

# NELLMAN JA LIIKENNE



## J.V. SNELLMAN 1806–1881

### JOHAN VILHELM SNELLMAN

syntyi 12.5.1806 laivassa Tukholman satamassa. 75-vuotisen elämänsä aikana hän toimi monessa eri roolissa: filosofina, lehtimiehenä, opettajana, konttoristina, aviomiehenä, perheenisänä, professorina ja senaattorina. Snellman teki kaksi matkaa Eurooppaan vuosina 1839–1842 ja 1847. Hän kiinnitti matkoillaan huomiota mm. liikenneolosuhteisiin. Rautatiet ja höyrylaivat olivat tuolloin uusia keksintöjä.

Ylhäällä vasemmalta oikealle Snellman-aiheiset raha ja mitalit. Kuvat: Radio- ja tv-museo.

Snellman toimi määrätietoisesti Saimaan kanavan ja rautateiden rakentamisen puolesta.

Snellman uudisti suomalaista sanomalehdistöä niin sisällöllisesti kuin ulkoisesti. Hänen kirjoituksensa Saimassa johtivat Nikolai I ajan byrokraattisessa valtakunnassa lehden lakkauttamiseen. Snellmanin asema muuttui hallitsijan vaihduttua vuonna 1855. Artikkelit, joita aiemmin oli pidetty kumouksellisina, tukivat Aleksanteri II uudistuslinjaa.

Snellman toimi senaattorina ja finanssiministerinä 1863–1868. Tuona aikana Suomea koettelivat kato-  
vuodet, jotka huipentuivat suuriin nälkävuosiin 1867–1868. Kanavia, teitä ja rautateitä rakennettiin hätäaputoimienä. Ainoana keinona rahoittaa hätäaputoimia oli ottaa ulkomainen laina. Snellman joutui eroamaan senaatista Riihimäki–Pietari radan rakentamisesta syntyneiden erimielisyyksien takia vuonna 1868.

Senaattorinuran jälkeen Snellmanilla oli erilaisia luottamustoimia. Hän toimi hypoteekkiyhdistyksen puheenjohtajana, Suomalaisen Kirjallisuuden Seuran esimiehenä ja Suomen Tiedeseuran puheenjohtajana. Snellman myös osallistui valtiopäiville ja kirjoitti *Morgonblad*-lehteen. Viimeisen kerran nimimerkki J. V. S. oli lehdessä 24.3.1881, jolloin hän arvosteli K. J. Lindeqvistin teoksen ”Kreikan kielioppi”. Snellman kuoli 4.7.1881 Kirkkonummella.

Taustalla  
● Snellmanin  
näköiskipä-  
valos.

Kuva: Radio- ja  
tv-museo.

Oikealla  
Snellmanin  
kuolinilmoitus.

Kuva: Suomen  
Rautatiemuseo.

