilalle voi hahmottaa perinnerasitteen: varsinkin Kontiomäellä kasvaneiden poikien mahdollisuudet valita ammatti rautateitten ulkopuolelta olivat hyvin rajalliset. Jos vanhemmilla ei ollut varaa laittaa kaikkia lapsiaan oppikouluun tai tarjota näille edes ammatillista koulutusta, rautatiet oli lähes ainoa mahdollisuus päästä kiinni työelämään. Rautatieläisten lapsia otettiin palvelukseen helposti, yhtiö koulutti työväkensä itse ja VR:lle pääsyt tiesi, että siellä voisi työskennellä eläkeikään asti, jos vain hoiti tehtävänsä moitteettomasti. Tarmo Koskinen toteaa Tervakosken tehdasyhteisöä koskevassa tutkimuksessaan, että tehdasyhteisön jäsenyys voitiin periä kuten sukunimi.²⁴³ Aivan näin tiukalta Kontiomäen perimysjärjestys ei kuitenkaan näytä. Ammatin siirtyminen isältä pojalle säilyi siitä huolimatta tunnusomaisena piirteenä koko 1950-luvun ja vielä hyvän matkaan 1960-lukuakin. Toisen ja kolmannen polven rautatieläisiä kontiomäkeläisissä on runsaasti. Vasta yhteiskunnan muuttuminen aiheutti sen, että isän jälkiä ei automaattisesti enää seurattu. Kontiomäki alkoi näyttää liian pieneltä paikalta viettää tulevaisuus, koulutusmahdollisuudet laajenivat ja Ruotsiin muutto alkoi vetää uutta sukupolvea pois. Lisäksi tämä ammatin periminen ei milloinkaan koskenut tyttöjä. Rautatiet säilyi pitkään miehisen työpaikan maineessa eivätkä Kontiomäen harvat nais työpaikat olleet luonteeltaan sellaisia, että ne olisivat tarjonneet mahdollisuuden ammatilliseen jatkuvuuteen. Poismuutto jäi ainoaksi mahdollisuudeksi niille nuorille naisille, jotka halusivat päästä mukaan työelämään.

Runsas rautatieläisväestö teki Kontiomäestä hyvin homogeenisen. Lähes kaikkien siellä asuneiden sosiaalinen status oli miltei yhdenmukainen. Kyröskosken tehdasyhdyskunnan rakennetta tutkinut Pia Leminen tähdentää kyröskoskelaisuutta monitahoisena ja eriarvoisena yhteisöryppäänä. Hänen mukaan-

²⁴² Kortteinen 1982, s. 256; Daun 1974.

²⁴³ Koskinen 1993, s. 9.

sa ei edes voida puhua käsitteenä yhdestä tehdasyhteisöstä, koska näitä yhteisöjä eli samanaikaisesti useita rinnan eli pääkäsitteinä siellä vaikutti ainakin ylä- ja keskiluokka sekä työväenluokka.²⁴⁴ Vaikka Kontiomäen ammattiyhteisön sisällä eri nimikkeiden arvostus ja status vaihtelivat suuresti, ulospäin syntyi vaikutelma varsin tasaisesta statusjakautumasta. Ylin, johtava kerros oli hyvin ohut ja sitä edusti käytännössä yksin asemapäällikkö. Maanomistussuhteista syntynyttä yläluokkaa, "patruunoita", ei yhteisön sisällä ollut, maa-ala oli lähes kokonaan valtion tai kunnan. Maata omistavat tilalliset eivät puolestaan olleet minkäänlaisessa käskyvaltasuhteessa rautatieläisiin. Sama tilanne tuntuisi olleen myös kansakouluopettajien kanssa, joiden rooli kertomuksissa jää hyvin etäiseksi eivätkä he ole vaikuttaneet millään suorilla tavoin yhteisön elämään; välillisesti tosin uuden sukupolven kasvattajina. Opettajan lisäksi klassisesti kylän johtohahmona toiminutta pappia ei ollut ja lääkärikin oli työsuhteessa rautateihin. Varsinaista työväenluokkaa edustivat alkuvuosina lähinnä polttoainekentän työntekijät sekä siirtokuormauksesta huolehtineet keikkapalkatut miehet sekä näiden tehtävien loputtua yksinomaan asema- ja vaihdemiehet. Työväenluokalla tarkoitan tässä sellaista ammattikuntaa, jonka tehtävät eivät vaatineet sanottavasti koulutusta. Keskiluokka oli varsin iso, sillä siihen kuuluivat käytännöllisesti katsoen kaikki muut, mutta edes sen ja työväenluokan välillä ei ollut näkyviä ulkoisia eroja. Työsuhdeasuntojen runsaus sekä tyyppi- ja piirustusten mukaan tehdyt identtiset omakotitalot tasoittivat asumistasoon liittyvää eriarvoisuutta. Poliittikkakaan ei näkyvästi jakanut rautatieläisiä. Kontiomäki oli vasemmistolainen kylä ja koska asukkaat olivat tulleet sinne ympäri Suomea, edes vanhaa jakoa punaisiin ja valkoisiin sukuihin ei ollut. Vasemmistolaisaate oli ilmeisesti niin selkeä, että sen joukkovoiman julistamiseen yhteisön sisällä ei ollut tarvetta. Kontiomäellä ei ilmeisesti koskaan ole järjestetty yhtäkään poliittista vappukulkuetta.

Jos koheesio Kontiomäen sisällä olikin suuri, selkeä alueraja haluttiin vetää itse yhteisön ja ulkopuolisten välille. On mahdotonta sanoa, miten paljon se käytännön elämässä näkyi, mutta kertomusten perusteella suhde ulkopuolisiin tuntuu olleen joskus hyvinkin ongelmallinen. Moni yhteisön ulkopuolelta tullut asia nähtiin uhkaavana. Paltamolaiset maanviljelijät ja maalaisliittolaiset eivät ymmärtäneet Kontiomäen tarpeita, etelän isot varikot sekä Oulun alue uhkasivat viedä ajot, ammattiyhdistysliike ei kuunnellut kainuulaisia eikä valtiovaltaakaan aina tukenut kunnolla kehitysaluetta. Tämän yleisen ulkopuoliseen kohdistuvan varauksellisen ajattelumallin tekee tässä yhteydessä mielenkiintoiseksi se, että samaan aikaan enemmistö asukkaista piti Kontiomäkeä vain väliaikaisena asuin- ja työpaikkana. Puolustautuminen ulkopuolista uhkaa vastaan ei voinut johtua niinkään paljon perinteisen kotiseutuaatteen puolustamisesta, vaan se liittyi enemmänkin työpaikan etuisuuksiin. Ulkopuolisen uhan pelko ei niinkään liittynyt siihen, että kehityksen olisi katsottu tuhoavan yhteisön vanhoja arvoja, vaan siihen, että Kontiomäen tarpeiden laiminlyönti kohdistuisi suoraan työyhteisön jäsenten mahdollisuuksiin ja tavoitteisiin. Tämän suuntainen etujen puolustus on Kontiomäen kaltaisessa tilanteessa olevalle yhteisölle

²⁴⁴ Leminen 1996.

järkeenkäypää. Asumisen kestoahan ei ollut useillakaan työntekijöille määriteltä ja olipa komennus miten lyhyt tahansa, edut koituisivat heti työntekijöitten hyväksi. Mikäli kyse oli laajemmista, valtakunnallisista eduista, ne tietenkin seuraisivat myös uudelle työpaikkakunnalle, kunhan pysyisi saman työnantajan palveluksessa. Kontiomäen itsensä hyvinvointiin ja sen tulevaisuuteen kiinnitettiin vähemmän huomiota. Tämänkaltainen ajattelu on vallannut alaa vasta 1970-luvun jälkeen, kun kylätoimikunta on alkanut toimia ja Kontiomäki on muuttunut aiempaa pysyvämmänluonteiseksi asuinpaikaksi. Mikäli tällaisia kehittämistoiveita ja hankkeita lähinnä valtuustossa ajettiin, into niiden jatkamiseen loppui samalla hetkellä, kun paikkakunnalta muutettiin pois. Koska Kontiomäki ei ollut suvun asuinpaikka eikä sinne ollut päässyt kehittymään pysyviä juuria, toisella paikkakunnalla sen asiat oli helppo unohtaa. Kontiomäellä ei koskaan ole ilmestynyt omaa tiedotuslehteä eivätkä sieltä vähänkin kauemmas muuttaneet ole enää useinkaan käyneet siellä uudestaan.

Kontiomäen ulko- ja sisäpiiriäossa on nähtävissä toinenkin kiintoisa piirre. Itäjapanilaista kylää koskevassa tutkimuksessaan Ilmari Vesterinen käyttää ilmaisua rajakitka tarkastelleessaan sitä energiaa, joka tarvitaan ylitettäessä näkymätön raja oman kodin ja kylän julkisen tilan välillä sekä laajemmin oman kylän ja vieraan maailman välillä.²⁴⁵ Tällaisen rajan ylitys vaatii enemmän energiaa, etukäteisponnisteluja, kuin pelkkä kulkeminen rajatun alueen sisällä. Suomessa kylän rajat eivät ole asukkaille välttämättä niin selvät kuin tiheämmin asutuilla paikoilla, jossa rajan merkitys on suurempi. Vanhastaan Suomessa metsä on ollut kylän rajana ja metsä on matkan päässä vähitellen muuttunut toiseksi kyläksi. Kaupunkien rajat tulliasemineen olivat historiallisella ajalla Suomessakin selkeät, nykyisin ero on abstraktisempi, vaikkakin edelleen olemassa. Kontiomäen ja ulkopuolisen maailman välinen rajakitka sisältä päin, siis Kontiomäeltä, tultaessa tuntuu olleen kontiomäkeläisille itselleen vähäinen. Heidän ensisijainen samastumisensa rautatielaitokseen aiheutti sen, että Kontiomäen lisäksi koko rataverkko kuului osana heidän maailmaansa, kun taas vastaavasti ulkopuolelta, erityisesti Ylimaista tulleille, Kontiomäen rajan ylitys ei merkinnyt ainoastaan toiseen yhdyskuntaan siirtymistä, vaan samalla ylitettiin toinenkin raja, siirryttiin stabiilista maailmasta liikkeen ja matkustuksen maailmaan. Asema-alue ei vaikuta olleen seudun asukkaille kuitenkaan sellainen paha, jollaisiksi rautatieasemat isommissa kaupungeissa miellettiin, vaan Kainuun pohjoisosista tuleville se merkitsi suoraa kontaktia suuren maailman keskusten, kuten Helsingin ja Oulun kanssa. Missään yhteydessä Kontiomäkeä ei imagolisesti aseteta kyseenalaiseksi.

Tulkintamalli rautatieverkosta kontiomäkeläisten maailmankuvan rajana selittää pitkälle heidän suhtautumisensa ulkopuoliseen maailmaan, erityisesti Paltamoon. Paltamolaisten käskyvalta ei kontiomäkeläisten mielestä ulottunut heidän alueelleen asti. Pikemminkin tilanne oli päinvastainen. Koska rautatien kautta muun muassa Paltamon kirkonkylä kuului Kontiomäen yhteyteen, kontiomäkeläiset katsoivat oikeutetuksi alkuvuosien melko hallitsevan suhtautumisen Paltamon hallintoon sekä erityisesti Kontiomäen etujen puolustamisen.

²⁴⁵ Vesterinen 1995, s. 292 - 297.

Kontiomäki poikkeaa monesta muusta asuinyhteisöstä siinä, että se on ehdoin tahdoin perustettu liikenteenhoitoa silmälläpitäen. Vaikka paikka on nimenä ollut olemassa, varsinaisesta kylästä ei ainakaan eteläsuomalaisen mitapuun mukaan voi puhua. Siellä sijainneet maatilat olivat etäällä toisistaan, varsinainen kyläkeskusta puuttui ja Kontiomäki nimenä oli miltei helpommin mielletävissä tilan kuin kylän nimeksi. Tällaiseen paikkaan perustettavan yhteisön päällimmäiseksi ongelmaksi näyttää tulevan yhteisen historian ja yhteisten kertomusten puute. Oma elämä ja olemassaolo joudutaan rakentamaan täysin tyhjän päälle. Rautatieyhdykskunta toimii teknisen kehityksen merkkipaaluuna. Sen myötä syrjäseuduillekin saapuvat sellaiset yhteiskunnalliset uudistukset kuin yhtenäisaika, palkkatyö, liike-elämä samoin kuin yksilön elämään vaikuttavat muutokset kuten ansioihin perustuva sosiaalinen rakenne, kodintekniikka, kesälomat ja työaika.

Ensimmäisessä luvussa mainitsin ohimennen antropologisen lähestymistavan kartanokulttuuriin. Kun pitkä kiertomatka Kontiomäellä on päättymässä, paikkakunnan yhteydet nimenomaan kartanoteollisuuteen näyttävät yhä selvemmiltä, vaikka periaatteellisella tasolla kyse onkin kahdesta täysin eri kulttuurikokonaisuudesta. Heikki Kerkelä toteaa, että kartanoteollisuus merkitsi Suomeenkin tullessaan uutta aluevaltausta. Rautaruukit käyttivät palkkaa ansaitsevaa työvoimaa ja tämän työvoiman oleellinen poikkeavuus ympäröivästä maanviljelysyhteisöstä oli se, että palkkatyö tehtiin kellon eikä vuodenaikojen säätelämään tahtiin.²⁴⁶ Ruukit käyttivät myös työmenetelmiä sekä koneita, joiden hoitamiseen tarvittiin erilaisia ammattimiehiä. Ruukin työläisten elämä eristeisessä kylässä musiikki- ja näytelmäharrastuksineen, poliittisine toimintoineen, sunnuntaisine korttipeleineen ja tiiviine työtoveruussuhteineen olivat verrattavissa Kontiomäen elämään ennen toista maailmansotaa. Ruukit perustettiin sinne, missä niiden toiminta oli mahdollista, korpimetsä raivattiin ja uusia rakennuksia pystytettiin. Masuunit pidettiin toiminnassa yöt päivät, vuodet läpeensä.²⁴⁷

Itse kartanorakennukset muodostivat miljöökokonaisuuksia, jotka erotettiin ympäröivästä seudusta esimerkiksi pitkän koivukujan avulla. Jo päärakennuksen ulkonäkökin kertoi sen kuuluvan toiseen maailmaan. Asuinrakennuksen lisäksi niihin kuului muita, tilanhoidossa tai huvikäytössä käytettäviä tiloja. Rautatieasemat niihin liittyvine muine rakennuksineen olivat monella paikkakunnalla ensimmäisiä vastaavia miljöökokonaisuuksia. Julkiset puistot istutuksineen tulivat Suomeen asema-arkkitehtuurin myötä eikä kylän tarvinnut olla kovinkaan suuri kun se jo sai oman asemapuiston.

Verrattuna muihin Kainuun asemarakennuksiin, Kajaania lukuunottamatta, Kontiomäki erottuu niistä kaikista kokonsa ja ulkomuotonsa puolesta. Kohotessaan aikoinaan keskellä synkkää kuusimetsää sen voi kuvitella symboloineen koko valtakunnan läpi työntyvää voimaa ja suuruutta. Tiuhan piikkilankaaidan erottama rata-alue kertoi selvästi sen, että rautatiet haluttiin erottaa

²⁴⁶ Kerkelä 1996, s. 312.

²⁴⁷ Kautovaara 1986, erit. s. 135 ed.

omaksi kokonaisuudekseen. Alueelle pääsi vain lunastamalla kelvollisen pääsymaksun, matkalipun. Rautatiet toimi läpi vuoden, kaikkina vuorokauden aikoina. Työaika sopeutettiin ulkopuolisten laatimien aikataulujen mukaan eikä siihen vaikuttanut vanhakantainen vuorokausi- tai vuodenaikaisrytmi. Rautateiden toimintaa ylläpiti oma ammattikunta, joka siirtyi paikkakunnalta toiselle aina sen mukaan, missä sopivia tehtäviä oli tarjolla. Kontiomäen kaltaisilla paikoilla, jossa rautatiet vastasi koko elämänpiiristä, työpaikka oli ainoa ihmisiä yhdistävä tekijä. Paikkakunnalle tultiin, hoidettiin annetut työtehtävät ja niiden päätyttyä sieltä muutettiin taas pois. Kontiomäki toimi määrääsemana niin junille kuin siellä työskentelevälle henkilökunnallekin.

2000-luvun ensimmäinen vuosikymmen tuo tullessaan suuria muutoksia Suomen rataverkolla. Lahden uusi oikorata kurottaa pääkaupunkiseudun vaikutusalueen vanhan liikenne-esteen, Salpausselän juurelle. Ratojen perusrannuksen edetessä Pendolinojen reitit laajenevat ja matka-ajat lyhenevät. Samaan aikaan suunnitellaan vähäliikenteisten, syrjässä liike-elämän keskuksista kulkevien ratojen purkamisesta ja paikallisliikenteen vähentämistä. Pienten asemien miehityksiä on lakkautettu tasaisesti koko 1990-luvun. Haapamäen aseman lakkauttamisen jälkeen Kontiomäki jäi uuden vuosituhannen alussa viimeiseksi paikkakunnaksi, jonka olemassaolo perustui yksinomaan rautatieliikenteeseen. Se edustaa maassamme ainutlaatuista, elävää rautatiehistoriaa, muistoa siltä ajalta, jolloin rautatie työntyi suurin odotuksin ja toivein Kainuun korpimaahan.

JÄLKIKIRJOITUS

Olen lähdössä pois Kontiomäeltä. Viitisen vuotta ehti kulua siitä hetkestä, kun ensimmäisen kerran saavuin tänne. Tuohon aikaan mahtuu varsin tiivis jakso tutustumista Kontiomäkeen, haastatteluja, arkistotutkimuksia, vanhojen lehtien selailua. Nyt on tullut lähdön aika. Kävelen hiljakseen pitkin Sotkamontietä kohti asema-aluetta. Yhtäkään ihmistä ei liiku missään, edes radion tai television ääntä ei kuulu. Kylän keskellä sijainnut Tertun baarikin on lopettanut yllätään. Hieman haikeana huomaan, etten koskaan ehtinyt käydä siellä.

Hetken ajan näen mielessäni tämän paikan sellaisena kuin se oli sukupolvi sitten. Ratapiha peittyy höyryvetureitten savuun, vihellyspillit huutavat, vau-
nujen puskimet ryskäävät vaihtotyössä. Kaduilla liikkuu työhön meneviä ja työstä palaavia ihmisiä, kylän kaikki neljä kauppaa odottavat avoimin ovin sisään astuvia asiakkaita. Elämän ja työn äänet kaikuvat korpimetsän siimeksessä.