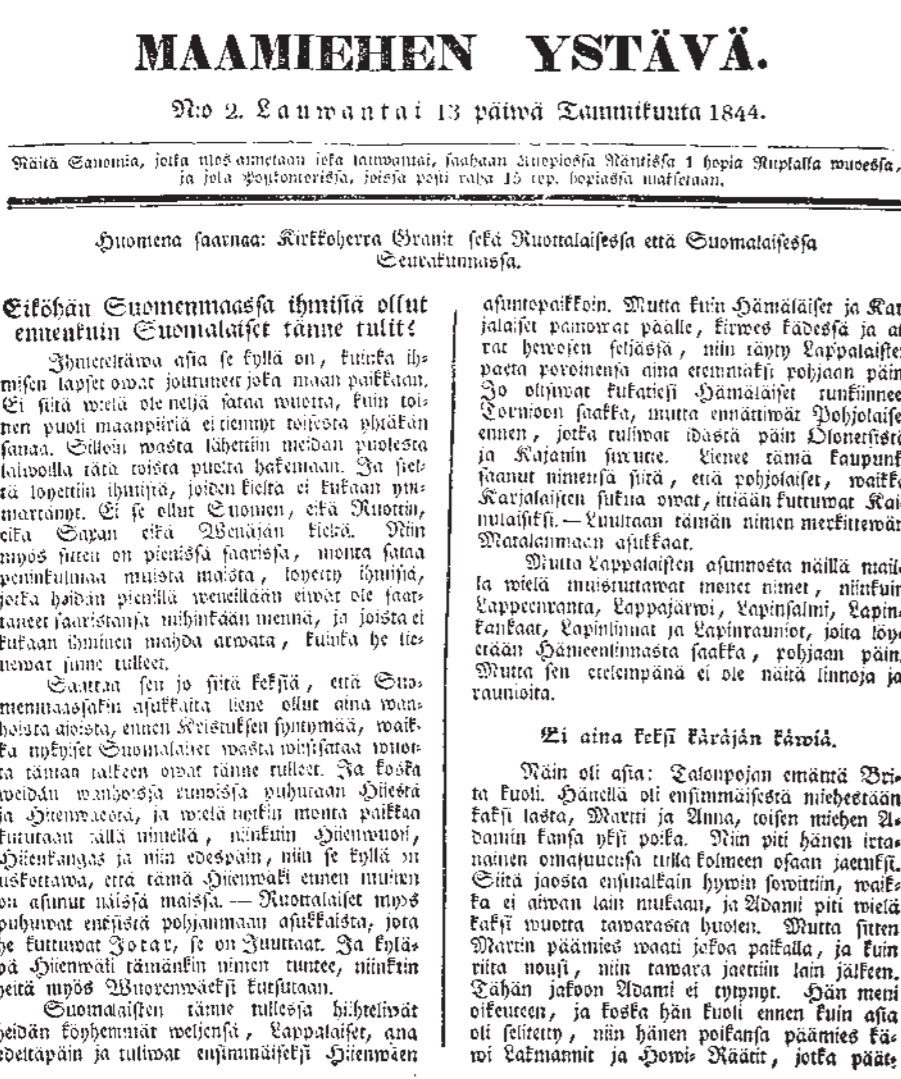


# SANOMALEHDISTÖN UUDISTAJA

SUOMEN ENSIMMÄINEN SANOMALEHTI ilmestyi vuonna 1771. Lehdissä oli paljon leikeltyjä ja käännettyjä juttuja ulkomaisista julkaisuista. 1800-luvun alussa puhuttiinkin lehtien saksimisesta eikä toimittamisesta. J. V. Snellman aloitti lehtimiesuransa toimittamalla 1839–1841 kolmiosaista *Spanska Flugan* -nimistä aikakauslehteä. Lehden sisällön pääpaino oli akateemisten teosten kriittisessä arvioinnissa.

Vuonna 1843, muutettuaan Kuopioon yläalkeiskoulun rehtoriksi, Snellman alkoi julkaista ruotsinkielistä sanomalehteä *Saimaa*. Snellman piti suomalaista lehdistöä kelvottomana ja tehottomana. Snellmanin tarkoituksena oli tehdä Saimasta tiedotusväline, joka olisi esikuvana muille lehdille. Snellmanille tuli useita lehtiä, joista hän leikkasi Saimaan uutisia. Hän kirjoitti lehteen tärkeitä pitämistään asioista oman kaunistelemattoman mielipiteensä. Saima joutui tästä syystä vaikeuksiin sensuurin kanssa, ja se lakkautettiin joulukuussa 1846.

Saiman lakkauttamisen jälkeen vuonna 1847 Snellmanille perustettiin *Litteraturblad*-lehti Elias Lönnrotin nimissä. Lehdessä muodostui yhteiskuntakriittinen ja kulttuuri-poliittinen mielipidelehti. Snellman säilytti poleemisen kirjoitustyyliinsä loppuun asti. Joulukuussa 1880, runsaat puoli vuotta ennen kuolemaansa, hän käytti *Morgonblad*-lehdessä julkaisuissa kirjoituksessa.



Snellman toimitti vuoden 1844 alussa 14 numeroa suomenkielistä *Maamiehen Ystävä* -lehteä. Lehti oli tarkoitettu kansan valistavaksi yleislehdeksi. Lehti olikin kuin oppikirja, jota tuli lukea useaan otteeseen. Ensisiijaisesti lehdessä käsiteltiin maatalousasioita.

Kuva: Helsingin yliopiston kirjasto / Historiallinen sanomalehtikirjasto

Saima ilmestyi 1843–1846. Lehti herätti ilmestyessään huomiota jo pelkällä ulkoasuillaan. Se oli kolmipaltainen ja painettu pääosin antikvalla fraktuuran sijaan.

Kuva: Helsingin yliopiston kirjasto / Historiallinen sanomalehtikirjasto



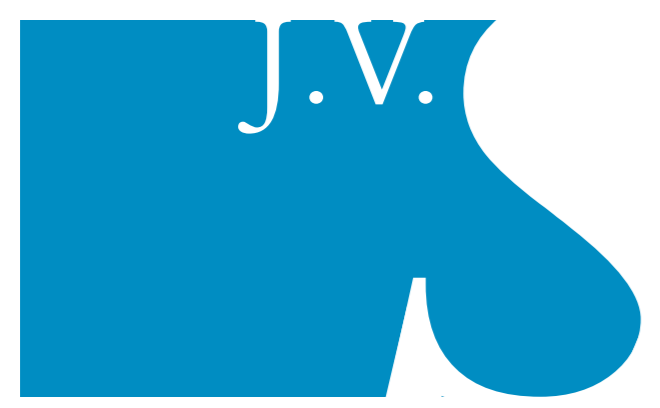
Snellman kirjoitti *Saimassa* 1844–1846 mm. seuraavista aiheista:

- Saimaan kanava
- suomen kieli opetuskielenä
- kyytilaitos
- naissivistys
- Suomen teollisuus suomalaisen kansallisuuden ehtona
- maanjakokysymys
- kansakoulujen tarkoitus.

Snellman kirjoitti *Litteraturblad*-lehdessä 1847–1849 ja 1855–1863 mm. seuraavista aiheista:

- suomen kielen asema
- kouluasiat
- rautatiet
- paloviinalainsäädäntö
- naisten ja miesten perimysoikeus
- painolaki
- rahauudistus
- kato
- koti- ja ulkomainen kirjallisuus
- valtiopäiväkysymykset
- sananvapaus.

fakta



# NELLMAN JA LIIKENNE

# POSTTI

## POSTI- TOIMISTOJEN PUUHAMIÄS

### POSTITOIMISTOT MAASEUDULLE

SNELLMAN KIRJOITTI PALJON ja posti kuljetti sekä kirjeet että hänen toimittamansa sanomalehdet vastaanottajille. Postilaitos oli perustettu vuonna 1638. Suomessa oli 37 postikonttoria vuonna 1860. Snellman valitti postiyhteyksien vähyyttä ja hitautta. Hän ehdotti *Litteraturblad*-lehdessä vuonna 1863 sadan postitoimiston perustamista. Snellmanin mukaan jokaisessa seurakunnassa oli luotettavia henkilöitä hoitamaan lähetyksen postittamisen. Hän kirjoitti (*oikealla*):

Hankkeen kustannukset Snellman uskoi korvattavan kirjeenvaihdon kasvulla. Ensimmäinen postitoimisto maaseudulla oli Mustialan posti, joka perustettiin vuonna 1860. Lähes jokaisessa Suomen kunnassa oli postitoimipaikka 1800-luvun lopulla.

### POSTIMAKSUT ALEMMAS

LEHDISTÖSSÄ VALLITSI 1800-LUVUN alussa vankka yksimielisyys postimaksujen alentamisen tarpeellisuudesta. Myös postitirehtöörinä toiminut Gripenberg ehdotti perusmaksun alentamista ja sitä, että 20 pennillä kirjettä kuljetettaisiin 125 virstan sijasta 200 virstaa. Valtiontaloudellisista syistä finanssitoimituskunnan päällikkö Snellman vastusti uudistussuunnitelmia. Hänen näkemyksensä mukaisesti senaatti ilmoitti pelkäävänsä postitirehtöörin ehdotuksen johtavan postitulojen väheneemiseen, mikä taas pakottaisi valtion antamaan varoja postilaitoksen ylläpitoon. Postitulot alenivatkin 1860-luvulla, mutta kääntyivät nousuun nälkävuosien jälkeen vuosikymmenen vaihtuessa.

Alla Ensimmäiset suomalaiset postimerkit otettiin käyttöön vuonna 1856. Kuvissa ovat 20 pennin ja markan arvoiset postimerkit vuodelta 1866, joissa näkyy Snellmanin vaikutuksesta käyttöön otettu Suomen oma rahayksikkö. Kuva: Postimuseo



*Kaikkialla on valitettavasti köyhiä leskiä ja turvattomia naimattomia naisia, jotka pystyisivät täysin hyvin hoitamaan tämän työn ja itkisivät ilosta saadessaan tiedon, että heidät on valittu tällaiseen toimeen, josta maksettaisiin esim. 50 ruplan vuosipalkkio. Moni varmaan ottaisi vastaan puoletkin tästä summasta kädet ojossa.*

”

Alla 1800-luvun lopulta lähtien myös maaseutu kuului melko hyvin postinjakelun piiriin. Kuvassa Ilmajoen postitoimiston henkilökuntaa sanomalehtitaakkoineen lähdössä jakelukierrokselle 1900-luvun alussa.