Muutos siihen hiljaisuuteen, jonka nyt näen ympärilläni, on ollut todella nopea. Sotkamontien varrella seisovat entiset työntekijöitten asunnot ovat tyhjillään. Niille on määrätty toimenpidekielto eikä vielä ole varmaa, tuleeko niistä suojelukohteita. Jos talorivi puretaan, samalla puretaan yksi vanhimmista Kontiomäen rautatiehistoriaan yhdistävistä kokonaisuuksista. Asema-alue on sen jälkeen torsto, ei enää entisensä, koska näiden vanhojen rakennusten synnyttämä side menneisyyteen rikkoontuisi pysyvästi.

Miten uuden vuosituhannen myllerryksessä käy Kontiomäen? Nyky-yhteiskunta hakee jatkuvasti suurempia ja tehokkaampia kokonaisuuksia, pieniä hajasijoitettuja yksikköjä uhkaa tuho. Tavaraliikenteen kannalta Kontiomäki ei ole vähäpätöinen tekijä ja sen merkitys saattaa tulevaisuudessa kasvaa entisestään. Sen sijaan matkustajaliikenne vähenee jatkuvasti. Tällä hetkellä uhanalainen on ainakin Helsingistä Kontiomäen kautta Ouluun ajava yöjuna. Etelä-Savon radan perusparannus ja liikenteeseen tulevat Pendolino-junat nopeuttavat pääkaupunkiseudun ja Kuopion välistä junaliikennettä niin paljon, ettei yöjunan käyttö tuolla välillä ole mielekäästä. Kuopion pohjoispuolelta yöjunaan on tulijoita niin harvaksen, etteivät siitä väestä makuuvaunut täyty.

Kokonaisliikenteen jatkumisen kannalta avainasemaan noussevat veturimiesten työehtoneuvottelut. Niin kauan kuin nykyinen järjestelmä noin kolmituntisine yksinajojaksoineen säilyy, on Kontiomäen ajovarikko turvattu. Oulun ja Iisalmen suunnalta Kontiomäkeen kestää juuri tuon pisimmän sallitun ajoajan verran ja Kontiomäessä juniin vaihdetaan kuljettaja. Tätä ajoaikasäännön kumoamista kannatetaan jo eräissä veturimiespiireissäkin, koska työpäivistä tulee pitkiä ja toisten varikoitten lepohuoneissa joutuu kuluttamaan aikaansa. Automaattisen kulunvalvonnan vähitellen levitessä koko rataverkolle työaikakysymykset nousevat varmasti esille, koska nykyisen kaltaista järjestelmää ei silloin voi perustella edes turvallisuusnäkökohdilla. Jos ja kun pitemmät yksinajojakson sallitaan, Kontiomäen ajovarikko lienee ensimmäisten lopetettavien joukossa.

Kontiomäen nykyisestä tuntemattomuudesta kertoo ehkä jotain se, että aloittaessani tämän tutkimuksen teon vuonna 1999 soitin ensimmäiseksi VR:n tiedotusosastoon Helsinkiin kysyäkseni heiltä Kontiomäen aseman henkilö- ja puhelinnumerotietoja. Puhelimeen vastannut ystävällinen nainen selaili pitkään VR:n sisäistä puhelinluetteloa ja ilmoitti sitten käsityksenään, ettei Kontiomäellä enää ole VR:n asemaakaan, kun sitä ei löytynyt luettelosta. Asia selvisi lopulta: tiedot oli siirretty jo VR Cargon eli tavaraliikenteen puolelle. Henkilöliikenteen luettelossa sitä ei enää ollut.

Lähes varmaa on, että paikallisjunat eivät enää koskaan kolkuttele selkosten raiteita. Taivalkosken rata on lakkautettu, Vuokatin ja Nurmeksen välistä rataa uhkaa sama kohtalo. Ja millä väellä näillä radoilla pienikään moottorivaunu saataisiin täyteen? Kainuun ja Pohjois-Karjalan kylien asukasmäärät vähenevät koko ajan. Linja-auto vielä kiertää kylien ytimet, kutsutaksi kuljettaa tarvitsevan kotiovelta.

Rautateitten ulkopuolella Kontiomäen kylän tulevaisuus on hieman valoisampi. Viime aikoina kajaanilaiset ovat alkaneet ostaa sieltä tontteja ja rakentaa sinne omakotitaloja. Ongelmana tässäkin muuttoaallossa on tuo vanha kiertoliike: Kajaanin alueen työpaikkojen täytyisi lisääntyä tasaisesti, jos sukupolvesta toiseen kulkevaa jatkuvuutta halutaan. Jos työpaikkoja ei tule, Kontiomäellä kasvavat nuoret joutuvat edeltäjiensä tapaan muuttamaan pois työn perässä ja heidän vanhempansa hakeutuvat eläkepäiviksi lähemmäs palveluja – siis takaisin Kajaaniin.

Ainoa pelastus Kontiomäen kaltaisille kylille olisi jonkinlainen "takaisin maaseudulle" – kampanja, jolla ihmisiä koitettaisiin houkuttaa palaamaan juurilleen. Merkkejä tästä on ollut olemassa: aikoinaan pääkaupunkiseudulle tai muihin kaupunkeihin muuttaneet ja nyt eläkkeelle jääneet ovat alkaneet kysellä asuntoja pienistä kirkonkylistä ja myös työikäisiä viehättää ajatus paluusta maaseudulle. Asutuksen jatkuva keskittyminen vain muutaman kasvukeskukseen ympärille, pitkät työpäivät ja lisääntyvä stressi voivat alkaa lisätä kiinnostusta rauhallisiin asuinympäristöihin: muuan Kontiomäellä haastattelemani muisteli 1950-luvulla kuulleensa erään lääkärin lausuman ennustuksen, jonka mukaan vuonna 2000 Suomessa olisi enää vain kaksi ihmislajia: toinen puoli on mielisairas ja toinen puoli allerginen. Tuo ennustus on nyt hyvin lähellä täydellistä toteutumistaan.

Astun hiljaisen aseman laiturilta Rovaniemeltä tulleeeseen ja kohti Kuopiota matkaavaan henkilöjunaan. Se vie mutkin pois täältä, tutkimuksen kannalta lopullisesti. Nousen takimmaiseen vaunuun. Ovenvieruspenkillä nuori tyttö palauttaa ajatukseni nykypäivään. Hän löhöää penkillä, silmäilee ulos vaunun ikkunasta ja sanoo kännykkäänsä: "En mä tiedä missä ollaan. Tää on joku perähikiä jossain Kajaanin takana." Niinpä, Kajaanin *takana* – kaikki suunnatkin katsotaan nykyisin Helsingistä päin.

Matkallani kohti asemaa kävelin Sotkamontieltä veturitallien vierestä kohti junalaitureita ja osuin sattumalta tallialueen vieressä sijaitsevan aution VR:n entisen työsuhdetalon pihaan. En ollut taloa nähnyt ennen kuin tien puolelta ja pysähdyin pitkäksi aikaa katsomaan sitä. Piha kuvasi hyvin niin omia tunnelmiani pitkän tutkimusjakson jälkeen samoin kuin Kontiomäen koko nykyisyyt-

tä. Ennen niin komea, punaiseksi maalattu paritalo oli ränsistynyt, porraslaudat lahonneet, pihanurmi villiintynyt. Pihalla, puun juurella kyyhötti vielä vanha koirankoppi, mutta yksikään Turre ei enää milloinkaan vartioisi sen oviaukosta elämänpiirinsä rajoja. Nämä talot elävänä pitänyt aika on peruuttamattomasti ohitse.

Dieselveturin vetämä juna nytkähtää verkkaisesti liikkeelle. Se ohittaa ensin aseman ja ravintolan, sen jälkeen veturitallit ja entisen polttoainekentän, jossa nyt kohoavat suuret dieselöljytankit; nekin katoavat kohta kun sähkörata ylittää kohta tänne. Vaunu heilahtaa kevyesti junan ylittäessä Nurmeksen radan vaihteen. Niin monelle on tämä jo ehtinyt tulla tutuksi, tämä viimeinen lähtö Kainuusta, mutta silti se on lähtijälle aina ainutkertainen tapahtuma. Jokainen junan pyöränakseliä kierros vie meitä kohti sitä ilmansuuntaa, johon Kainuusta on aina lähdetty, kohti etelää...



Viimeinen näkymä Kontiomäeltä

SUMMARY

Far, far away, nearby a main passage.

An ethnological study of the life spans of Kontiomäki railtown 1950 – 1973

This study is located on Kontiomäki railtown; which is a small village some 600 kilometres north from Helsinki. Kontiomäki is a typical railtown. The Finnish State Railway Company, VR, was the sole employer there. Outside Kontiomäki lays a countryside where people lived most of the farming.

In the beginning at 20th century the new railway from Kouvola to Iisalmi was ready. It was called "Savo railway", because the main part of it went through the Savo province. North from Iisalmi is Kainuu province, one of the poorest parts of Finland. During many years the crops failed there and Southern Finland was obliged to deliver relief there. When the line was ready to Iisalmi, people wanted to carry out the construction works of the line to Kajaani, capital of Kainuu. When that line was ready, at 1908, man saw that there was a necessity to build a new line from Kajaani to the Oulu, which was at that time a merchant centre of North Finland. This line was ready at the beginning of 1930's. A little before that, 1923, Kontiomäki was connected with railway to the South Finland.

Kontiomäki didn't exist before that. There was no village, only two farms, located quite far away from the present-day centre. One of the farmers, Mr. Kalle Keränen, was a very powerful man, a member of the municipal council and he had also some relations to the top of the Finnish political élite. He was also the main force behind the Kontiomäki-railway project. Without him it is very likely that the new line would never been draw through Kontiomäki.

By and by this new railtown grow bigger. The new lines, first to the Karelian Isthmus through Nurmes and later a northbound line to Taivalkoski and some 30 years ago eastward to Vartiuss made Kontiomäki a one of the biggest railway junctions in Finland.

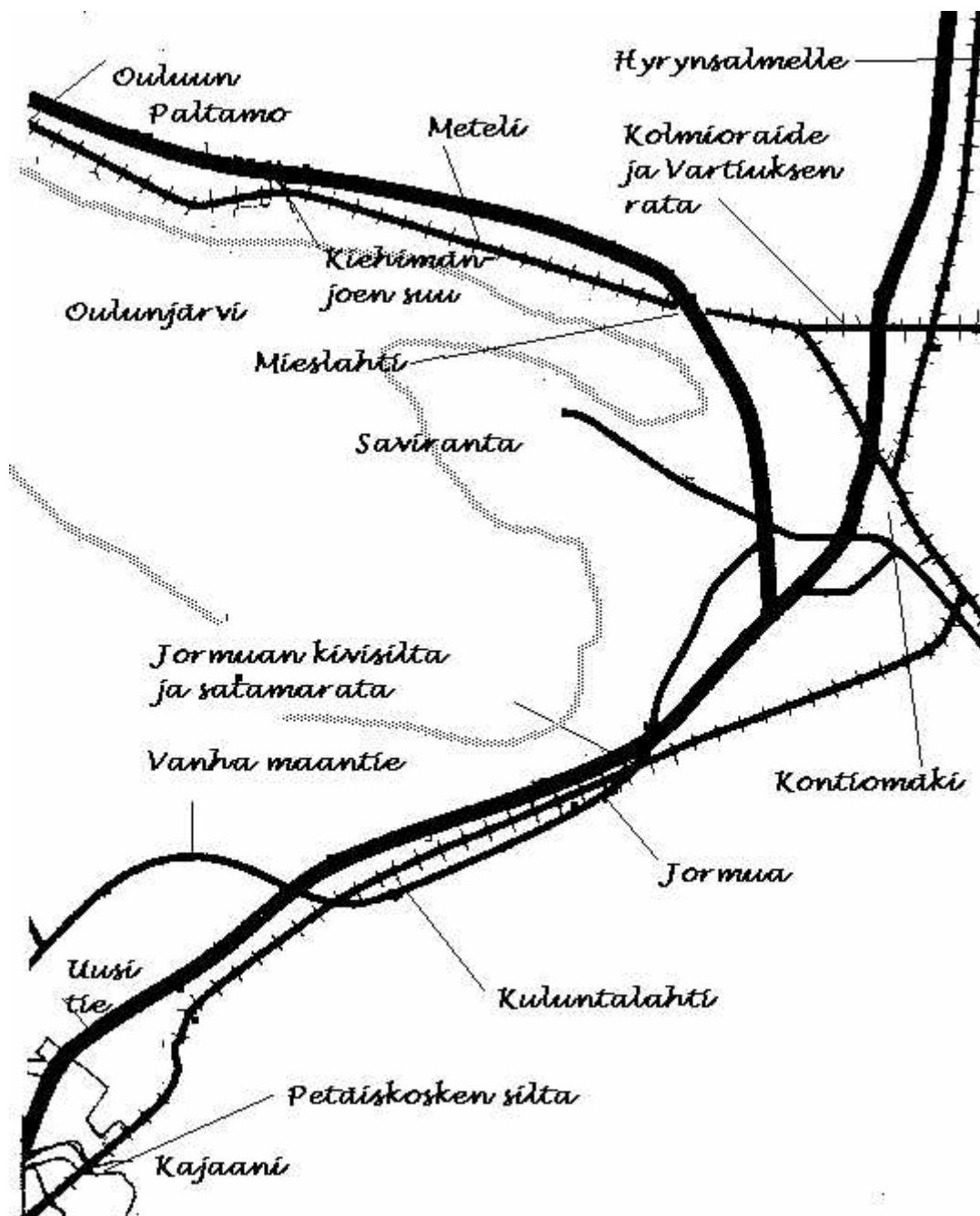
This dissertation studies the rise and fall of Kontiomäki. It is based on interviews. People, who have been working at Kontiomäki between 1950 – 1973 think back on that period. The points of view are: "How it felt to work and live at Kontiomäki", "Which kind of social life did people have there", "What differences there were working at the railway company VR or outside it", "What did people do in their spare time in the middle of nowhere" and "how it felt to move away from Kontiomäki".

My study based a Canadian "one-company-town" structure. It was presented by Rex A. Lucas in the beginning of 1970's and his model was completed ten years later by John H. Bradbury and Isabelle St-Martin. Lucas's study focused mainly on the Canadian mining towns and it presented a company life-span pattern. He found out those one-company towns always follows a certain structure. He didn't include in his model the decease of the towns and it was first Bradbury and St-Martin, who introduced "the winding-down" aspect as a one alternative of the end of a mining town.

I have adapted this expanded model to my study and I prove that this structure can also adapt to Kontiomäki railtown. It has, however, some restrictions, but mainly this life-span pattern fits perfectly to Kontiomäki. This life-span theory is not widely used in the Finnish academically thesis or studies. In fact, this is the very first paper, which consternate on this subject. This is, in fact, also the first Finnish thesis written on railway culture and history.

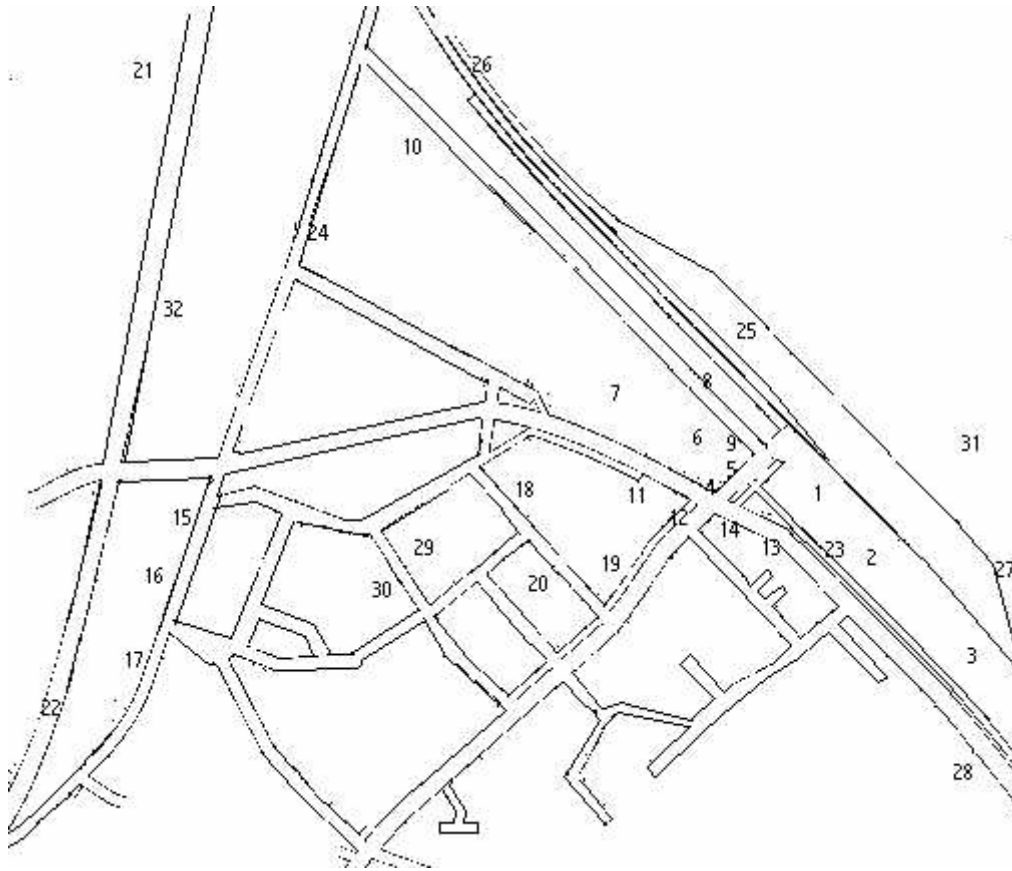
The Kontiomäki rail town was born out of nothing; its golden age was quite a short, only 40 odd years. It lives still but on a pilot light. The engine depot is still there but the number of the engine drivers has got down drastic. The period of prosperity is over. Passenger traffic via Kontiomäki is slight and cargo is nowadays very significant for the future of Kontiomäki rail town. On the contrary of the mining towns, railtown can never be shut down immediately. Usually the number of traffic goes first down; its many different operations will be decreased and number of employees demising. Only if the whole line will be shut down, railtown can cease to exist in a short time. This is, however, not what is going on in Kontiomäki because it is a well-established freight centre and very important port-of-call for the trains running between Russia and Europe.

LIITE 1



Kontiomäen liikennealueen yleiskartta.

LIITE 2



Kontiomäen taajamakartta tutkimusajankohtana

1: Rautatieasema; 2: Asemaravintola; 3: Veturitallit; 4: Mikkosen kauppa; 5: Poliisiasema;
 6: Kivitalot; 7: VR:n urheilukenttä; 8: Autotallit; 9: Kerhoparakki; 10: Puutteenperän asuin-
 alue; 11: Matkustajakoti; 12: Osuusliike; 13: Moranderin kauppa; 14: Tertun baari; 15: Kap-
 peli; 16: Koulu; 17: Vanha tielinjaus; 18: Monitoimitalo; 19: Kerhotalo; 20: Rinteen alue;
 21: Vanha työväentalo; 22: Uusi Viitostie; 23: Sotkamontien asuinalue; 24: Huoltotie;
 25: Ratapiha; 26: Taivalkosken/Vartiuksen suunta; 27: Kajaanin suunta; 28: Sotkamon
 maantie; 29: Uusi urheilukenttä; 30: Kunnan rivitalot; 31: Pumppuhuone; 32: Karhun maa-
 tila

LÄHTEET

Haastattelut:

(kaikki haastattelut suoritettu heinäkuu 1999 ja maaliskuu 2000 välisenä aikana)

Arffman, Veikko, vt. kylänkehittäjä, Kontiomäki
 Haverinen, Hannu, veturinkuljettaja, Kontiomäki
 Juvonen, Reijo, veturinkuljettaja (eläk.), Kontiomäki
 Juvonen, Anja, rouva, Kontiomäki
 Kaakinen, Eino, konduktööri (eläk.), Kajaani
 Kangasniemi, Aulis, veturinkuljettaja (eläk.), Kajaani
 Karjalainen, Eljas, vaunumestari (eläk.), Kontiomäki
 Karjalainen, Helmi, rouva, Kontiomäki
 Karjalainen, Toini, kansakoulunopettaja (eläk.), Kontiomäki
 Kempainen, Aapo, metsämies (eläk.), Hyrynsalmi
 Kempainen, Hilikka, postivirkailija (eläk.), Hyrynsalmi
 Keränen, Esa, maanviljelijä, Karhun talo, Kontiomäki
 Kurkinen, Venla, junaemäntä (eläk.), Kajaani
 Lehto, Kari, asemapäällikkö, Kontiomäki
 Leinonen, Liisa, toiminnanjohtaja, Kontiomäki
 Lepistö, Kalevi, konduktööri, Melalahti
 Lepistö, Sulo, kuormausmestari (eläk.) Kajaani
 Lepistö, Elsa, rouva, Kajaani
 Luostarinen, Pertti, veturinkuljettaja (eläk.), ent. kunnanvaltuutettu, Saviranta
 Lyytinen, Helvi, junaemäntä (eläk.), Kajaani
 Marttinen, Seija, ravintolanjohtaja (eläk.), ent. kunnanvaltuutettu, Paltamo
 Marttinen, Väinö, veturinkuljettaja (eläk.), Paltamo
 Mikkonen, Esko, veturinkuljettaja (eläk.), Ristijärvi
 Morander, Helga, kauppias (eläk.), Kajaani
 Parviainen, Kauko, varastonhoitaja (eläk.), ent. kunnanvaltuutettu, Kontiomäki
 Pekkarinen, Vilho, veturinkuljettaja (eläk.), ent. kunnanvaltuutettu, Pieksämäki
 Piippo, Armas, veturinkuljettaja (eläk.), ent. kunnanvaltuutettu, Kajaani
 Piippo, Hannu, veturinkuljettaja (eläk.), Kajaani
 Rautiainen, Hilja, rouva, Kontiomäki
 Rautiainen, Vilho, veturinkuljettaja (eläk.), Kontiomäki
 Riehkangas, Liisa, ravintolanjohtaja (eläk.), Paltamo
 Riehkangas, Yrjö, asemamies (eläk.), Paltamo
 Seppänen, Matti, varikonjohtaja (eläk.), Pieksämäki
 Sovelius, Hannu, peruskoulunopettaja, Kontiomäki
 Sovelius, Tarja, peruskoulunopettaja, Kontiomäki
 Tauro, Seija, kunnankätilö (eläk.), kunnanvaltuutettu, Kontiomäki
 Teittinen, Matti, veturinkuljettaja (eläk.), Lapinlahti
 Tsutsunen, Fanni, keittäjä (eläk.), Kontiomäki
 Turunen, Martti, pastori, Paltamo
 Välimäki, Esko, asemapäällikkö (eläk.), Ylivieska
 Ylä-Kotola, Kalevi, veturinkuljettaja (eläk.), Pieksämäki

Puhelinhaastattelu:

Liedes, Seppo, veturinkuljettaja, moottorivaunuharrastaja, Oulu. 3.4.2000.

Suulliset tiedonannot:

Alanko, Kimmo, rautatieharrastaja, Lahti
Riikonen, Minna, opiskelija, Lapinlahti

Arkistot:

HMVY:

Haapamäen Museoveturiyhdistys ry.:n arkisto, Haapamäki:
Hallintoaineisto
Kontiomäen arkistoaineisto

KA:

Kansallisarkisto, Helsinki:
Rautatiehallituksen arkisto (RH)

KKKA:

Kajaanin kaupungin kotiseutuarkisto, Kajaani:
Artturi Karjalaisen arkisto
Kainuun nuorisoseurojen keskusseuran arkisto
VR:n kirjediaarit

KKLT:

Paltamon kunnankirjaston Kontiomäen sivukirjaston lainaajatilastot.

MMA:

Mikkelin maakunta-arkisto, Mikkelä:
Valtionrautatiet, 19.ratajakson asiakirjat.
Valtionrautatiet, 14. ratajakson asiakirjat

OMA:

Oulun maakunta-arkisto, Oulu:
Paltamon nimismiehen arkisto (PNA)
Paltamon piirin apulaisnimismies (PPA)
Valtionrautatiet: Liikennealueen toimiston arkisto; Kontiomäki-Kostamus rrs.arkisto

PKA:

Paltamon kunnan arkisto, Paltamo:
Keskusvaalilautakunnan asiakirjat
Kunnanvaltuuston pöytäkirjat
Kontiomäen koulun arkisto

PMA:

Postimuseon arkisto, Helsinki

RTLA:

Rautatieläisten liiton arkisto, Helsinki:

Kontiomäen ammattiosastojen 80 (liikenteenhoito), 121 (ratapuoli) ja 145 (rataesimiehet) kirjeenvaihto.

SKS/KRA:

Suomalaisen kirjallisuuden seura / Kansanrunousarkisto, Helsinki

SRM:

Suomen Rautatiemuseon arkisto, Hyvinkää

Liikennetilastot

Matkaravinto ja Maja Oy:n arkisto

Asemapiirrosarkisto

SVML:

Suomen Veturimiesten Liiton arkisto, Helsinki:

Kontiomäen veturimiesten ammattiosaston kirjeenvaihto 1950 - 1979.

TA:

Työväen arkisto, Helsinki

Kontiomäen ammattiosastoitten arkistot

Terroritilasto

TYKL:

Turun yliopisto, kansatiede, TYKL-arkisto, kysely numero 17

VP:

Valtiopäivien asiakirjamateriaali, Helsingin yliopiston kirjasto

VRPM:

VR:n Pieksämäen ratapiirin arkisto, Pieksämäki:

Valtion Rautateiden 10. ratajakson (Kuopio) arkisto

Välimäki:

Valtionrautatiet, lehtileikkeitä VR:n Kajaanin tapahtumista, kerännyt asemapäällikkö Yrjö Välimäki. Säilytetään Suomen Rautatiemuseon arkistossa Hyvinkäällä.

Sanomalehdet:

Helsingin Sanomat

Iisalmen Sanomat

Kajaani

Kaleva

Koti-Kajaani

Kajaanin Lehti

Kainuun Sanomat

Kuopion Sanomat

Salmetar

Uusi Savo

Aikausi- ja sanomalehdet, kausijulkaisut ja painotuotteet:

- Aho 1896: Aho, Juhani: Kallaveden ylitys kelirikon aikana. *Uusi Kuvalehti* 24/1896.
- Ajo 1946: Ajo, Reino: Liikennealueiden kehittyminen Suomessa. *Fennia* 69/3 1946.
- Alopaesus 1893: Alopaesus, J.: Rautatievirkamiehen jouluilta. *Kansan Lehti joulunumero/1893*.
- Anon. 1987: Anonyymi: Tämä oli hyvä työpaikka. *LR-Vinkki* 3/1987.
- Anon. 2004: Anonyymi: "Kontiomäen rata tarpeeton". *Ylä-Karjala* 17.2.2004.
- Bradbury&St-Martin 1983: Bradbury, John H. ja St-Martin, Isabelle: Winding Down in a Quebec Mining Town: a Case Study of Schefferville. *The Canadian Geographer* XXVII/2 1983.
- Castrén 1906: Castrén, Jalmar: J.V.Snellmanin kannasta rautatiekysymyksiin. *Valvoja* 1906/26.
- Day&Murdoch: Day, Graham ja Murdoch, Jonathan: Locality and community: coming to terms with place. *The Sociological Review Vol 41 No 1* 1993.
- Eskonen 1959: Eskonen, Juhani: Koillismaa sai rautatien. *Viikkosanomat* 22/1959.
- Hansen 1978: Hansen, Jens Chr.: The one-company town in Norway. *Norsk geografisk tidsskrift* 32/3 1978.
- Helle 1985: Helle, Reijo: Alueellinen tuotantokompleksi - Neuvostoliiton alueellista kehittämisstrategiaa. *Terra* 97/4.
- Hellstén 1990: Hellstén, Martti: Ravintolavaunut ja niiden käyttö Suomessa 1912 - 1990. *Resiina* 3/1990.
- Hellstén ym. 1990: Hellstén, Martti; Juntunen, Kari ja Nummelin, Markku: Matkaravinto Oy:n junatarjoilutoimintaa. *Resiina* 1/1990.
- Hirvonen 1959: Hirvonen, M: Onko veturimiehillä ammattitauteja? *Veturimies* 7/1959.
- Hyyrynen 1957: Hyyrynen, Eino: Rautatieläisten vapaa-ajan henkisistä harrastuksista ja niiden ilmenemismuodoista. *Veturimies* 8/1957.
- I-a 1904: I-a [Into K.Inha]: Höyryhevolla Ämmän partaalle. *Kyläkirjaston kuvalehti B-sarja / joulunumero* 1904.
- Indianaja...1873: "Indianaja väijymässä rautatie-junaa" *Suomen Kuvalehti* 12/1873.
- Juvonen 1975: Juvonen, Reijo: Veturimiehet Kainuun maisemissa. *Veturimies* 5/1975.
- Järveläinen 1918: Järveläinen, Risto: Omasta piiristä. *Kajaanin Lehti* 06.08.1918.
- Karjalainen 1991: Karjalainen, Elli: Muuttoliike ja alueelliset kehityserot Kainuussa 1980 - 85. *Terra* 103:2.
- Karvonen 2003: Karvonen, Lauri: Yhdistetyt kuljetukset kasvun raiteilla. *TransPress* 01/2003.
- Kianto 1918: Kianto, Ilmari: Rautatie rakennettava Suomussalmelle. *Kajaanin Lehti* 12.6.1918.
- Kinnunen 1978: Kinnunen, Pekka: Vaunujen siivoaminen osa Kontiomäen asemantyötä. *Kainuun Sanomat* 31.7.1978.
- Korteniemi 1985: Korteniemi, Ossi: Tornionlaakson radan tavoite yhä Jäämeri. *Pohjolan Sanomat* 22.2.1985.
- Koskinen 2000: Koskinen, Sanna: Piknik raiteilla. *Helsingin Sanomat* 07.08.2000.
- Kurkkanen 2003: Kurkkanen, Jouni-Matti: Greenpeace vastaan Lappi - vai eikö sittenkään? *Lapin Kansan* 19.11.2003.
- Lagerblom 1999: Lagerblom, Kimmo: Pitkin Sotkamon-rataa. *Linjaus* 5/1999.
- Lagerblom 2000a: Lagerblom, Kimmo: Junalla Köli-vuoristossa. *Resiina* 4/2000.
- Lagerblom 2002a: Lagerblom, Kimmo: Pohjoisen Savon radan synty. *Resiina* 3/2002.
- Lagerblom 2002b: Lagerblom, Kimmo: Junalla yli Kallaveden. *Resiina* 3/2002.
- Lagerblom 2002c: Lagerblom, Kimmo: Ratojen varsilta 3. *Resiina* 3/2002.

- Lagerblom 2002d: Lagerblom, Kimmo: Rajarata - Ruotsin puoleisen Tornionjokilaakson rautateitten historiaa. *Resiina* 1/2002.
- Lagerblom 2003: Lagerblom, Kimmo: Ratojen kiviaidat. *Resiina* 3/2003.
- Lagerblom 2004a: Lagerblom, Kimmo: Otanmäen malmirata. *Resiina* 4/2004.
- Lagerblom 2004b: Lagerblom, Kimmo: Erämaarata. Iisalmen - Kajaanin radan 100-vuotias historia. *Resiina* 3/2004.
- Liedes 2004: Liedes, Seppo: Kiskoautoliikenne Suomessa 50 vuotta 1954 - 2004, osa 2. *Resiina* 3/2004.
- Lightner 1983: Lightner, D.L.: Railroads and the American Economy the Fogal Thesis in retropect. *Journal of Transport History, 3rd series, Vol IV. no 2* 1983.
- Lohmann 1996: Lohmann, Georg: Yhteisöt ja sosiaalisen oikeudenmukaisuuden ongelmat. Suom. Tuomas Nevanlinna. *Tiede ja edistys* 1/96.
- Luostari-Apila 1961: Luostari-Apila, Helmi: Nopeammin, turvallisemmin, mukavammin. *Uusi Kuvalehti* 31/1961.
- Mielonen 1965: Mielonen, Mauno: Die Vaara-Siedlung in Nordkarelien und ihre Beziehung zur Landwirtschaft. *Fennia* 93:2.
- NSB 1995: Norjan valtionrautateitten mainos. Kirjoittajan hallussa.
- Nummelin 1987: Nummelin, Markku: Erämaarata Kontiomäki - Taivalkoski ja haararata Pesiökylä - Ämmänsaari. *Resiina* 5/1987.
- Numminen 2002: Numminen, Juha: "Mepä emme anna periksi". *Apu nro* 1/2002.
- Oinonen 1999: Oinonen, Lauri: Miljoonatalon tarinat ken tietäisi? *Keuruun joulu* 1999.
- Paasi 1991a: Paasi, Anssi: Yhteisötutkimuksen kielestä ja sen metodologisista implikaatioista: teoriaa ja empiirisiä esimerkkejä. *Terra* 103/3. (lehden kannessa artikkelin otsikkona: 'Ympäristötutkimuksen kielestä...')
- Paasi 1991b: Paasi, Anssi: Muuttuvat aluekäsitkset maantieteen kehityksen heijastajina. *Terra* 103/4.
- Palmén 1898: Palmén, E.G.: Tulevasta rautatiepolitiikastamme. *Valvoja* 1898/18.
- Palmén 1899b: Palmén, E.G.: Tulevasta rautatiepolitiikastamme. *Valvoja* 1899/19.
- Petäjistö 1952: Petäjistö, K.: Asuinrakennusten sijoittelu valtionrautateitten liikennepaikoilla. *Rautatieläinen* 19/1952.
- Pihkanen 1975: Pihkanen, Lauri: Näkökohtia kuljetuskustannuksista satamiin. *Rautatieliikenne* 6-7/1975.
- Pirhonen 2004: Pirhonen, Teuvo: Länsi-Orimattilaan rautatieasema? *Etelä-Suomen Sanomat* 10.01.2004.
- Polkupyörärata 1895: Polkupyörärata. *Uusi Kuvalehti* 9/1895.
- Puutavarantarjoamisohjeet 1958: Puutavarantarjoamisohjeet. *Yhtä matkaa joulunumero*/1958.
- Pyrhönen 1999: Pyrhönen, Kimmo: Tavaraliikenteen muutokset VR:llä. *Linjaus* 1/1999.
- Pyrhönen 2003: Pyrhönen, Kimmo: Jämsänkoski - Jyväskylä oikorata. *Resiina* 2/2003.
- Rautateiden... 1898: Rautateiden aikakaudella. *Uusi kuvalehti* 2/1898.
- Rautatieläisten... 1921: Rautatieläisten asuntoasian komitean mietintö. *Kaleva* 26.5.1921.
- Salo 1987: Salo, Sakari K.: Kuluntalahden - Jormuanlahden puutavaransiirtorata. *Resiina* 5/1987.
- Salo 1995: Salo, Kari: Kukkona laskumäellä - Vr3 "Kukko". *Resiina* 4/1995.
- Salo 2000: Salo, Kari: Valtionrautateiden vetureiden ja vaunukaluston vauriot talvisodan aikana. *Resiina* 1/2000.
- Schulman 1991: Schulman, Harry: Olemassaolon sijainninmäärittäystä kaupungin kaoksessa. *Terra* 103/4.
- Seppänen 1995: Seppänen, Matti: Varkauden rautatieliikennettä 1950-luvulla. *Resiina* 1/1995.
- Talman 1985: Talman, Paavo: Teollisuuden vaikutukset maaseutuyhteisössä. *Terra* 97/1.

- Tani 1996: Tani, Sirpa: Aistit, muistot ja media: näkökulmia henkilökohtaisiin ja kollektiivisiin mielenmaisemiin. *Terra* 108:2 1996.
- Tervo 1939: Tervo, Kyllikki: Sotkamo 150 v. sitten. *Kainuun Sanomat* 4.3.1939.
- Törrönen 1968: Törrönen, Eino: Veturimiesten näyttämökerholla hyvä menestys VR:n näytelmäkilpailussa Pieksämäellä. *Veturimies* 4/1968.
- UK 1902: *Uusi Kuvalehti* 14/1902, otsikoimaton artikkeli.
- Vainio 2004: Vainio, Riitta: Nopean kasvun odotus kutkuttaa mäntsäläläisiä. *Helsingin Sanomat* 03.04.2004.
- Wallin 1893: Wallin, Väinö: Suomen maantiet v. 1808. *Fennia* 8/2 1893.
- Waltari 1929: Waltari, Mika: 23.30 - Pikajuna Viipuriin. *Tulenkantajat* 6-7/1929.
- Westphalen 1952: Westphalen, A[lfred]: Liikenteen vaikutus asutuksen kehittymiseen. *Rautatieläinen* 19/1952.
- Viljakainen 1968: Viljakainen, K: Rauteiden merkitys suuri Outokummun kaivoskauppalalle. *Rautatieuutiset* 1/12.01.1968.
- Virkkala 1984:
Virkkala, Seija: Monitoimipaikkaiset teollisuusyritykset ja kehitysalueen ulkoinen kontrolli. *Terra* 96/3.
- Wisting 1975: Wisting, Tor: Linjegods A/S - norjalainen kappaletavarajärjestelmä. *Rautatieliikenne* 6-7/1975.
- Visuri 1999: Visuri, Matti: Valtionrautateiden ja Jokioisten rautatien linja-autoliikenne. *Resiina* 1/1999.
- Välimäki 1962: Välimäki, Esko: Pikkujoulu Kontiomäellä. *Rautatieläinen* 51 - 52/1962.