Kuva: Postimuseo

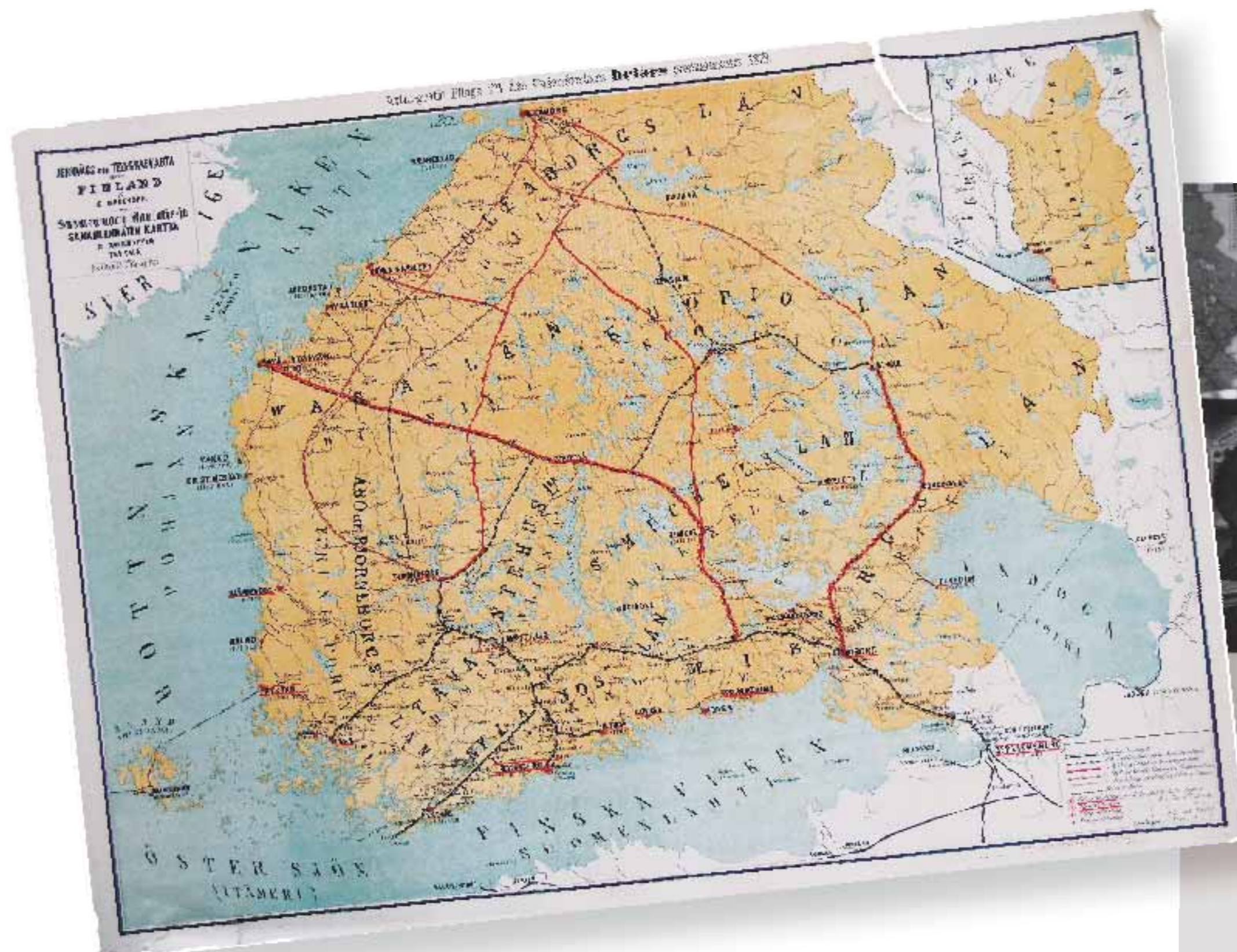


Oikealla Rautatie- ja lennätinkartta vuodelta 1877.

Kuva: Suomen Rautatiemuseo.

Äärimmäisenä oikealla Leppävirran postitoimisto 1890-luvulla.

Kuva: Postimuseo.



## RAUTATIEPOSTI

**POSTIN KULKU OLI** hidasta maanteitä pitkin, esimerkiksi Helsingistä Kajaaniin posti kuljetettiin vain kerran viikossa. J. V. Snellman oli perustellut rautateiden tarpeellisuutta muun muassa postioalojen kehittämisellä. Suomen postilaitos käyttikin rautatieverkkoa heti hyväkseen, keväällä 1862 postilaitoksen johto järjesti postinkulun maan ensimmäiselle rautatielinjalle Helsingistä Hämeenlinnaan. Vuosisadan lopulla rautatiet ulottuivat maan tärkeimmille seuduille ja postin kulku nopeutui huomattavasti.

## LENNÄTIN

**TIEDONVÄLITYS NOPEUTUI RATKAISEVASTI**, kun vuonna 1855 rakennettiin sähkölennätinlinja Pietarista Helsinkiin. Lennätinverkosto laajeni nopeasti. Lennätinyhteyksien ansiota oli myös se, että Snellman pystyi hankkimaan suuren lainan ulkomailta nälkävuonna 1867.

Alla Rautatiet nopeuttivat postikuljetusta, postivaunu vuodelta 1901.

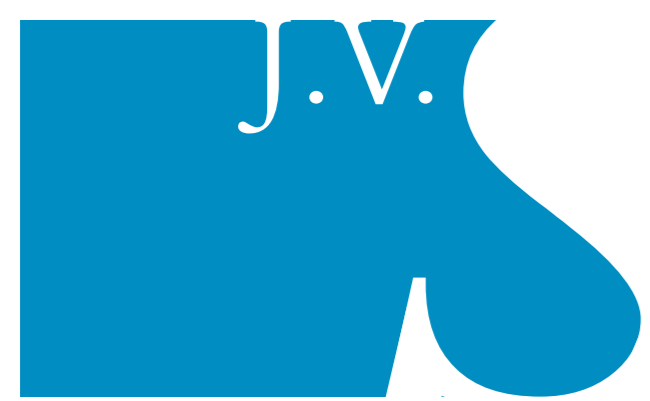
Kuva: Postimuseo

Kuopio oli Snellmanin kotikaupunki 1843–1849. Sieltä lähti vuonna 1845 neljä viikkovuoroa postia Helsinkiin, Viipuriin ja Ouluun. Postin kulku maantietä pitkin kesti Helsingin ja Kuopion välillä 1840-luvulla keskimäärin viikon, 1860-luvulla noin neljä päivää ja rautatien tultua 1890-luvulla noin kaksi päivää. Junakuljetukset lopetettiin 1990-luvulla. Nykyisin postia kuljetetaan rekoilla ja lentokoneilla. Ensimmäisen luokan kirjeistä 95–96 % viedään perille seuraavana työpäivänä riippumatta paikkakunnasta. Ulkomaille kirjeposti kulkee lentoteitse. Esimerkiksi Isoon-Britanniaan lähtevä kirje on vastaanottajalla 3–4 arkityöpäivän kuluessa.

Postitoimipaikkojen määrä lisääntyi 1860-luvulta alkaen, kun maaseudulle perustettiin postitoimistoja. Myöhemmin perustettiin yhä pienempiä postiasemia ja postipysäkkejä, joita hoidettiin kotinurkissa pientä korvausta vastaan. Vuonna 1917 oli 2456 erilaista postitoimipaikkaa. Nykyisin toimii noin 1000 yrittäjävetoista postia, ja Postin omia toimipaikkoja on noin 300.

Telex jatkoi vanhan lennätinverkon työtä tekstipohjaisen viestinnän välineenä 1940-luvulta alkaen. Lennätinliikenne hiipui kokonaan 1970-luvulla. Telex-palvelukin loppui 31.12.2005 uusien viestintävälineiden, kuten sähköpostin, syrjäyttäessä palvelun.





## AHKERA MATKUSTAJA

### HÖYRYLAIVAT

SNELLMAN MATKUSTI PALJON. Höyrylaivat olivat 1800-luvulla merkittävä yhteys Suomesta ulkomaille. Suomen ensimmäinen merihöyrylaiva oli *Furst Menschikoff*. Tämä Turussa rakennettu siipiratahöyry aloitti matkustajaliikenteen Tukholmaan vuonna 1836. Normaalisti 35-metrisen aluksen matkaan meni 18 tuntia. Snellman oli ensimmäisten joukossa matkalla Tukholmasta Turkuun upouudella höyryaluksella jo vuonna 1836. Laivan ensimmäisellä matkalla oli 13 matkustajaa. Miehistön jäseniä laivassa oli 20.