Julkaisematon tai painamaton kirjallinen aineisto:

- Castrén 1921: Castrén, Liisa: *Kemin- Rovaniemen ratakysymys*. Suomen historian laudaturtyö, Helsingin yliopisto, humanistinen tiedekunta.
- Gundersen 1977: Gundersen, Håkon: *Jernbane og stat*. Sosiologian opinnäytetyö. Samfunnsvitenskapelig fakultet, Universitet i Bergen, Norge.
- Juvonen 1995a: Juvonen, Reijo: Otsikoimaton veturimieshistoriikki. *Perinnealbumi Kontiomäen veturimiehistä*. Toim. Hannu Piippo. S. 5 - 7. (kirjoittajan hallussa)
- Juvonen 1995b: Juvonen, Reijo: Veturimiesten reservi aikainen touhu Kontiomäellä. *Perinnealbumi Kontiomäen veturimiehistä*. Toim. Hannu Piippo. S. 12 - 13. (kirjoittajan hallussa)
- Kallio 1956: Kallio, Teo: *Suomen postiautoliikenne ja sen mainonta*. Myynti- ja mainoskoulun mainoshoitajan kurssin yleisen linjan diplomityö. Helsinki. (Postimuseon kirjasto, Helsinki)
- Laamanen 1953: Laamanen, Eila Ilona: *Rautatien rakentaminen eräretkien Punkaharjun halki*. Suomen historian pro gradu-työ. Helsingin yliopisto, humanistinen tiedekunta.
- Marthinsen 1976: Marthinsen, Brit Aase: *NSB og urbaniseringsprosessen. Regional utvikling av funksjoner og arbeidsplasser i NSB 1946 -72*. Maantiedon opinnäytetyö. Universitet i Bergen, Geografisk Institutt.
- Rautatiehistoria: *Rautatiehistoria*. Rautatieopiston opetusmoniste. 22.01.1960. (kirjoittajan hallussa)
- Rysevik 1979: Rysevik, Torbjørn: *Striden om Raumabanen på det lokal- og rikspolitiske planet*. Yhteiskuntatieteitten opinnäytetyö. Samfunnsvitenskapelig fakultet, Universitet i Bergen, Norge.
- Seppänen 1998: Seppänen, Matti: *Veturimiesten höyrykattilan valvojan koulutuksesta*. Lehdiartikkelia varten tehty julkaisematon selvitys. (kirjoittajan hallussa)

- Teppo 1957: Teppo, Raimo: *Vaasan radan syntyhistoria*. Suomen historian laudaturtyö, Helsingin yliopisto, humanistinen tiedekunta.
- Tuomola 2000: Tuomola, Satu-Miia: *Elämää Noormarkun ruukinmäellä - paikallisen teollisuusyhdyskunnan elinkaari 1800-luvun alusta nykypäivään*. Kansatieteen pro gradu-työ. Turun yliopisto, Kulttuurien tutkimuksen laitos.
- Valta 1990: Valta, Reijo: *Vesiliikenne Iisalmen reitillä 1850-luvulta vuoteen 1873*. Taloushistorian sivulaudatur. Jyväskylän yliopisto, historian laitos.

Kirjallisuus ja muut julkiset painotuotteet:

- Aaltonen 1964: Aaltonen, Esko: *Maaseudun kulttuuriperintö - kirjoitelmia perinteellisestä ja muuttuvasta talonpoikauskulttuurista*. WSOY: Porvoo.
- Aho 1920: Aho, Juhani: *Maailman murjoma. Kootut teokset III*. WSOY: Porvoo. (kaunokirj.)
- Ahonen 1961: Ahonen, Felix: *Kajaanin kaupungin historia 3. 1810 - 1905*. Kajaanin kaupunki: Kajaani.
- Ahponen&Järvelä 1983: Ahponen, Pirkkoliisa ja Järvelä, Marja: *Maalta kaupunkiin, pienentalta tehtaaseen. Tehdastyöläisen elämäntavan muutos*. WSOY: Juva.
- Ahveninen&Kuusterä 1982: Ahveninen, Jorma ja Kuusterä, Antti: *Teollisuus ja rakennustuotanto. Suomen taloushistoria 2 - Teollistuva Suomi 1*. Toim. Jorma Ahveninen, Erkki Pihkala ja Viljo Rasila. Tammi: Helsinki. S. 222 - 261.
- Alameri ym. 1998: Alameri, Mikko; Kalliomäki, Reino; Nummelin, Markku ja Ojanperä, Kari: *Jokioisten rautatie - 100 vuotta liikenteelle avaamisesta*. Museorautatieyhdistys: Forssa.
- Alameri&Hovi 1984: Alameri, Mikko ja Hovi, Ilkka: *Rautatiet ja pienoisrautatiet*. Tammen T-kirjasarja. Tammi: Helsinki.
- Alapuro 1994: Alapuro, Risto: *Suomen synty paikallisena ilmiönä 1890 - 1933*. Hanki ja jää: Porvoo.
- Alasuutari 1993: Alasuutari, Pertti: *Erinomaista, rakas Watson - johdatus yhteiskuntatutkimukseen*. Hanki ja jää: Tampere.
- Alestalo 1999: Alestalo, Matti: *Yhteiskunnan rakennusmuutos ja hyvinvointivaltio. Tuleva tuhat*. Toim. Maija Metsä. Trendit/Tilastokeskus: Jyväskylä. S. 88 - 98.
- Alestalo ym. 1993: Alestalo, Jouko; Heikkinen, Olavi ja Kinnunen Ismo: *Kainuu ja Koillis-pohja. Maisemat, asuinympäristöt*. Toim. Pentti Alalammi. Maanmittaushallitus ja Suomen Maantieteellinen Seura: Forssa. S. 98 - 105.
- Alho 1968: Alho, Keijo: *Teollistumisen alkuvaiheita Suomessa*. Otava: Keuruu.
- Allardt&Littunen 1975: Allardt, Erik ja Littunen, Yrjö: *Sosiologia*. Neljäs painos. WSOY: Porvoo.
- Anderson 1996: Anderson, Berit: *Stasjoner og stasjonbygninger. Banen og bygda - Tertiten gjennom 100 år*. Red. Hans Fredrik Dahl og Finn Halling. Stiftelsen Urskog - Hølandsbanen: Oslo. S. 161 - 185.
- Andreae 1979: Andreae, Sophia: *Railway Towns. Railway Architecture*. Ed. Marcus Binney and David Pearce. Orbis: London. S.176 - 189.
- Anttila 1982: Anttila, Veikko: *Jyväskylän Tourula - pieniyhteisötutkimus*. Suomi-sarja 123:4. SKS: Jyväskylä.
- Arlov 2003: Arlov, Thor B.: *Svalbards historie*. Tapir: Trondheim.
- Aro 1996: Aro, Laura: *Minä kylässä - identiteettikertomus haastattelututkimuksen folkloreina*. SKS:n toimituksia 650: Vaasa.
- Aronsson 1999: Aronsson, Peter: *Perspektiv på stationssamhällen i nordisk forskning. Stationssamhällen - nordiska perspektiv på landsbygdens modernisering*. Red. Peter

- Aronsson och Lennart Johansson. Acta Wexionensia, Serie 1 Humaniora nr 2. Vaxjö universitet&Sveriges Järnvägmuseum: Malmö. S. 13 - 65.
- Atwell 1979: Atwell, David: Major city stations. *Railway Architecture*. Ed. Marcus Binney and David Pearce. Orbis: London. S. 24 - 47.
- Augé 1999: Augé, Marc: *Non-place - Introduction to an Anthropology of Supermodernity*. Trans. John Howe. Verso: UK.
- Bachelard 2003: Bachelard, Gaston: *Tilan poetiikka*. Suom. Tarja Roinila. Nemo: Helsinki.
- Bahtin 1987: Bahtin, Mihail: *Speech Genres and Other Late Essays*. University of Texas Press: Austin.
- Bailey 1976: Bailey, Martin: *Freedom Railway. China and the Tanzania-Zambia Link*. Rex Collings: London.
- Barthes 1993: Barthes, Roland: *Tekijän kuolema, tekstin synty*. Toim. Lea Rojola, suom. Lea Rojola ja Pirjo Thorel. Vastapaino: Jyväskylä.
- Beckman 1990: Beckman, Svante: *Utvecklingens hjältar - om den innovativa individens i samhälls tänkandet*. Carlsson: Stockholm.
- Bellow 1991: Bellow, Saul: *Bellarosa*. Suom. Marja Alopaeus. Tammi: Hämeenlinna. (kaunokirj.)
- Benjamin 1989: Benjamin, Walter: *Messiaanisen sirpaleita - kirjoituksia kielestä, historiasta ja pelastuksesta*. Suom. Raija Sironen. Toim. Markku Koski, Keijo Rahkonen ja Esa Sironen. Kansan Sivistystyön Liitto ja Tutkijaliitto: Jyväskylä.
- Berger&Luckmann 1995: Berger, Peter L. ja Luckmann, Thomas: *Todellisuuden sosiaalinen rakentuminen*. Suom. ja toim. Vesa Raiskila. Gaudeamus: Helsinki.
- Bergholm 1993: Bergholm; Tapio: Suomen autoistumisen yhteiskuntahistoriaa. *Kiskoilta asfaltille - maantieliikennemuotojen kehitys Suomessa vuosina 1945 - 93*. Toim. Jarmo Peltola. Tiemuseon raportteja 3.93: Helsinki s. 65 - 92.
- Biermann 1995: Biermann, Werner: *Tanganyika Railways . Carrier of Colonialism. An Account of Economical Indicators and Social Fragments*. Afrikanische Studien. Band 9. LIT: Münster.
- Blomstedt 2003: Blomstedt, Jan: *Retoriikkaa epäilijöille*. Loki-kirjat: painopaikka puuttuu.
- Bluestone&Harrison 1982: Bluestone, Barry ja Harrison, Bennett: *The Deindustrialization of America*. Basic Books: USA.
- Borg&Sänkiaho 1993: Borg, Olavi ja Sänkiaho, Risto: Punamullasta politiikan perusratkaisu puoleksi vuosisadaksi. *Suomalaisten tarina 3. Rakentajien aika 1937 - 1967*. Toim. Jaakko Itälä. Kirjayhtymä: Jyväskylä. S. 81 - 97
- Bräunlein 2003: Bräunlein, Manfred: *Ludwigskanal und Eisenbahn. Wege und Irrwege zwischen Main und Donau*. Toinen, uusittu painos. C.W.Schmidt: Neustadt/Aisch.
- Brunnström 1981: Brunnström, Lasse: En alternativ skiss till berättelsen om Kiruna - "gruvsamhälle i ödemark". *Perspektiv på svensk stad - staden som forskningsobjekt 1950 - 1980*. Akademilitteratur: Malmö. S. 77 - 86.
- Burman 1979: Burman, Peter: Small Town Stations. *Railway Architecture*. Ed. Marcus Binney and David Pearce. Orbis: London. S. 68 - 87.
- Bylund 1977: Bylund, Erik: Erfarenheter från glesbygdens forskningen i Sverige. Julkaisuissa Selvik 1977, s. 32 - 43.
- Bäcklund&Korhonen 1998: Bäcklund, Pia ja Korhonen, Heli: *Paikallisyhteisön käsite ja asumisen arki - juurtumisen, asumisaktiivisuuden ja sosiaalisen vuorovaikutuksen tarkastelua*. Keskustelualoitteita 1998:1. Helsingin kaupungin tietokeskus: Helsinki.
- Castrén 1937a: Castrén, Reino: *Ratapolitiikka. Valtionrautatiet 1912 - 1937. Yleisesitys Valtionrautateitten kehityksestä I*. Toinen painos. Rautatieläisten lepokotiyhdistys: Helsinki. S. 99 - 262.

- Castrén 1937b: Castrén, Reino: Rautatiet ja vapaussota. *Valtionrautatiet 1912 - 1937. Yleisesitys Valtionrautateitten kehityksestä I*. Toinen painos. Rautatieläisten lepokotiyhdistys: Helsinki. S. 18 - 40.
- Dahl 1983: Dahl, Helmer: *Teknikk, kultur, samfunn. Om egenarten i Europas vekst*. Ingeniørforlaget: Oslo.
- Daun 1974: Daun, Åke: *Förortsliv. En etnologisk studie av kulturell förändring*. Prisma: Stockholm.
- Davis 1996: Davis, Natalie Zemon: Sosiaalishistorian haasteet. Suom. Jyri Kokkonen ja Marjatta Rahikainen. *Matkoja moderniin*. Toim. Marjatta Rahikainen. Historiallinen arkisto 107. SHS: Helsinki. S. 9 - 17.
- Doering-Manteuffel 1995: Doering-Manteuffel, Sabine: *Die Eifel. Geschichte einer Landschaft*. Campus: Regensburg.
- Durkheim 1964: Durkheim, Emilie: *The Division of Labor in Society*. Free Press: New York.
- Eerola 1995: Eerola, Jouni: *Rautatieläisten sos. dem. yhdistyksen 75 vuotta*. Kustantaja puuttuu: Turenki.
- Elomaa 1962: Elomaa, T. P.: Sotien ja kuljetuskriisien kautta kiihtyvään kilpailuun. *Valtionrautatiet 1937- 1962*. Rautatiehallitus: Helsinki. S. 26 - 80.
- Elämäni vuodet 1986: *Elämäni vuodet - vuosikerta 1956. Ajankuvia vuosilta 1956 - 1976*. Toim. Outi Pakkanen ja Antero Raevuori. WSOY: Porvoo.
- Enarsson 2001: Enarsson, Leif: *Regional godstransportföretag på järnväg - en studie av marknadsutveckling i avregleringens spår*. BAS: Göteborg.
- Eonsuu&Honkanen&Pöhlö 1995: Eonsuu, Tapio, Honkanen, Pekka ja Pöhlö, Eljas: *Suomen veturit, osa 2. Moottorikalusto*. Elokuvan maailma: Jyväskylä.
- Eriksen 1999: Eriksen, Sidsel: Stationsbyen. Smeltedigel eller segregation? *Stationssamhälle - nordiska perspektiv på landsbygdens modernisering*. Red. Peter Aronsson och Lennart Johansson. Acta Wexionensia, Serie 1 Humaniora nr 2. Vaxjö universitet&Sveriges Järnvägmuseum: Malmö. S. 66 - 79.
- Erixon 1958: Erixon, Sigurd: Eurooppalaisen kansatieteen päämäärät ja metodit. *Kansatieteen ongelmia - tutkielmia kansatieteen alalta..* Toim. Toivo Vuorela. Tietolipas-sarja 12. SKS: Helsinki. S. 27 - 54.
- Eräsaari 1992: Eräsaari, Risto: *Mihin yhteisöajatuksen vetovoimaisuus perustuu?* Jyväskylän yliopiston yhteiskuntapolitiikan laitoksen työpapereita nro 71: Jyväskylä.
- Eräsaari 1993: Eräsaari, Risto: *Essays on Non-conventional Community*. Jyväskylän yliopiston nykykulttuurin tutkimusyksikön julkaisuja 36: Jyväskylä.
- Eskola 1997: Eskola, Katarina: Varhain kuolleiden äitien verhottu muisto. Sosiaalista genealogiaa vai/ja yksityisen yleisyyttä? *Aina uusi muisto - kirjoituksia menneen elämisestä meissä*. Toim. Katarina Eskola ja Eeva Peltonen. Nykykulttuurin tutkimusyksikön julkaisuja 54. Jyväskylän yliopisto: Saarijärvi. S. 60 - 87.
- Eskola&Suoranta 1999: Eskola, Jari ja Suoranta, Juha: *Johdatus laadulliseen tutkimukseen*. Vastapaino: Jyväskylä.
- Faith 1994: Faith, Nicholas: *The World the Railways Made*. Pimlico: Kent.
- FjB1929: *Finlands järnväg i barnskor*. Finlands järnvägmuseum: Helsingfors.
- Fogel 1964: Fogel, Robert: *Railroads and American Economic Growth. Essays on Econometric History*. John Hopkins Press: Baltimore.
- Fränti 1924:
- Fränti, A.: *Kainuun Rautatietoimikunnan kertomus vuosilta 1922 ja 1923*. Kainuun Rautatietoimikunta: Kajaani.
- Geijer 1926: Geijer, Erik Gustaf: *Samlade skrifter - femte delen. Svenska Folkets Historia II - III*. Laajennettu painos. Norstedt: Stockholm 1926. (1834)

- Ginzburg 1996a: Ginzburg, Carlo: *Johtolankoja - kirjoituksia mikrohistoriasta ja historiallisesta metodista*. Suom. Aulikki Vuola. Gaudeamus: Tampere.
- Ginzburg 1996b: Ginzburg, Carlo: *Osten och maskarna. En 1500-talsmjölnares tankar om skapelsen*. Översätt. Lars Lindmark. Ordfronts förlag: Avesta.
- LeGoff 1978: LeGoff, Jacques: *Mentaliteterna, en tvetydlig historia. Att skriva historia. Nya infallsvinklar och objekt*. Toim. Jacques LeGoff ja Pierre Nora. Stockholm: Pan. S. 244 - 262.
- Granberg 1992: Granberg, Leo: *Vaikea rooli - pienviljelijän tie asutustoiminnan ajalta tietoyhteiskuntaan. Suuri muutos - suomalaisen yhteiskunnan kehityspiirteitä*. Toim. Marjatta Rahikainen. Helsingin yliopisto, Lahden tutkimus- ja koulutuskeskus: Vammala. S. 52 - 67.
- Granroth 1987: Granroth, Marita: *Rälsen gav rörelse. "Tååge komber!" - Bennäs som stationssamhälle*. Hembygdsforskargruppen i Bennäs/Pedersöre Medborgarinstitut: Jakobstad. S. 7 - 12.
- Gripenberg 1912: Gripenberg, Lennart: *Poliittinen historiikki. Suomen rautateiden synty ja rautatieverkon kehitys. Suomen Valtionrautatiet 1862 - 1912. Historiallis-teknillis-taloudellinen kertomus I*. Rautatiehallitus: Helsinki. S. 1 - 187.
- Gundersen 1983: Gundersen, Håkon: *Samferdsel i Norge*. Samlaget: Oslo.
- Haapala 1986: Haapala, Pertti: *Tehtaan varjossa - teollistuminen ja työväestön muodostuminen Tampereella 1820 - 1920*. Suomen Historiallinen Seura. Tutkimuksia 133. SHS ja Vastapaino. Vammala.
- Haarni&Karvinen&Koskela&Tani 1997: Haarni, Tuukka; Karvinen, Marko, Koskela, Hille ja Tani, Sirpa: *Johdatus nykymaantieteeseen. Tila, paikka ja maisema - tutkimusretkiä uuteen maantieteeseen*. Toim. Tuukka Haarni, Marko Karvinen, Hille Koskela ja Sirpa Tani. Vastapaino: Tampere. S. 9 - 34.
- Haataja 1995: Haataja, Lauri: *Historiankirjoitus käännepisteessä. Lähihistoria - teoriaan, metodologiaan ja lähteisiin liittyviä ongelmia*. Toim. Timo Soikkanen. Turun yliopiston poliittisen historian tutkimuksia 1: Turku. S. 11 - 34. (Artikkelin nimi kirjan sis.luettelossa osittain eri).
- Haavikko 1999: Haavikko, Anna-Liisa: *Oppia kirjoista. Täysiä vuosia - Vuoden 1950 muotokuva*. Toim. Anna-Liisa Haavikko. Art House: Smedjebacken. S. 91 - 95.
- Haavisto 1993: Haavisto, Timo: *Kainuun kekkostiet*. Tiemuseon julkaisuja 8. Tielaitos: Kajaani.
- Habermas 1986: Habermas, Jürgen: *Moderni ja postmoderni arkkitehtuuri*. Suom. Jussi Kotkavirta. *Moderni/Postmoderni - lähtökohtia keskusteluun*. Toim. Jussi Kotkavirta ja Esa Sironen. Tutkijaliiton julkaisusarja 44. Tutkijaliitto: Jyväskylä. S. 115 - 132.
- Hagman 1922: Hagman, A.: *Georg Strömberg ja muita Suomen rautatieläisiä*. Otava: Helsinki.
- Hahl-Marjokorpi 1984: Hahl-Marjokorpi, Teuvo: *Jäämeren tarinoita*. WSOY:Juva. (kaunok.)
- Hall 1974: Hall, Peter: *Urban and Regional Planning*. Penguin Books: Middlesex.
- Hanhisalo 1920: Hanhisalo, Frans: *Nuorisoseurat ja kieltolaki*. Edistysseurojen kustannus: Helsinki 1920.
- Haro 1997: Haro, Matti: *Elintilan junailijat - rautateitä ja hallintoa jatkosodan vuosina*. Omakustanne: Helsinki.
- Harrison&Bluestone: Harrison Bennett ja Bluestone, Barry: *The Incidence and Regulation of Plant Closings. Sunbelt/Snowbelt - urban development and Regional Restructuring*. Ed. Larry Sawers ja William K. Tabb. Oxford University Press: USA. S. 368 - 402.
- Haugbøll 1955: Haugbøll, Charles: *Børster - de omrejsende jernbane- og jordarbejderes liv og arbejde belyst gennem brev og samtaler*. Munksgaard: København.