### MATKUSTAMINEN HÖYRYLAIVOILLA

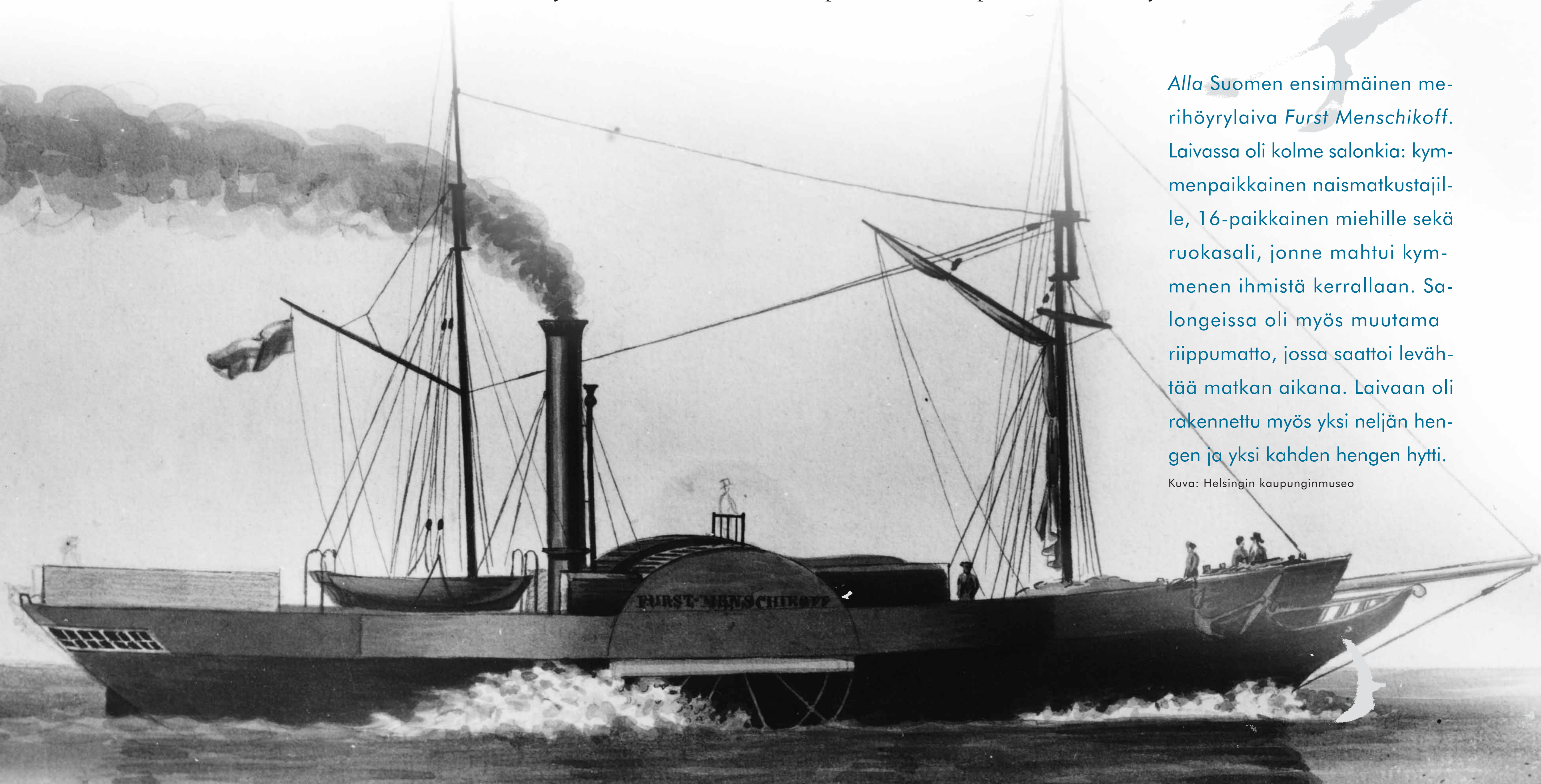
VUONNA 1847 SNELLMAN matkusti *Furst Menschikoff* -laivalla Tallinnaan. Hän kuvailee matkaa vaimolleen Jeanetelle (oikealla): Snellmanin mielestä matkustaminen höyrylaivoissa oli nopeaa ja vaivatonta. Linjalaivoilla oli aikataulut, sillä ne eivät olleet yhtä riippuvaisia tuuliolosuhteista kuin purjelaivat. Aikataulut kuitenkin usein pettivät pienestäkin syystä, kuten ilmenee J. V. Snellmanin 22. syyskuuta 1847 Hullissa päivätyistä kirjeistä vaimolleen: "Ellen olisi luonasi määräpäivänä, niin älä ole levoton. Sillä ehkä höyrylaivat eivät lähde niinä päivinä kuin nyt olen olettanut. (...) Kadun melkein sitä että olen määrännyt tuloaikani, koska niin helposti muutamia päiviä voi mennä yli laskelmien."

*T.k. 5 p. klo 8 aamulla lähdimme Helsingistä höyrylaivassa Furst Menschikoff Tallinnaan. Tuuli oli melkein myrskyinen, mutta lännestä puhaltaen se ei estänyt vauhtia, ja jo kello ½ 3 olimme Tallinnassa.*

*”  
Merenkäynti oli kuitenkin niin kova, että minunkin täytyi asettua makuulle pari tunniksi. Melkein kaikki muut olivat kovasti merikipeitä.*

Alla Suomen ensimmäinen merihöyrylaiva *Furst Menschikoff*. Laivassa oli kolme salonkia: kymmenpaikkainen naismatkustajille, 16-paikkainen miehille sekä ruokasali, jonne mahtui kymmenen ihmistä kerrallaan. Salongeissa oli myös muutama riippumatto, jossa saattoi levähtää matkan aikana. Laivaan oli rakennettu myös yksi neljän hengen ja yksi kahden hengen hytti.