- Hayter 1997: Hayter, Roger: *The Dynamics of Industrial Location - The Factory, the Firm and the Production System*. Wiley&Sons: Somerset.
- Heckscher 1907: Heckscher, F: *Till belysning af järnvägarnas betydelse för Sveriges ekonomiska utveckling*. Söder: Stockholm.
- Heikkinen 1983: Heikkinen, Reijo: Kainuun liikenneolot rautatien tuloon asti. *Scripta Historica VIII Tomus VIII*: Oulu. S. 53 - 68.
- Heikkinen 1986: Heikkinen, Antero: Hallinto ja kulttuuri 1720-luvulta 1980-luvulle. *Kainuun historia III*. Maakuntahistoriatoimikunta: Kajaani.
- Heikkinen 1988: Heikkinen, Antero: *Kirveskansan elämää - ihmiskohtaloita Kuhmon erämaissa 1800-luvun alussa*. WSOY: Juva.
- Heikkinen, 1993: Heikkinen, Antero: *Ihminen historian rakenteissa - mikrohistorian näkökulma menneisyyteen*. Yliopistopaino: Helsinki.
- Heikkinen 1995: Heikkinen, Antero: Kenen historia? *Manaajista maalaisateliin - tulkintoja toisesta historian, antropologian ja maantieteen välimaastossa*. Toim. Kimmo Katajala. Tietolipas 140. SKS: Jyväskylä. S. 95 - 127.
- Heikkinen 1996: Heikkinen, Antero: *Menneisyyttä rakentamassa*. Yliopistopaino: Helsinki.
- Heikkinen 1997: Heikkinen, Antero: *Kirveskansan murros - elämää Kuhmossa koettelemusten vuosina 1830-luvulla*. Yliopistopaino: Helsinki.
- Heikkinen 1998: Heikkinen, Reijo: *Kulttuurin vainioilta ja korpisoilta - kirjoituksia Kajaanin ja Kainuun kulttuurihistoriasta*. Lönnrot-instituutti ja Oulun yliopisto: Jyväskylä.
- Heikkinen&Hoffman 1982: Heikkinen, Sakari ja Hoffman, Kai: *Teollisuus ja käsityö. Suomen taloushistoria 2 - Teollistuva Suomi*. Toim. Jorma Ahveninen, Erkki Pihkala ja Viljo Rasila. Tammi: Helsinki. S. 52 - 88.
- Heikkinen&Komulainen 1999: Heikkinen, Reijo ja Komulainen, Jorma: *Kainuu - elämyksiä, historiaa, nykyisyyttä*. JK-Reportaasikuva: Helsinki.
- Heikkinen&Lackman 1986: Heikkinen, Reijo ja Lackman, Matti: *Korpikansan kintereillä - Kainuun työväenliikkeen historia*. Kainuun työväenliikkeen historiatoimikunta: Kuusamo.
- Heilala 1905: Heilala, Yrjö: *Rautatieltä ja sen varsilta I - kertomuksia ja kuvia*. Boman&Karlsson: Hämeenlinna.
- Heilala 1908: Heilala, Yrjö: *Rautateiltä [!] ja sen varsilta II - kokoelma kertomuksia*. Arvi A. Karirto (po. Karisto): Hämeenlinna.
- Heino 1980: Heino, Ulla: *Kyläyhteisön historialliset edellytykset. Muuttuva kylä*. Toim. Päivi Tommila ja Ismo Heervä. Tietolipas-sarja 84. SKS: Vaasa. S. 127 - 162.
- Heinonen 1998: Heinonen, Anna: *Teräsmies ja kävelevä hyypiö*. Vankeinhoidon koulutuskeskuksen julkaisu 2/98.
- Hellström 1916: Hellström, Thure: *Valtionrautateitten huonerakennukset. Suomen Valtionrautatiet 1862 - 1912. Historiallis-tekniillis-taloudellinen kertomus II*. Painopaikka puuttuu.: Helsinki. S. 311 - 342.
- Hellström 1937: Hellström, Th[ure]: *Huonerakennukset. Valtionrautatiet 1912 - 1937. Yleisesitys Valtionrautateitten kehityksestä II*. Toinen painos. Rautatieläisten lepokotiyhdistys: Helsinki. S. 374 - 400.
- Hiidenmaa 2003: Hiidenmaa, Pirjo: *Suomen kieli - who cares?* Otava: Keuruu.
- Hirsjärvi&Hurme 2000: Hirsjärvi, Sirkka ja Hurme, Helena: *Tutkimushaastattelu - teema-haastattelun teoria ja käytäntö*. Helsinki University Press: Helsinki.
- Hjerppe 2004: Hjerppe, Riitta: *Puutteesta hyvinvointiin: itsenäisen Suomen talous. Suomen kulttuurihistoria 4. Koti, kylä, kaupunki*. Toim. Kirsti Saarikangas, Pasi Mäenpää ja Minna Sarantola-Weiss. Tammi: Keuruu. S. 97 - 107.
- Hobsbawn 1999: Hobsbawn, Eric: *Äärimmäisyyksien aika. Lyhyt 1900-luku (1914-1991)*. Suom. Pasi Junila. Vastapaino : Tampere.

- Holmila 2001: Holmila, Marja: *Kylä kaupungistuvassa yhteiskunnassa - yhteisöelämän muutos ja jatkuvuus*. SKS:n toimituksia 850, SKS ja STAKES: Hämeenlinna.
- Holmström 1986: Homström, Lars: *Maksoimme velkaa - sotakorvauspäiviä ja vähän öitäkin*. Insinööritieto: painopaikka puuttuu.
- Holst 1920: Holst, Helge: *Suuret keksijät*. Suom.toim. I.K.Inha. WSOY: Eura.
- Honkala 1971 Honkala, Kauko: *Sosiaalinen eriarvoisuus maaseudulla. Neljässä varsinais-suomalaisessa kylässä suoritettu sosiologinen tutkimus*. Kustantaja puuttuu: Laitila.
- Honkala 1980: Honkala, Kauko: *Kyläyhteisön sosiaalinen kiinteys. Muuttuoa kylä*. Toim. Päiviö Tommola ja Ismo Heervä. Tietolipas-sarja 84. SKS : Vaasa. S. 215 - 249.
- Honko 1995: Honko, Lauri: *Intian päiväkirja*. Suomalaisen kirjallisuuden seuran toimituksia 629. SKS: Vammala.
- Hovi 1997: Hovi, Tuija: *Kääntymiskertomukset haastatteluissa. Aina uusi muisto- kirjoituksia menneen elämisestä meissä*. Toim. Katarina Eskola ja Eeva Peltonen. Jyväskylän yliopiston nykykulttuurin tutkimusyksikön julkaisuja 54: Saarijärvi. S.318 - 340.
- Hustich 1982: Hustich, Ilmari: *Kulttuurimaisema. Suomen kulttuurihistoria 3 - itsenäisyyden aika*. Toim. Päiviö Tommila, Aimo Reitala ja Veikko Kallio. WSOY: Porvoo. S. 76 - 109.
- Hyry 1962: Hyry, Antti: *Junamatkan kuvaus ja neljä muuta novellia*. Otava: Keuruu. (kaunokirj.)
- Hännikäinen 1991: Hännikäinen, Liisa: *Liian lähellä rautatietä*. Otava : Keuruu. (kaunokirj.)
- Hänninen 1989: Hänninen, Helena: *Sata vuotta rautakengän sakarassa - Pieksämäen liikennepaikan, Savon radan ja sen poikkiratojen historiaa*. Pieksämäen kaupunki : Pieksämäki.
- Högbacka 1995: Högbacke, Riitta: *Naisena maaseudulla. Tutkimus naisten asemasta erilaisilla maaseutualueilla*. Helsingin yliopiston Maaseudun tutkimus- ja koulutuskeskuksen julkaisuja 41: Pieksämäki.
- Högnäs 2002: Högnäs, Sten: *På sommervandring. Lärdomens bilder - festskrift till Gunnar Broberg*. Red. Elisabeth Mansén och Svante Nordin Atlantis, Stockholm 2002. S. 137 - 148.
- Immeli 1988: Immeli, Heikki: *Viisas vaeltaja ei jätä jälkiä. Esseitä ja aforismeja*. Matkalukemista 1. Suomen Matkailuliitto: Jyväskylä.
- Immeli&Juntunen 1991: Immeli, Heikki ja Juntunen, Kari: *Piletti Pietariin - Suomen Kul-kuneuvojen 100-vuotistaipaleelta*. Suomen Matkailuliitto: Jyväskylä.
- Inha 1957: Inha, I[nto] K: *Pohjolan maisemia*. WSOY: Porvoo. (Ilmestynyt v. 1912 nimellä Suomen maisemia)
- Inha 1999: Inha, Into K.: *Oulusta Iisalmeen. Namsari ja muita matkaesseitä Kansanvoalistus-seuran kalentereista autonomian ajalta*. Toim. Anneli Kajanto. SKS:n toimituksia 754: Pieksämäki. S. 160 - 175 (1906).
- Itkonen 1989: Itkonen, Pertti: *Rautatie ja kaupunki. Tutkielma Pieksämäen, Savon radan ja sen sivuratojen rautatieläisten elämästä ajanjaksolla 1910 - 1960*. Lehtisepät : Pieksämäki.
- Joensuu 1989: Joensuu, Matti Yrjänä: *Harjunpää ja kapteeni Karhu*. Otava: Keuruu. Kolmas painos. (kaunokirj.)
- Joutsalmi 2000: Joutsalmi, Sinikka: *Asemapuisto työ- ja asuinympäristönä. Muistomerkki puusta perinnöksi - juhlakirja Pekka Kärjelle 16.4.2000*. Museovirasto: Jyväskylä. S. 101 - 116.

- Junkala 1999: Junkala, Pekka: Kenttättyö etnologian profiilina. *Kulttuurin muuttuvat kasvot - johdatusta etnologiatieteisiin*. Toim. Bo Lönnqvist, Elina Kiuru ja Eeva Uusitalo. Tietolipas 155. SKS: Pieksämäki. S. 188 - 200.
- Juntto 1999: Juntto, Anneli: Asuminen. *Suomen vuosisata*. Toim. Kristiina Andreasson ja Vesa Helin. Tilastokeskus: Jyväskylä. S. 134 - 137.
- Jussila 2000: Jussila, Osmo: Suomi suurruhtinaskuntana 1809 - 1917. Kirjassa Osmo Jussila, Sepo Hentilä ja Jukka Nevakivi *Suomen poliittinen historia 1809 - 1999*. WSOY:Juva. S. 9 - 96.
- Järnefeldt 1910: Järnefeldt, Arvid: *Veljekset II-III osa*. Otava: Helsinki. (kaunokirj.)
- Järvi 1900: Järvi, K.A.: Savon radalla. *Airut - albumi liikealalta I*. Mikkelin kauppa-apulaisyhdistys: Kuopio. S. 93 - 108.
- Järvinen 1937: Järvinen, Kyösti: Rautatiet ja maan yleinen kehitys. *Valtionrautatiet 1912 - 1937. Yleisesitys Valtionrautateitten kehityksestä I*. Toinen painos. Rautatieläisten lepokotiyhdistys: Helsinki. S 41 - 78.
- Kainuu-tutkimus 1976: Kainuun haja-asutuksen liikennetutkimus. *Puolangan henkilöliikennesuunnitelma ja Kainuun haja-asutuksen liikennetutkimus*. Kainuun seutukaavaliitto, julkaisu II:21: Kajaani. S. 1 -40.
- Kalela 2001: Kalela, Jorma: Historiantutkimus ja jokapäiväinen historia. *Jokapäiväinen historia*. Toim. Jorma Kalela ja Ilari Lindroos. Tietolipas 177. SKS: painopaikka puuttuu. S.11 - 25.
- Kamppinen 1995: Kamppinen, Matti: *Kaaos ja kosmos 2. Kognitiivisen kulttuurintutkimuksen metodiikka ja metodologia*. Turun yliopiston täydennyskoulutuskeskuksen julkaisuja A:39: Turku.
- Kamppinen 2000: Kamppinen, Matti: *Ajat muuttuvat. Esseitä ajasta, riskeistä ja tieteellisestä maailmankuvasta*. Tietolipas 165. SKS: Vammala.
- Kansi 1986: Kansi, Raija-Liisa: *Nälkämaan keisari - kuvia Ilmari Kiannon Suomesta 1874 - 1970*. Otava: Keuruu.
- Karjalainen 1986: Karjalainen, Pauli Tapani: *Geodiversity as a Lived World on the Geography of Existence*. Joensuun yliopiston yhteiskuntatieteellisiä julkaisuja n:o 7 : Joensuu.
- Karjalainen 1995: Karjalainen, Eljas: *Kohteena Kontiomäki*. Omakustanne: Paltamo.
- Karjalainen 1997: Karjalainen, Pauli Tapani: Aika, paikka ja muistin maantiede. *Tila, paikka ja maisema - tutkimusretkiä uuteen maantieteeseen*. Toim. Tuukka Haarni, Marko Karvinen, Hille Koskela ja Sirpa Tani. Vastapaino: Tampere. S.227 - 241.
- Karppinen&Poranen 2001: Karppinen, Hanna ja Poranen, Arja: Miten mitata alueellista kulttuuria? *Perinnettä vai bisnestä? Kulttuurin paikalliset ulottuvuudet*. Toim. Sulevi Riukulehto. Atena: Saarijärvi. S. 62 - 78.
- Karttunen 1945: Karttunen, K.I.: *Saimaan vesistön höyrylaivaliikenteen 100-vuotishistoria*. Suomen Kirja: Helsinki.
- Kaskinen 2002: Kaskinen, Pia: *Pirunmaa pellon reunalla - Kortepohjan tarina*. JYY:n julkaisusarja 66. Kampus-kustannus: Jyväskylä.
- Kastemaa 1970: Kastemaa, Matti J.: *Rautatiekirjakauppa Oy 1910 - 1970*. Rautatiekirjakauppa: Helsinki.
- Kastemaa 1985: Kastemaa, Matti J.: *Rautakirjalla on puolensa*. Rautakirja: Porvoo.
- Katajisto 1985: Katajisto, Juhani: *Eilispäivän kulkuneuvoja*. Tietoteos: Hämeenlinna.
- Kaukiainen 1993: Kaukiainen, Yrjö: Rautateiden ajasta auton aikaan. *Suomalaisten tarina. 2. Etsijäin aika 1901 - 1936*. Toim. Jaakko Itälä. Kirjayhtymä: Jyväskylä. S. 194 - 200.
- Kauranen 1999: Kauranen, Kaisa: *Rahvas, kauppahuone, esivalta - katovuodet pohjoisessa Suomessa 1830-luvulla*. Historiallisia tutkimuksia 204. SHS: Helsinki.
- Kautovaara 1986: Kautovaara, Pekka: *Ruukin töissä*. Kunnallispaino: Vantaa.