Kuva: Helsingin kaupunginmuseo

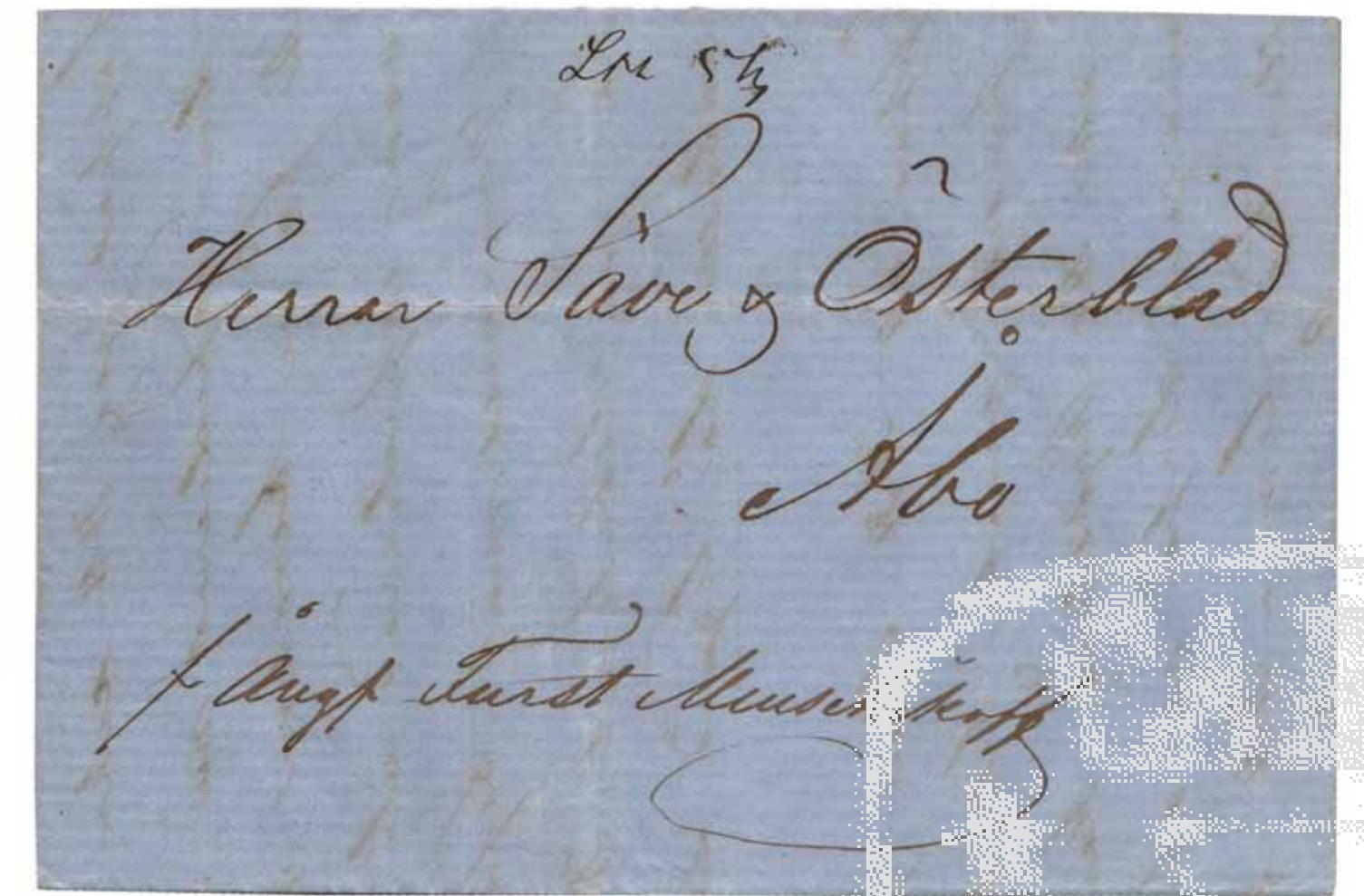


Oikealla Furst Menschikoffilla kulkenut kirje.

Kirje: Johan Snellmanin yksityiskokoelma

Äärimmäisenä oikealla Furst Menschikoffilla kulkenut kirje.

Kirje: Bo Söderholmin yksityiskokoelmat



## POSTIN KULJETUS LAIVALLA

1830-LUVULTA LÄHTIEN laivat olivat tärkeitä postin kuljettajia. Esimerkiksi kehittyvälle sanomalehdistölle postin kulku oli tärkeää, jotta ulkomaiset uutiset saatiin kopioitua mahdollisimman pian. Höyrylaivoissa piti postisopimuksen mukaan olla kirjelaatikot, joissa kirjeet kuljetettiin ulkomaille. Furst Menschikoff ja Storfursten olivat ensimmäiset postia kuljettavat suomalaiset höyrylaivat Suomen ja Ruotsin välillä. Kirjeet olivat keskeisiä sosiaalisten ja taloudellisten suhteiden ylläpidossa perheen ja ystävien kanssa. Linjaliikenteen kehityksestä huolimatta Snellmanin kirjeistä vaimolleen käy ilmi, kuinka epävarmaa postin kulku oli. Hänen kirjeensä Englannista Suomeen viipyivät matkalla lähes neljä viikkoa, joten matkan aikana oli alituinen huoli kotiin jäävistä ja kotijoukoilla matkalaisesta. Uutisia kotoa odotettiin kiihkeästi, ja ulkomailta poikettiin ensimmäisenä Poste Restantessa kun saavuttiin uuteen kaupunkiin.

Alla oikealla J.V. Snellman kävi vastaviihtyn vaimonsa Jeaneten kanssa vilkasta kirjeenvaihtoa Euroopan matkansa aikana. Ote Snellmanin vaimolleen lähettämästä kirjeestä tältä matkalta kesäkuussa 1847.