- Keisteri 1993: Keisteri, Tarja: Keskisuuret ja pienet kaupungit. *Maisemat, asuinympäristöt*. Toim. Pentti Alalammi. Suomen kartasto 350. Maanmittaushallitus ja Suomen Maantieteellinen Seura: Forssa. S. 175 - 185.
- Kerkelä 1996: Kerkelä, Heikki: *Vanhan maailman peilissä - modernin yhteiskunnan synty ja pohjoinen aineisto*. Gaudeamus: Tampere.
- Kero 1989: Kero, Reino: Yhä enemmän ja enemmän energiaa. *Kivikirveestä tietotekniikkaan - tekniikan sosiaalishistoriaa kivikaudesta nykypäivään*. Toim. Hannu Kujanen ja Reino Kero. Turun yliopiston historian laitoksen julkaisuja 21: Turku. S. 190 - 196.
- Keränen 1977: Keränen, Jorma: *Paltamon seurakunnan historiaa*. Paltamon seurakunta: Kiuruvesi.
- Keränen 1984: Keränen, Jorma: *Kainuun asuttaminen*. Studia Historica Jyväskyläänsia 28: Keuruu.
- Keränen 1986: Keränen, Jorma: Uudisraivauksen ja rajasotien kausi. *Kainuun historia I*. Maakuntahistoriatoimikunta: Kajaani. S. 204 - 681.
- Keränen ym.1993: Keränen, Reijo; Malinen, Pentti; Keränen, Heikki; Heiskanen, Tiina: *Suomen maaseututyyppeiden alueellistaminen*. Ylä-Savon Insituutti tutkimusraportti 6:1: Saarijärvi.
- Keskustelut 1895: *Helmikuun 24 päivänä 1895 Kuopion kaupungissa pidetyt rautatiekokouksen keskustelut*. Kustantaja puuttuu: Kuopio.
- Kettunen 1976: Kettunen, Pauli: *Anoen, taistellen, neuvotellen - veturimiesten ammattiyhdistystoiminnan kehitys vuoteen 1976*. Suomen Veturimiesten Liitto: Porvoo.
- Kiiskinen&Ahonen 1996: Kiiskinen, Kyösti ja Ahonen, Seppo: *Rautahevon kyydissä*. Luotsikulma ja Gummerus: Jyväskylä.
- Kiljunen 1975: Kiljunen, Kimmo: *80-luvun aluepolitiikan perusteet*. Työväen taloudellinen tutkimuslaitos: Helsinki.
- Kinnunen 1935: Kinnunen, Akseli: *Lehti- ja kirjakauppa rautateillä ja muualla: Rautatiekirjakauppa O/Y 1910 - 1935*. Painopaikka puuttuu: Helsinki.
- Kinnunen 1978: Kinnunen, Pekka: kts. Komulainen 1978.
- Kinnunen 1995: Kinnunen, Liisa: *Apteekissa. Leivän tähden - suomalaisen työn historiaa*. Toim. Pekka Laaksonen, Laura Junnila ja Juha Nirikko. Kansanelämän kuvauksia 42. SKS. Pieksämäki 1995.s. 219 -235 (1980).
- Knuuttila 1994: Knuuttila, Seppo: *Tyhmän kansan teoria - näkökulmia menneestä tulevaan*. Tietolipas-sarja 129. SKS: Vaasa.
- Knuuttila 1996: Knuuttila, Seppo: *Miten sivakkalaiset itsestään kertovat. Kyläläiset, kansalaiset - tulkintoja Sivakasta ja Rasinmäestä*. Toim. Pekka Hakamies. Joensuun yliopiston Karjalan tutkimuslaitoksen julkaisuja n:o 114. Joensuun yliopisto: Joensuu. S. 55 - 98.
- Koivunen 2004: Koivunen, Anu: *Ei me elokuvista arkea haettu - mutta televisiosta ehkä! Suomen kulttuurihistoria 4. Koti, kylä, kaupunki*. Toim. Kirsi Saarikangas, Pasi Mäenpää ja Minna Sarantola-Weiss. Tammi: Keuruu. S. 387 - 402.
- Koivuneva 1998: Koivuneva, Paavo: *Höyryhepoa kengittämässä - muistikuvia VR:n konepajatyöstä*. Koivuneva ja Suomen Rautatiemuseo: Jyväskylä.
- Komiteamietintö 1987:54: *Kainuu-neuvottelukunnan mietintö. Raportti Kostamus-urakan jälkihoidosta ja toimenpiteistä Kainuun elinkeinoelämän aseman ja työllisyyden parantamiseksi*. Valtion Painatuskeskus: Helsinki (1988).
- Kommerell& Fasel 2002: Kommerell, Kathrin ja Fasel, Christoph: *Haupbahnhof Nürnberg 1906 - 2002. Geschichte und Visionen*. Haidhausen: München.
- Komulainen 1978: Komulainen, Jorma: *Kajaani - Kainuun kaupunki*. Tekstit Pekka Kinnunen. Otava: Keuruu.
- Korhonen 1962: Korhonen, Y.: *Liikenne. Valtiorautatiet 1937 - 1962*. Rautatiehallitus: Helsinki. S. 448 - 476.

- Korhonen 2003: Korhonen, Keijo: *Koulukas*. WSOY: Juva.
- Korhonen&Keränen&Keränen 2002: Korhonen, Sirpa; Keränen, Heikki ja Keränen, Heimo: *Kainuun väestöennuste 1999 - 2020*. Kainuun Liiton julkaisusarja B:41: Kajaani.
- Korkeakangas 1991: Korkeakangas, Ahto-Kustaa: *Kuljetus on kulttuuria - postilinja-autoliikenne 70 vuotta*. Postilinjat ja Postimuseo: Helsinki.
- Korkiakangas 1996: Korkiakangas, Pirjo: *Muistoista rakentuvaa lapsuus - agraarinen perintö lapsuuden työnteon ja leikkien muistelussa*. Kansatieteellinen arkisto 42. Suomen Muinaismuistoyhdistys: Vammala.
- Korpimo 1996: Korpimo, Sauli: *Paremmän elämän perässä*. Kunnallisalan kehittämissäätiö: Vammala.
- Kortelainen 1991: Kortelainen Jarmo: *Vanerin varassa - tutkimus Vuohijärven tehdasyhdyskunnan elinkaaresta*. Joensuun yliopiston Karjalan tutkimuslaitoksen julkaisuja 99: Joensuu.
- Kortelainen 1992: Kortelainen, Jarmo: *Elinkaarimalli teollisuusyhdyskunnan kehityksen kuvaajana. Yhdyskunnat ja restruktuuraatio - tutkimus tehdasyhdyskuntien ja kuntakeskusten rakenteellisesta uusiutumisesta*. Joensuun yliopiston Karjalan tutkimuslaitoksen julkaisuja 104: Joensuu. S. 41 - 55.
- Kortteinen 1982: Kortteinen, Matti: *Lähiö - tutkimus elämäntapojen muutoksesta*. Otava : Keuruu.
- Kortteinen 1992: Kortteinen, Matti: *Kunnian kenttä - suomalainen palkkatyö kulttuurisena muotona*. Hanki ja jää: Hämeenlinna.
- Koskela 1994: Koskela, Hille: *Tilan voima ja paikan henki - yhteiskuntateoria ja humanismi uudessa maantieteessä*. Helsingin yliopiston maantieteen laitoksen julkaisuja B 42 : Helsinki.
- Koskinen 1993: Koskinen, Tarmo (toim.): *Elämää yhteisössä - muistijälkiä, ihmisääniä ja joukkosydämen lyöntejä tehdasyhteisön rakentumisen ja rapautumisen kausilta*. Vaasan yliopiston julkaisuja. Tutkimuksia no 176. Sosiologia 9. Vaasa.
- KRK 1922: *Kajaanin kihlakunnan rautatieverkon laajentamisesta*. Kainuun Rautatiekomitea: Kajaani
- KRK 1932: *Pohjois-Kainuun rautatiekysymys*. Kainuun rautatietoimikunta: Kajaani.
- Krohn 1996: Krohn, Leena: *Kynä ja kone*. WSOY: Juva
- KT: Kainuun tilastokatsaus. Kainuun liitto, julkaisuja B:19. Kajaani 1997.
- Kuisma&Haavisto 1995: Kuisma, Juha ja Haavisto, Heikki: *Kaupunki ja maaseutu - avo-
liitto vai susipari?.* Polemia-sarja nro 15. Kunnallisalan kehittämissäätiö: Jyväskylä.
- Kuitunen 1980: Kuitunen, Albin: *Ne kiiltävät kiskot - eräs elämäntarina rautatieläiskehityksistä*. Omakustanne: Jyväskylä.
- Kuitunen 1991: Kuitunen, Albin: *Näin kertoilee Rata-Veetu - tarinoita rataverkon kasvaessa* Omakustanne: Jyväskylä.
- Kujanen 1989: Kujanen, Hannu: *Liikenteen kehitys purjelaivojen kaudella. Kivikirveestä tietotekniikkaan - tekniikan sosiaalishistoriaa kivikaudesta nykypäivään*. Toim. Hannu Kujanen ja Reino Kero. Turun yliopiston historian laitoksen julkaisuja 21: Turku. S. 157 - 174.
- Kuusi 1979: Kuusi, Matti: *Kansanhuumorin kuka kukin on - 1001 kaskua - 1001 muotokuvaa*. Otava: Keuruu.
- Käkönen 1998: Käkönen, Jyrki: *Valtion mahdista alueiden valtaan. Missä on tässä?* Toim. Sakari Hänninen. Yhteiskuntatieteiden, valtio-opin ja filosofian julkaisuja 18. SopHi: Saarijärvi. S. 131 - 147.
- Laajarinne 1984: Laajarinne, Arvo: *Tallinpassi*. Lahden museolautakunta / Lahti-Seura: Lahti.

- Laamanen 1999: Laamanen, Kati: *Kylätoiminta murroksessa*. Helsingin yliopiston Maaseudun tutkimus- ja koulutuskeskuksen julkaisuja 65. Helsingin yliopisto, Maaseudun tutkimus- ja koulutuskeskus: Mikkeli.
- Lagerblom 2000b: Lagerblom, Kimmo: "Kiivakasta on menon kyyti" - Lapinlahden aseman ja Kuopion - Iisalmen radan historia. Lapinlahden kunta/ Lapinlahden Matkakeskushanke: Lapinlahti.
- Lahtinen 1937: Lahtinen, I. J.: Veturit. *Valtionrautatiet 1912 - 1937. Yleisesitys Valtionrautateitten kehityksestä II*. Toinen painos. Rautatieläisten lepokotiyhdistys: Helsinki. S. 421 - 464.
- Lalive d'Épinay 1995: Lalive d'Épinay, Christian Mikä kertomus? Suom. Aino Haavio. *Kerro vain totuus - elämäkertatutkimuksen omaelämäkerrallisuus*. Toim. Elina Haavio-Mannila, Tommi Hoikkala, Eeva Peltonen ja Anni Vilkkko. Gaudeamus: Helsinki. S. 45 - 51.
- Lampinen 1999: Lampinen, Veikko: Rakentaminen. *Suomen vuosisata*. Toim. Kristiina Andreasson ja Vesa Helin. Tilastokeskus: Jyväskylä. S. 138 - 140.
- Lauri 1982: Lauri, Olavi ja Waltari, Mika: *Valtatiet*. Otava: Keuruu. (1928)
- Laurila 1937: Laurila, Matti: Rautatienrakennustöiden työmenetelmien kehityksestä. *Valtionrautatiet 1912 - 1937. Yleisesitys Valtionrautateitten kehityksestä II*. Toinen painos. Rautatieläisten lepokotiyhdistys: Helsinki. S. 189 - 201.
- Leeds 1973: Leeds, Anthony: Locality Power in Relation to Supralocal Power Institutions. *Urban Anthropology - Cross-Cultural Studies of Urbanization*. Toim. Aidan Southall. Oxford University Press : USA. S. 15 - 41.
- Lehtinen 1937: Lehtinen, F.L.: Sillat. *Valtionrautatiet 1912 - 1937. Yleisesitys Valtionrautateitten kehityksestä II*. Toinen painos. Rautatieläisten lepokotiyhdistys: Helsinki. S. 237 - 295
- Lehtonen 1990: Lehtonen, Heikki: *Yhteisö*. Vastapaino : Jyväskylä.
- Leimu 1976: Leimu, Pekka: *Liikennereitit ja niiden käyttö Paltamossa 1800 - 1970*. Turun yliopiston kansatieteen laitoksen monisteita 11: Turku.
- Leminen 1996: Leminen, Pia: Kohtaamisia ja väistöjä. Rajankäyntiä 1930-luvun tehdasyhdyskunnassa. *Matkoja moderniin*. Toim. Marjatta Rahikainen. Historiallinen arkisto 107. SHS: Helsinki. S. 167 - 186.
- Levi 1992: Levi, Giovanni: *Aineeton perintö - manaajapappi ja talonpoikaisyhteisö 1600-luvun Italiassa*. Suom. Kaisa Kinnunen ja Elina Suolahti. Tutkijaliitto : Helsinki.
- Lieberman 2000: Lieberman, Philip: *Eeva puhui- Ihmisen kieli ja ihmisen evoluutio*. Suom. Kimmo Pietiläinen. Terra Cognita: Helsinki.
- Lightman 1993: Lightman, Alan: *Einsteinin unet*. Suom. Hilikka Pekkanen. WSOY: Juva. (kaunokirj.)
- Lindholm 1995: Lindholm, Gunborg A.: *Vägarnas folk - de resande och deras livsvärld*. Skrifter från Etnologiska föreningen i Västsverige 19: Göteborg.
- Linnamo 1962: Linnamo, Jussi: Rautatiet ja maamme taloudellinen kehitys. *Valtionrautatiet 1937 - 1962*. Rautatiehallitus: Helsinki. S. 1 - 25.
- Lompolo 1962: Lompolo, Jouni: *Junalla Japaniin*. Tammi: Helsinki.
- Lounela 1958: Lounela, Lauri: Kajaani. *Suomen kaupungit sanoin ja kuvin*. Toim. Matti Poutvaara. WSOY: Porvoo. S. 293 - 299.
- Lucas 1971: Lucas, Rex A.: *Minetown, Milltown, Railtown - Life in Canadian communities of single industry*. Toronto University Press: Toronto.
- Luostarinen 1997: Luostarinen, Matti: Maaseudun suuri historia. *Maaseudun kulttuuri- maisemat*. Toim. Matti Luostarinen ja Arja Yli-Viikari. Suomen ympäristö 87. Suomen Ympäristökeskus: Sulkava. S. 59 - 63.

- Lönnqvist 1974: Lönnqvist, Bo: Problem kring en industriundersökning i Nyland. *Uusimman ajan etnologinen tutkimus taajamissa ja kylissä. Seminaari 4. - 8.2. 1974.* Toim. Pirkko Kovalainen. Seurasaarisäätiön toimitteita 1: Helsinki. S. 148 - 156.
- Lönnqvist 1978: Lönnqvist, Bo: Humanistinen näkökulma ihmisen ja ympäristönsä perinteisiin. *Humanistisesta tutkimuksesta - metodeja ja ajankohtaisia kysymyksiä.* Gaudeamus: Jyväskylä. S.91 - 100.
- Lönnqvist 1995: Lönnqvist, Bo: *Vanhoja kartanoita Helsinginseudulla.* Suom. Georg Mecklin. Schildts: Vaasa.
- Lönnqvist 1998: Lönnqvist, Bo: Etnologia ja historiallinen antropologia. *"Toinen" sivilisaatio - arkielämä, sivilisaatio ja kansankulttuuri Suomessa noin 1500 - 2000.* Toim. Elina Kiuru ja Pekka Junkala. Jyväskylän yliopiston etnologian laitoksen tutkimuksia 36: Jyväskylä/Lievestuore. S. 23 - 36.
- MacKenna 1980: MacKenna, Frank: *The Railway Workers 1840 - 1970.* Faber&Faber: London.
- Malmberg&Vanhatalo 1985: Malmberg, Ilkka ja Vanhatalo, Tapio: *Heimoerot esiin ja hännäämään.* WG: Espoo.
- Martin 1997: Martin, Albro: *Railroads triumphant. The Growth, Rejection and Rebirth of a Vital American Force.* Oxford University Press: USA.
- Massey 1984: Massey, Doreen: *Spatial Divisions of Labour. Social Structures and the Geography of Production.* MacMillan: Malaysia.
- Mattila 1981: Mattila, Matti: *Radanrakentajista rakennusmestareiksi - tutkimus rautatierakennusmestareitten työ- ja elämänolojen kehityksestä 1900 - 1940.* Turun yliopiston kansatieteen laitoksen toimituksia 5. Porvoo.
- Mauranen 1999: Mauranen, Tapani: Puuta, heinää, hevosia - talous ja tie 1800-luvun alkupuoliskolla. *Maata, jäätä, kulkijoita - tiet, liikenne ja yhteiskunta ennen vuotta 1860.* Tuhat vuotta tietä, kaksisataa vuotta Tielaitosta. Toim. Tapani Mauranen. Edita/Tielaitos: Helsinki. S. 370 - 436.
- Mauranen 2001: Mauranen, Tapani: Satavuotias autoilija - suomalaisen autonkäytön historiaa. *Viettelyksen vaunu - autoilukulttuurin muutos Suomessa.* Toim. Kalle Toiskallio. SKS:n toimituksia 841. Gummerus: Jyväskylä. S. 22 - 63.
- Mazzarella 1997: Mazzarella, Merete: Oman elämän kirjoittamisesta - ja muiden. Suom. Risto Hannula. *Aina uusi muisto - kirjoituksia menneen elämisestä meissä.* Toim. Katarina Eskola ja Eeva Peltonen. Jyväskylän yliopiston nykykulttuurin tutkimusyksikön julkaisuja 54: Saarijärvi. S.25 - 36.
- McKenna 1980: McKenna, Frank: *The Railway Workers 1840 - 1970.* Faber&Faber: Plymouth.
- Mehtonen 1988: Mehtonen, Tapani: *Veturimiehen ammattikuva n. 1920 - 1960.* Turun yliopiston kansatieteen laitoksen toimituksia 17: Åbo.
- Melkas 1983: Melkas, Jussi: *Kostamus - Kainuun ihme.* Pohjois-Suomen tutkimuslaitos: Oulu.
- Mikkonen 1988: Mikkonen, Erkki: Kainuun kuvia. *Kainuu kertoo.* Kainuun Sanomat: Kajaani. S. 44 - 54.
- Mitchell 1993: Mitchell, Don: *Public Housing in Single-Industry Towns. Place/Culture/Representation.* Ed. James Duncan and David Ley. Routledge: Guilford/King's Lynn. S. 110 - 127.
- Mitchell 2000: Mitchell, Allan: *The Great Train Race - Railways and the Franco-German Rivalry 1815 - 1914.* Bergham: USA.
- MMV 2003: *Matkalla museovarikoksi. Haapamäen Museoveturiyhdistys 10 vuotta.* Toim. Kimmo Pyrhönen. Haapamäen Museoveturiyhdistys ry: Tampere.
- Mustonen 1883: Mustonen, Oskar A.F.: *Tietoja Kajaanin kihlakunnasta ja etenkin Paltamon pitäjistä* Hämeen Sanomat: Hämeenlinna.

- Myklebost 1960: Myklebost, Hallstein: *Norges tettbygde steder 1875 - 1950*. Ad Novas 4. Universitetsforlaget: Trondheim.
- Mäkelä 1981: Mäkelä, Päivi: *Maalaiskylästä asemanseuduksi - Vehmaan Vinkkilä n. 1890 - 1939*. Turun yliopisto. Kulttuurien tutkimuksen laitos/kansatiede monisteita 18. Turku.
- Mäkinen 1989: Mäkinen, Ilkka J.: *Yhä nopeammin entistä pitemmälle. Kivikirveestä tietotekniikkaan - tekniikan sosiaalishistoriaa kivikaudesta nykypäivään*. Toim. Hannu Kujanen ja Reino Kero. Turun yliopiston historian laitoksen julkaisuja 21: Turku. S. 222 - 238.
- Mälkiä 1994: Mälkiä, Matti: *Teksti- ja kirjallisuusviitteiden laatiminen*. Toinen painos. Tampereen yliopisto, Hallintotiede 1994 B 6: Tampere.
- Nenonen 1999: Nenonen, Marko: *Tien synty. Maata, jättä, kulkijoita - tiet, liikenne ja yhteiskunta ennen vuotta 1860*. Tuhat vuotta tietä, kaksisataa vuotta Tielaitosta. Toim. Tapani Mauranen. Edita/Tielaitos: Helsinki. S. 334 - 367.
- Nevakivi 2000: Nevakivi, Jukka: *Jatkosodasta nykypäivään 1944 - 1999*. Kirjassa Osmo Jussila, Seppo Hentilä ja Jukka Nevakivi *Suomen poliittinen historia 1809 - 1999*. WSOY: Juva. S. 207 - 350.
- Nicander 1980: Nicander, Eric: *Järnvägsinvesteringar i Sverige 1849 - 1914*. Ekonomisk-historiska föreningen, skrifter 28: Lund.
- Nikula 1993a: Nikula, Riitta: *Suomalainen funkkis-kaupunki kasvaa metsiin. Suomalaisen tarina 3. Rakentajien aika*. Toim. Jaakko Itälä. Kirjayhtymä: Jyväskylä. S. 168 - 174.
- Nikula 1993b: Nikula, Riitta: *Rakennettu maisema - Suomen arkkitehtuurin vuosisadat*. Otava: Keuruu.
- Nissinen 1973: Nissinen, Niilo: *100 vuotta rautatievirkamiesten järjestötoimintaa*. Rautatievirkamiesliitto: Pieksämäki.
- Nummelin 1983: Nummelin, Esko: *Rautatie ja maalaiskylä 1900 - 1965 - Siilinjärven kunnassa sijaitseva Pöljän pysäkki, tähän liittyneet rautatien toiminnot ja liikennepaikan merkitys kyläyhteisölle*. Siilinjärven kunta. Kotiseutu ja museojaosto julkaisuja 2 : Siilinjärvi.
- Nummelin 1999: Nummelin, Markku: *Juna suomalaisessa maisemassa - muuttuva rautatiemiljö 1980- ja 1990-luvuilla*. Kustantaja Laaksonen: Jyväskylä.
- Nyström 1991: Nyström, Örjan: *Järnvägar och järnvägare*. Tre böcker: Vänersborg.
- Odén 1983: Odén, Birgitta: *Den 'osynliga historien'*. *Usynlig historie*. Studier i historisk metode XVII. Lommedalen: Universitetsforlaget. S. 9 - 24.
- Ollila 1995: Ollila, Anne: *Mitä mikrohistoria on? Rakkautta, ihanteita, todellisuutta - retkiä suomalaiseen mikrohistoriaan*. Toim. Katriina Mäkinen ja Leena Rossi. Turun yliopiston täydennyskoulutuskeskuksen julkaisusarja A:42: Turku. S. 7 - 14.
- Paasi 1986: Paasi, Anssi: *Neljä maakuntaa - maantieteellinen tutkimus aluetietoisuuden kehittymisestä*. Joensuun yliopiston yhteiskuntatieteen laitoksen julkaisuja nro 8: Joensuu.
- Paasi 1998a: Paasi, Anssi: *Alueiden renessanssi ja identiteettipuhe. Missä on tässä?* Toim. Sakari Hänninen. Yhteiskuntaopin, valtiotieteitten ja filosofian julkaisuja 18. Jyväskylän yliopisto : Saarijärvi. S. 170 - 190.
- Pahl ym. 1983: Pahl, R.E., Flynn, R ja Buck, N.H.: *Structures and Processes of Urban Life*. Second Ed. Longman: Singapore.
- Pakarinen 1993: Pakarinen, Terttu: *Nykyisten kaupunkien synty ja kehityksen eriytyminen. Maisemat, asuinympäristöt*. Toim. Pentti Alalammi. Suomen kartasto 350. Maanmittaushallitus ja Suomen Maantieteellinen Seura: Forssa. S.134 - 174.
- Palmgren 1989: Palmgren, Raoul: *Kaupunki ja tekniikka Suomen kirjallisuudessa*. SKS:n toimituksia 506. SKS: Mänttä.

- Paulsson 1950: Paulsson, Gregor: *Svensk stad - liv och stil i svenska städer under 1800-talet III*. Bonniers: Stockholm.
- Palmén 1899a: Palmén, E.G.: *Vastaisesta rautatiepolitiikastamme*. Otava: Helsinki
- Paloposki 1974: Paloposki, Toivo J.: "Asua aloillaan, olla oloillaan". Muuttoliike ja yhteiskunnan arvostukset. *Muuttuvan paikallisyhteisön historia*. Toim. Jussi Kuusamäki. Paikallishistoriallisen toimiston julkaisuja n:o 1: Lahti. S. 63 - 71.
- Pantzar 1996: Pantzar, Mika: *Kuinka teknologia kesytetään*. Kuluttajatutkimuskeskuksen tutkimuksia. Hanki ja jää/Tammi: Hämeenlinna.
- Partonen 2002: Partonen, Timo: *Kaamoksesta kesään. Valon ja ajan merkitys terveydelle*. Duodecim: Jyväskylä.
- Paulsson 1950: Paulsson, Gregor: *Svensk stad - liv och stil i svenska städer under 1800-talet I-III*. Bonniers: Stockholm.
- Pekkinen 1999: Pekkinen, Sanna: Muistitieto lähdeaineistona. *Kylästä kirjaksi - eväitä kylähistorian tekijälle*. Toim. Jukka Partanen ja Pasi Tuunainen. Pohjois-Karjalan historiallisen yhdistyksen vuosikirja 7: Jyväskylä. S.123 - 134.
- Peltola 1995: Peltola, Jarmo: Kiskoilta asfaltille. *Pikeä, hikeä, autoja -Tiet, liikenne ja yhteiskunta 1945 - 2005*. Toim. Jaakko Masonen ja Mauno Hämäläinen. Ilmestynyt sarjassa Tuhat vuotta tietä, kaksisataa vuotta Tielaitosta, osa 3. Tielaitos: Helsinki. S. 24 - 55.
- Peltonen 1986: Peltonen, Matti Tapani: *Liikenne Suomessa 1860 - 1913*. Suomen Pankin kasvututkimuksia XI: Helsinki.
- Peltonen 1992: Peltonen, Matti: *Matala katse - kirjoituksia mentaliteettien historiasta*. Hanki ja jää: Tampere.
- Peltonen 1999: Peltonen, Matti: *Mikrohistoriasta*. Hanki ja jää-sarja. Gaudeamus: Tampere
- Perinnealbumi 1981: *Perinnealbumi Kainuu*. Toim. Anja Salminen (vast.), Marjut Anttonen, Seppo Hämäläinen, Risto Koivisto, Hannu Sinisalo ja Tuula Tirkkonen. Kimm-kustannus: Kuopio.
- Perko 1977: Perko, Touko: Maanteiden rakentaminen 1918 - 1959. *Suomen teiden historia II*. Tie- ja vesirakennushallitus ja Suomen Tieyhdistys: Lahti. S. 90 - 210.
- Peräkylä 1986: Peräkylä, Anssi: *Vartijan näkökulma - tutkimus vanginvartijoiden työhön liittyvistä tulkintakehyksistä*. Vankeinhoidon koulutuskeskuksen julkaisuja 1/1986: Helsinki.
- Pietiäinen 1988: Pietiäinen, Jukka-Pekka: *Suomen Postin historia I*. Helsinki.
- Pihkala 1981: Pihkala, Erkki: Liikenteen uusin vallankumous. *Suomen taloushistoria 2 - Teollistuva Suomi 1*. Toim. Jorma Ahveninen, Erkki Pihkala ja Viljo Rasila. Tammi: Helsinki. S. 446 - 452.
- Pihkala 1987: Pihkala, Erkki: Sopeutuminen rauhaan. *Teollisuus-Suomi 1945 - 1980*. Toim. Erkki Pihkala. 2.painos. Tammi: Helsinki.
- Pohjanen 2002: Pohjanen, Jorma: *Mitä kello on? Kello modernissa yhteiskunnassa ja sen sosiologisissa teorioissa*. Jyväskylä University Studies in Education, Psychology and Social Research 197: Jyväskylä.
- Proust 1977: Proust, Marcel: *Kadonnutta aikaa etsimässä (2)*. *Swannin tie. Swannin rakkaus. Paikannimet: nimet*. Suomentanut Inkeri Tuomikoski. Otava: Keuruu (1919, kaudonkirj.)
- Puikkonen 1997: Puikkonen, Eino: Katsaus radanrakennustöiden historiaan. *Väellä voimalla, taidolla - Suomen maa- ja vesirakentamisen historia*. Toim. Esa Rantamo. Suomen Maarakentajien Keskusliitto ry: Forssa. S. 203 - 216.
- Pulma&Turpeinen 1994: Pulma, Panu ja Turpeinen, Oiva: *Pikkukaupungin unelma - Kajaani 1906 - 1976*. Kajaanin kaupunki: painopaikka puuttuu.

- Puna-armeija 1997: *Puna-armeija Stalinin tentissä. Talvisodan jälkipuinti Kremlissä 14.-17.4.1940*. Toim. Ohto Manninen ja Oleg A. Ržeševski. Suomentanut Kari Kleme-
lä. Edita: Helsinki.
- Puranen 1952: Puranen, Eino: *Itä-Suomen vesitiekysymykset 1800-luvulla*. Historiallisia tutkimuksia XXXVI: Helsinki.
- Päivänkysymyksiä 1925: *Muutamia Oulun ja Pohjois-Suomen päivänkysymyksiä. Asia- ja numerotietoja Suomen sanomalehdistön edustajille heidän vieraillessaan Oulussa tutustumassa seutuun ja sen harrastuksiin 23.6 - 29.6. 1925*. Kirjola: Oulu.
- Pälsi 1993: Pälsi, Sakari: *Maailman ja mielen maisemia*. Toim. Harry Halén. Suomalaisen kirjallisuuden seuran toimituksia 589: Jyväskylä.
- Pöhlö 1987: Pöhlö, Eljas: *Vetokaluston muutokset. Valtionrautatiet 1962 - 1987*. Rautatiehallitus: Helsinki. S. 359 - 364.
- RA 1984: *Rautateiden arkkitehtuuria - asemarakennuksia 1857 - 1941 Suomen Rakennustaitteen museo ja Alvar Aalto museo: Helsinki*.
- Raevuori 1948: Raevuori, Yrjö: *Linja-autoliikenteemme vaiheet*. Tampere 1948.
- Rahikainen 2001: Rahikainen, Marjatta: "Naiset näkyvät Suomessa tekevän vaikka mitä". *Työllä ei oo kukkaan rikastunna" - naisten töitä ja toimeentulokeinoja 1800- ja 1900-luvulla*. Toim. Marjatta Rahikainen ja Tarja Räisänen. Tietolipas 176. SKS: Tampere. S. 17 - 35.
- Rahkonen 1995: Rahkonen, Keijo: *Elämäkerta: tarua ja totta. Kerro vain totuus - elämäkertatutkimuksen omaelämäkerrallisuus*. Toim. Elina Haavio-Mannila, Tommi Hoikkala, Eeva Peltonen ja Anni Vilkkö. Gaudeamus: Helsinki. S. 142 - 156.
- Raivio 1997: Raivio, Petri: *Kulttuurimaisema: alue, näkymä vai tapa nähdä. Tila, paikka ja maisema - tutkimusretkiä uuteen maantieteeseen*. Toim. Tuukka Haarni, Marko Karvinen, Hille Koskela ja Sirpa Tani. Vastapaino: Tampere. S. 193 - 209.
- Rankka 1949: Rankka, Wäinö: *Kisko kävelee*. WSOY: Porvoo.
- Rantamo 1997: Rantamo, Esa: *Muinaislinnoista moottoriteihin., Väellä voimalla, taidolla - Suomen maa- ja vesirakentamisen historia*. Toim. Esa Rantamo. Suomen Maarakentäjien Keskusliitto ry: Forssa. S. 11 - 154.
- Rasila 1982a: Rasila, Viljo: *Liikenne. Suomen taloushistoria 2 - Teollistuva Suomi 1*. Toim. Jorma Ahveninen, Erkki Pihkala ja Viljo Rasila. Tammi: Helsinki. S. 114 - 131.
- Rasila 1982b: Rasila, Viljo: *Kauppa ja rahaliike. Suomen taloushistoria 2 - Teollistuva Suomi 1*. Toim. Jorma Ahveninen, Erkki Pihkala ja Viljo Rasila. Tammi: Helsinki. S. 89 - 113.
- Rasila 1983: Rasila, Viljo: "Tavallisen ihmisen tarina". *Historian päivät 1982*. Toim. Raulo Endén. Historiallinen arkisto 81. SHS: Jyväskylä. S. 53 - 61.
- Rasilainen 1995: Rasilainen, Aki: *Lähdekritiikki ja todistusharkinta. Lähistoria - teoriaan, metodologiaan ja lähteisiin liittyviä ongelmia*. Toim. Timo Soikkanen. Turun yliopiston poliittisen historian tutkimuksia 1: Turku. S. 60 -80.
- Raskas sekajuna 1997: *Raskas sekajuna - rautatiehistoriallisia katsauksia meiltä ja muualta*. Toim. Juuso Hyvärinen. Veturimuseo: Toijala.
- Rautatiehakemisto 1931: *Rautatiehakemisto - tietoja rautatieasemista ja niiden lähipaikkakunnista*. Airut: Hki.
- Rautatiehakemisto 1947: *Rautatiehakemisto 1947*. Toim. V. O. Väätäinen ja L. J. Myllärinen. Pieksämäki.
- Rautatietilasto 2003: *Suomen rautatietilasto 2003*. Ratahallintokeskus: Helsinki
- Relph 1980: Relph, Edward: *Place and Placelessness*. London: Pion.
- Riihinen ym. 1975: Riihinen, Olavi; Hentilä, Kalevi ja Roos, Jeja-Pekka: *Rautatieliäisten liiton historia. Osa II: Kasvun aika, vuodet 1930 - 1971*. Weiling+Göös: Tapiola.

- Riikonen 1997: Riikonen, Heikki: Aluetietoisuuden sisältö paikallisyhteisöissä. *Tila, paikka ja maisema - tutkimusretkiä uuteen maantieteeseen*. Toim. Tuukka Haarni, Marko Karvinen, Hilla Koskela ja Sirpa Tani. Vastapaino: Tampere. S. 179 - 189.
- Rikkinen 1977: Rikkinen, Kalevi: *Suomen asutusmaantiede*. Otavan korkeakoulukirjasto. Otava: Keuruu.
- Rinne 2001: Rinne, Matti: *Aseman kello löi kolme kertaa. Suomen rautateitten kulttuurihistoriaa*. Otava: Helsinki.
- Ripatti&Kähkölä 1970: Ripatti, Aku-Kimmo ja Kähkölä, Paavo: *Siirtomaasuomi*. Sipulisarja 2. Gummerus: Jyväskylä.
- Roos 1987: Roos, Jeja-Pekka: *Suomalainen elämä - tutkimus tavallisten suomalaisten elämäkerroista*. SKS:n toimituksia 454: Hämeenlinna.
- RR 1998: *Rautatierakennukset - rautatierakennusten korjausohjeet 6/Väritysohjeet*. Tekijät: Pentti Pietarila, Merja Hänninen - Paaso, Sinikka Joutsalmi, Seija Linnanmäki, Martti Jokinen ja Anna-Maarit Reijonen. Museovirasto: painopaikka puuttuu.
- RR 1999: *Rautatierakennukset - rautatierakennusten korjausohjeet 2/Asemarakennus*. Tekijät: Kasper Järnefelt, Anna-Maarit Reijonen, Merja Hänninen-Paasio, Sinikka Joutsalmi, Seija Linnanmäki ja Martti Jokinen. Museovirasto: painopaikka puuttuu.
- RRV 1963: *Radoilta ja ratojen varsilta. Rautatieläisten elämää entisaikaan heidän itsensä kuvaamana*. Toim. Ilmar Talve. Kansanelämän kuvauksia 1. SKS ja Rautatiemuseon ystävät: Forssa.
- Ruohonen 1997: Ruohonen, Ilkka: Etäisyyden ja läheisyyden peli. *Kaukaa haettua - kirjoituksia antropologisesta kenttätutuksesta*. Toim. Anna Maria Viljanen ja Minna Lahti. Suomen Antropologinen Seura : Vammala. S. 69 - 76.
- Ruonavaara 1998: Ruonavaara, Hannu: Yhteiskunnan rakenteet ja rakennemuutokset. *Sosiologia karttalehtiä*. Toim. Keijo Koskinen. Vastapaino: Tampere. S. 55 - 80
- Rytöhonka 1962: Rytöhonka, V.: *Rakennukset. Valtionrautatiet 1937 - 1962*. Rautatiehallitus: Helsinki. S. 219 - 233.
- Räisänen 1959: Räisänen, Tauno: *Iisalmen kauppalan ja kaupungin historia 1860 - 1930*. Iisalmen kaupunki: Kuopio.
- Saarenheimo 1982: Saarenheimo, Kerttu: Tulenkantajien Mika Waltari. *Mika Waltari - mielikuvoituksen jättiläinen*. Toim. Ritva Haavikko. WSOY: Juva. S. 56 - 75.
- Saarenheimo 1997: Saarenheimo, Marja: *Jos etsit kadonnutta aikaa - vanhuus ja oman elämän muisteleminen*. Vastapaino: Tampere.
- Saarinen 1996: Saarinen, Hannu: *Raiteilta radoille - VR urheilu 50 vuotta*. VR urheilu ry: painopaikka puuttuu.
- Sahlman 2001: Sahlman, Ilmari: *Tarinoita postivaunulaisista*. Postimuseon julkaisusarja. Omakustanne: Pärnu.
- Sallinen-Gimpl 1982: Sallinen-Gimpl, Pirkko: Etnologinen kylätutkimus. *Kulttuurin kenttätutkimus*. Toim. Päivikki Suojanen ja Lassi Saressalo. Tampereen yliopiston kansanperinteen laitoksen julkaisu 9. Kulttuuri ja kieli 1. Tampereen yliopisto: Tampere. S. 99 - 119.
- Sarmela 1989: Sarmela, Matti: *Rakennemuutos tulevaan - postlokaalinen maailma ja Suomi*. WSOY : Juva.
- Schacter 2001: Schacter, Daniel L. *Muisti. Aivot, mieli ja menneisyys*. Suom. Tommi Ingalsuo ja Maarika Toivonen. Terra Cognita: Helsinki.
- Schieber&Windsheimer 2003: Schieber, Martin ja Windsheimer, Berind: *100 Jahre Rangierbahnhof Nürnberg*. DB Cargo/DB Museum: Nürnberg.
- Schiefloe 1975: Schiefloe, Per Marten: *Engenerasjons samfunnet - en sosiologisk studie i norsk distriktpolitikk*. Årdalsrapport nr 5. Institutt for sosiologi, universitetet i Oslo / Norsk institutt for by - og regionforskning: Oslo.

- Schivelbusch 1996: Schivelbusch, Wolfgang: *Junamatkan historia*. Suom. Margit Heinämäki. Vastapaino: Jyväskylä.
- Sejersted 1973: Sejersted, Francis: *En teori om den økonomiske utvikling i Norge i det 19. århundre*. Oslo.
- Selvik 1977: Selvik, Arne: *Perspektiv på ensidige industristeder*. Arbeidsnotat n:o 3. Industriøkonomisk institutt: Bergen.
- Seppinen 1992: Seppinen, Ilkka: *Valtaväylä Suomeen - liikenneministeriö 100 vuotta*. Liikenneministeriö: Helsinki.
- Setälä 1926: Setälä, E.N.: Johdanto - kansatie, sen ala ja tehtävä. *Suomen suku I*. Toim. A.Kannisto, E.N. Setälä, U.T. Sirelius ja Yrjö Wichmann. Otava : Helsinki. S. 1 - 22.
- Shields 1992: Shields, Rob: *Places on the Margin - alternative geographies of modernity*. Routledge: Great Britain.
- Siisiäinen 1998: Siisiäinen, Martti: Uusien ja vanhojen liikkeiden keinovalikoimat. *Uudet ja vanhat liikkeet*. Toim. Kai Ilmonen ja Martti Siisiäinen. Vastapaino: Tampere. S. 219 - 243.
- Silvasti 2001: Silvasti, Eero: *Väylä ja valta - liikenteen historiaa, historian liikettä*. Atena: Keuruu.
- Silvasti 2004: Silvasti, Tiina: Sukutila - kahle vai paalujuuri? *Kirjoituksia maan sydämeltä. Tutkimusnäkökulmia maanviljelijöiden keruuaineistoon*. Toim. Juha Nirkko ja Kari Mikko Vesala. SKS:n toimituksia 931: Tampere. S. 79 - 107.
- Sinisalo 1981: Sinisalo, Hannu: *Ihmisen ja työn kuvia - valokuvia 1920- ja 1930-luvun kansanelämästä*. Kimy-kustannus : Jyväskylä.
- Sirnelä 1997: Sirnelä, Eila: Ratapenkere jakoi kaupungin. *Meillä Lahdessa - muistoja omasta elämästä*. Toim. Pekka Laaksonen. Kansanelämän kuvauksia 45. Karisto: Hämeenlinna. S. 246 - 251.
- Sjöblom 1997: Sjöblom, Tom: Menneisyyden malleja. *Näköaloja uskontoon - uskontotieteen ajankohtaisia suuntauksia*. Toim. Kimmo Ketola, Simo Korkee, Heikki Pesonen, Ilkka Pyysiäinen, Tuula Sakaranaho ja Tom Sjöblom. 2. painos. Yliopistopaino: Helsinki. S. 128 - 159.
- Sohlman 1899: Sohlman K.E.: *Piirteitä rautateiden historiasta*. Otava: Helsinki.
- Sonninen 1982: Sonninen, Ahti M.: Maa- ja metsätalous. *Suomen taloushistoria 2- Teollistuva Suomi*. Toim. Jorma Ahveninen, Erkki Pihkala ja Viljo Rasila. Tammi: Helsinki. S. 27 - 51.
- Spoof 1997: Spoofo, Sanna Kaisa: *Savikkojen valtias - Jokelan tilitehtaan sosiaalinen ja fyysinen miljöö*. Kansatieteellinen arkisto 43. Gummerus: Jyväskylä.
- SRJ 1896: *Lausunnoita Sawon radan jatkosta*. Ylipainos: Kuopio.
- SRK 1925: *Suomen Rautatiehallituksen kertomus 1923*. Rautatiehallitus: Helsinki.
- Storper 1997: Storper, Michael: Territories, Flows and Hierarchies in the Global Economy. *Spaces of Globalization: Reasserting the Power of the Local*. Ed. Kevin Cox. Guilford Press: USA. S. 19 - 44.
- Suojanen 1982: Suojanen, Päivikki: Elämänhistoriallinen tutkimustapa. *Kulttuurin kenttätutkimus*. Toim. Päivikki Suojanen ja Lassi Saressalo. Kulttuuri ja kieli 1. Tampereen yliopiston kansanperinteen laitoksen julkaisu 9: Tampere. S. 51 - 68.
- Suolinna&Sinikara 1986: Suolinna, Kirsti ja Sinikara, Kaisa: *Juhonkylä - tutkimus pohjois-suomalaisesta lestadiolaiskylästä*. Suomi-sarja 134. SKS: Jyväskylä.
- Suomenmaa IX 1929: *Suomenmaa IX I Oulun lääni, eteläosa*. Toim.: J.E.Rosberg ja Kaarlo Hilden. WSOY: Porvoo 1929.
- Susiluoto 2003: Susiluoto, Ilmari: KGB:n historia. Kirjassa Anne Kuorsalo, Ilmari Susiluoto ja Martti Valkonen: *Salaisen poliisin valtakunta. KGB, FSB ja suhteet Suomeen*. Kleio-sarja. Edita: Helsinki. S. 13 - 116.

- Svallhammar 1991: Svallhammar, Stig: *En spårlös järnvägssatsning? Om introduktionen av ett nytt transportmedel i norra Kalmar län*. Kulturgeografiska institutionen. Stockholms Universitet. Meddelanden serie B75: Edsbruk.
- SVT 1999: Suomen virallinen tilasto. Tilastokeskus: Helsinki.
- SVT 2003: Suomen virallinen tilasto. Tilastokeskus: Jyväskylä.
- Syrjämaa 1994: Syrjämaa, Taina: Juna-aikatauluja ja innokkaita amatöörejä - Italian valtiollisen turismiorganisaation juuret. *Matkakuumetta. Matkailun ja turismin historiaa*. Toim. Taina Syrjämaa. Turun yliopiston historian laitos, julkaisuja n:o 31: Turku. S. 66 - 93.
- Szczepanski 1970: Szczepanski, Jan: *Sosiologian peruskäsitteet*. Suom. Matti Koskelo. 2. Painos. Kansankulttuuri. (painopaikka ja painovuosi puuttuvat, alkuteos julk. 1970).
- Sääksilähti 1999: Sääksilähti, Nina: Kansa kulttuurista arkipäivän merkityksiin. *Kulttuurin muuttuvat kasvot - johdatusta etnologiatieteisiin*. Toim. Bo Lönnqvist, Elina Kiuru ja Eeva Uusitalo. Tietolipas 155. SKS: Pieksämäki. S. 145 -154.
- Tainio 1997: Tainio, Liisa: Mä muistan ... mä en muista. *Aina uusi muisto - kirjoituksia menneen elämisestä meissä*. Toim. Katarina Eskola ja Eeva Peltonen. Jyväskylän yliopiston Nykykulttuurin tutkimusyksikön julkaisuja 54: Saarijärvi. S. 289 - 317.
- Talve 1963: Talve, Ilmar: Suomalainen kansatiede. *Sananjalka 5*. Suomen kielen seura: Turku. S. 107 - 147.
- Tani 1997: Tani, Sirpa: Maantiede ja kuvien todellisuudet. *Tila, paikka ja maisema- tutkimusretkiä uuteen mantieteeseen*. Toim. Tuukka Haarni, Marko Karvinen, Hille Koskela ja Sirpa Tani. Vastapaino: Tampere. S. 211 - 226.
- Tanskanen 1962: Tanskanen, A: Henkilöliikenne. *Valtionrautatiet 1937 - 1962*. Rautatiehallitus: Helsinki. S. 389 -401.
- Teerijoki 1995: Teerijoki, Ilkka: *Postivaunut Suomessa 125 vuotta*. Suomen Posti: Helsinki.
- Teerijoki 1999: Teerijoki, Ilkka: *Postivaunun matkassa - Rautatiepostinkuljetuksen historia Suomessa 1862 - 1995*. Postimuseo: Jyväskylä 1999.
- Terho 1962: Terho, O.: Sillat. *Valtionrautatiet 1937 - 1962*. Rautatiehallitus: Helsinki. S. 171 - 184.
- Theroux 1984: Theroux, Paul: *Saarivaltakunta - Brittein saarten ympäri junalla ja jalkaisin*. Suom. Leena Tamminen. WSOY: Juva (kaunokirj.)
- Thurén 1986: Thurén, Torsten: *Orientering i källkritik - är det verkligen sant?* Esselte Studium: Stockholm
- Tommila 1980: Tommila, Päiviö: Kylätutkimus. *Muuttuva kylä*. Toim. Päiviö Tommila ja Ismo Hervä. Tietolipas 84. SKS : Vaasa. S. 7 - 11.
- Topelius 1904: Topelius, Zacharias: *Matkahaavaintoja puoli vuosisataa sitten*. Suomentajan nimi puuttuu. WSOY: Porvoo.
- Tšehov 1985: Tšehov, Anton: *Kolme sisarta*. Suom. Martti Anhava. Otava: Keuruu. (kaunokirj.)
- Tuomela 2001: Tuomela, Eija: Pieni tervasanasto. Kirjassa Lyytikäinen, Toivo: *Tervahovin soutajat*. Kesuura: Helsinki 2001. S. 204 - 213.
- Tuomi-Nikula 1990: Tuomi-Nikula, Jorma: *Siipiratas Suomessa*. Atena: Rovaniemi.
- Tuominen 2004: Tuominen, Marko: *Rautatieinfrastruktuurin elinkaarikustannukset*. Ratahallintokeskuksen julkaisuja A3/2004: Helsinki.
- Turnock 1998: Turnock, David: *A Historical Geography of Railways in Great Britain and Ireland*. Ashgate: Great Yarmouth.
- Turpeinen 1985: Turpeinen, Oiva: Väestö ja talous 1721 - 1982. *Kainuun historia II*. Maa-kuntahistoriatoimikunta: Kajaani.
- Turpeinen 2003: Turpeinen, Oiva: *Höyryllä Hämeeseen. Rautatie Helsingistä Hämeenlinnaan*. Suurruhtinaan Suomi-sarja. Toim. Kai Linnilä. Amanita/Tammi: Slovenia

- Turpeinen 2004: Turpeinen, Oiva: *Pietarin rata. Rajamaasta maailmalle*. Suurruhtinaan Suomi-sarja. Toim. Kai Linnilä. Amanita/Tammi: Hämeenlinna
- Täysiä vuosia: *Täysiä vuosia. Vuoden 1949 muotokuva*. Toim. Anna-Liisa Haavikko. Art House: Smedjebacka. Painovuosi puuttuu.
- Törnebladh 2003: Törnebladh, Tim: *Haapamäen museoveturiyhdistys - A- ja teräsvaunuvas- tuualue*. Omakustanne: Helsinki.
- Tååge komber 1987: "Tååge komber!"- *Bennäs som stationssamhälle*. Hembygdsforskar- gruppen i Bennäs&Pedersöre medborgarinstitut: Bennäs.
- Ulsnæs 2002: Ulsnæs, Tor: *Jernbaneanlegg og stasjonsby - Valdresbanen og Dokka 1900 - 1930*. Boka om land XI. Nordre land kommune: Gøvik.
- Uusitalo 1968: Uusitalo, Paavo: *Vankila ja työsiirtola rangaistuksena*. Westermarck seuran sosiologisia tutkimuksia. Tammi: Helsinki.
- Vaissi 1989: Vaissi, Ilmari: *Haapamäki 100 vuotta*. Omakustanne: Keuruu.
- Valanto 1982: Valanto, Sirkka: *Suomen rautatieasemat vuosina 1857 - 1920*. Museoviras- to/rakennushistorian osasto, julkaisu n:o 11: Helsinki.
- Valste 2004: Valste, Juha: *Apinasta ihmiseksi*. WSOY: Vantaa.
- Valta 1995: Valta, Reijo: *Pääskyn pyrähdyksestä Ansion, Axelin, Ilman ja Tähdien reittiliiken- teeseen*. Snellman-instituutin arkistosarja 1/1995. Snellman-instituutti: Kuopio.
- Waltari 1954: Waltari, Mika: *Yksinäisen miehen juna / Lähdin Istanbuliin*. WSOY: Porvoo. (1929) (kaunokirj.)
- Waltari 1968: Waltari, Mika: *Suuri illusio*. WSOY: Porvoo (1928) (kaunokirj.)
- Warén 1890: Warén, Aksel: *Keuruun pitäjän historia*. Pitäjänkertomuksia V. SKS:n toimi- tuksia 47: Helsinki.
- Waris 1952: Waris, Heikki: *Siirtoväen sopeutuminen*. Otava: Helsinki.
- Waris 1973: Waris, Heikki: *Työläisyhteiskunnan syntyminen Helsingin Pitkäsillan pohjois- puolelle*. 2. tarkastettu painos. Weiling+Göös: Espoo.
- Vatne 1977: Vatne, Eirik: *Hva er "ensidige industrikommuner"? Definisjons- og typolo- giseringsproblemer*. Julkaisussa Selvik 1977. S. 84 - 101.
- Weber 1922: Weber, Alfred: *Über den Standort der Industrien*. Mohr: Tübingen.
- Vento 1980: Vento, Urpo: *Kerronta rituaalina. Kertojat ja kuulijat*. Toim. Pekka Laakso- nen. Kalevalaseuran vuosikirja 60. SKS: Helsinki. S. 93 - 103.
- Verkkoselostus 2003: *Verkkoselostus 2003*. Ratahallintokeskuksen julkaisuja 5/2003. Ra- tahallintokeskus: Liikennejärjestelmäyksikkö: Helsinki.
- Vesterinen 1995: Vesterinen, Ilmari: *Valkoisen rannan kylä - tutkimus itäjapanilaisesta pienyhteisöstä*. Yliopistopaino : Helsinki.
- Whitrow 1999: Whitrow, G.J.: *Ajan historia - ajankäsitykset historiasta meidän päiviimme*. Suom. Anto Leikola. Art House : Ruotsi.
- Viertola 1974: Viertola, Juhani: *Autonomian ajan loppupuoli Suomen itsenäistymiseen saakka. Suomen teiden historia 1*. Tie- ja vesirakennushallitus ja Suomen Tieyhdis- tys: Lahti.
- Viitaniemi 1993: Viitaniemi, Matti: *Pakettitoimistosta kattavaksi kuljetusjärjestelmäksi. Oy Matkahuolto Ab 1933 - 1993*. Matkahuolto: Jyväskylä.
- Viluksela 1937: Viluksela, M[artti]: *Uudet radat. Valtionrautatiet 1912 - 1937 II osa*. Rau- tatieläisten lepokotiyhdistys: Helsinki. S. 7 - 145.
- Wiman 1982: Wiman, Ronald: *Maalta kaupunkiin. Suomen taloushistoria 2 - Teollistuva Suomi 1*. Toim. Jorma Ahveninen, Erkki Pihkala ja Viljo Rasila. Tammi: Helsinki. S. 494 - 505.
- Winch 1979: Winch, Peter: *Yhteiskuntatieteet ja filosofia*. Suom. Ilkka Malinen. Gumme- rus: Jyväskylä.
- Virka-aikataulu 1949: *Valtionrautateitten virka-aikataulu 1949*.

- Virrankoski 1996: Virrankoski, Pentti: *Haastattelumenetelmän käyttö historiantutkimuksessa*. Turun yliopiston historian laitoksen julkaisuja 30. Turku.
- Virtanen 1999: Virtanen, Pekka V.: *Kaupungin imago - mikä tekee Pariisista Pariisin ja Pisasta Pisan?* Rakennustieto : Tampere.
- Virtanen 1997: Virtanen, Timo J.: Kirjoitetut kaupunkikuvat. *Näkökulmia kulttuurien tutkimukseen*. Toim. Teppo Korhonen ja Pekka Leimu. Turun yliopiston täydennyskoulutuskeskus: Turku. S. 97 - 128.
- VR 1935: *Valtionrautatiet*. Toim. Einari Kaskimies. WSOY : Porvoo.
- von Wright 1996: von Wright, Georg Henrik: *Ihminen kulttuurin murroksessa*. Suom. Jussi T.Aro, Risto Hannula ja Heikki Nyman. Keuruu: Otava.
- V&V 1998: *Vastuuta ja vetovoimaa - Veturimiesten liitto 100 vuotta*. Veturimiesten liitto: Jyväskylä.
- Vähämäki 1993: Vähämäki, Jussi: *Maailmankuvasta maailman kuviin. Erilaisuus, identiteetti & politiikka*. Toim. Vilho Harle. Rauhan- ja konfliktintutkimuslaitoksen tutkimustiedote no 52 : Tampere. S. 16 - 26.
- Väisänen 1998: Väisänen, Heimo: *Kainuun kansan vaiheita vv. 1500 - 1900*. Omakustanne: Jyväskylä.
- Väisänen 2002: Väisänen, Heimo: *Kainuun kansan vaiheita II*. Omakustanne: Jyväskylä.
- Ylikangas 1986: Ylikangas, Heikki: *Käännekohdat Suomen historiassa. Pohdiskelua kehityslinjoista ja niiden muutoksista uudella ajalla*. WSOY: Juva.
- Ylikangas 1990: Ylikangas, Heikki: *Mennyt meissä. Suomalaisen kansanvallan historiallinen analyysi*. WSOY: Porvoo.
- Ylikangas 1999: Ylikangas, Heikki: *Väkivallasta sanan valtaan. Suomalaista menneisyyttä keskiajalta nykypäiviin*. WSOY: Juva.
- Åström 1995: Åström, Anna-Maria: *Savon herrasväki kansan silmin. Manaajista maalaisaateliin - tulkintoja toisesta historian, antropologian ja maantieteen välimaastossa*. Toim. Kimmo Katajala. Tietolipas 140. SKS: Jyväskylä. S. 208 - 235.

Sähköpostikirjeet:

Seppä 1999: Seppä, Kari, tilastokeskuksen väestötilastot. Vastaus kyselyyn 20.10.1999

Internet-tiedostot:

- Paltamo 2002: Paltamon kunnan taloussuunnitelma 2003 - 2005 ja talousarvio 2003. Osoitteessa www.paltamo.fi/yleista/tasu2003.pdf
- Suomalainen - Hiivala 1988: Suomalainen - Hiivala, Anneli: Kurssityö matkaoppaan peruskurssilta. Osoitteessa <http://www.paltamo.fi/kirjasto/taide/matkaop/Kontiomh.htm>

Lyhenteet:

SHS: Suomen historiallinen seura
SKS: Suomalaisen kirjallisuuden seura