Kirje: Helsingin yliopiston kirjasto

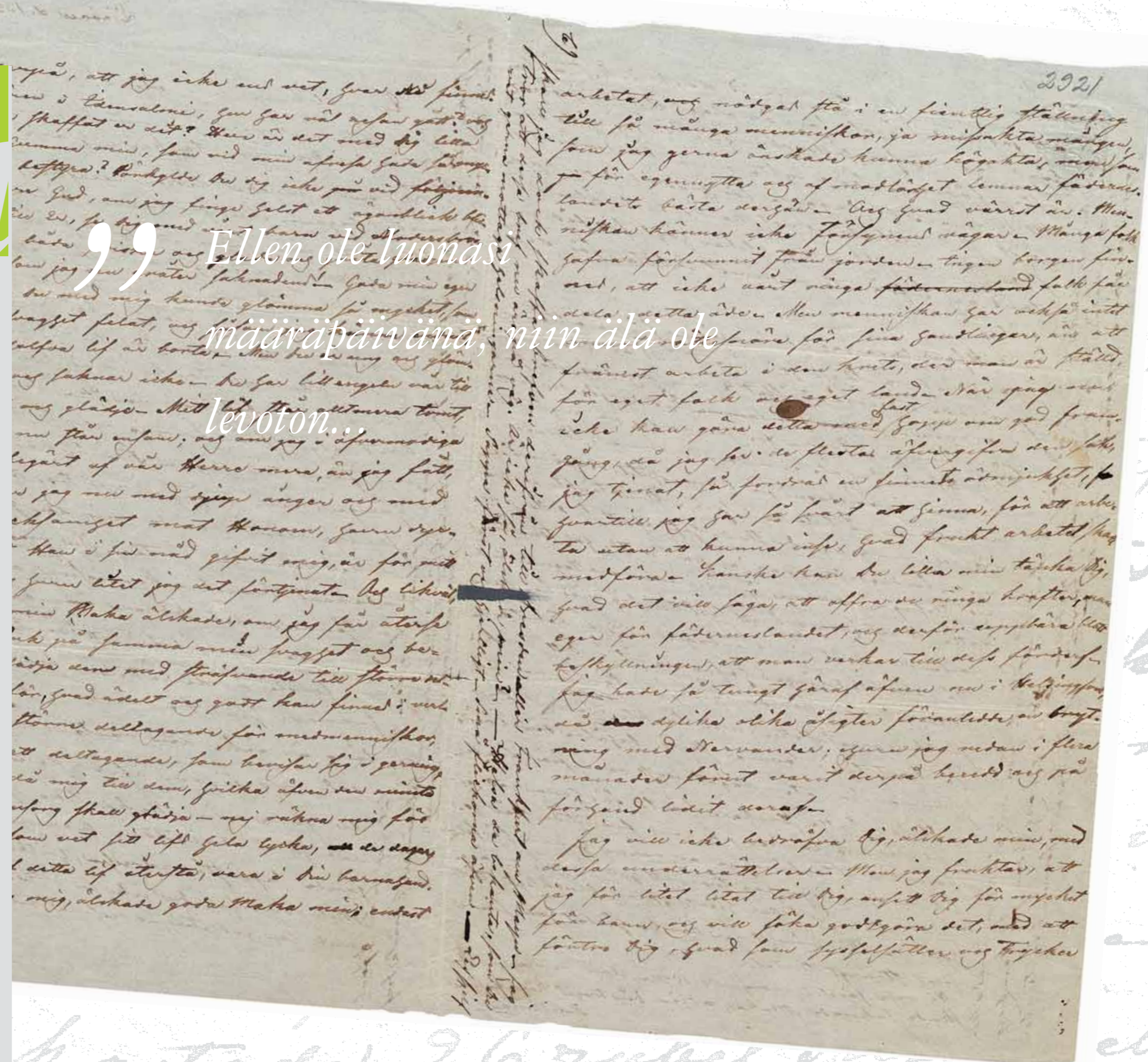
Alla Leimasin, jolla laivalla kuljetetut kirjeet leimattiin.

Kuva: Postimuseo



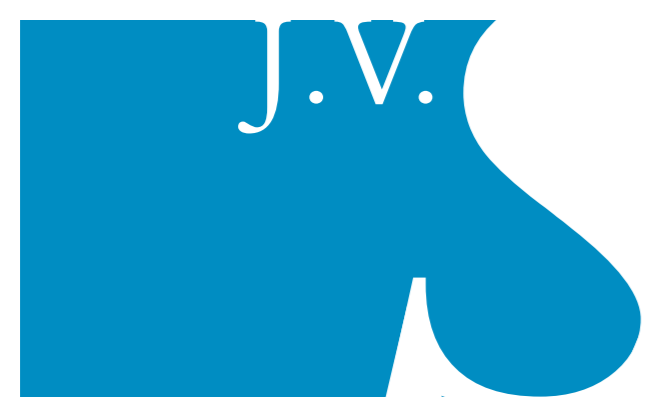
## J.V. fakta

Säännöllinen matkustajaliikenne Turusta Tukholmaan ja Helsinkiin alkoi 1830-luvun lopulla. Laivamatka Turusta Tukholmaan kesti 18 tuntia ja matkustajia mahtui kyytiin toistakymmentä henkeä. Vuonna 1837 Storfursten aloitti reitillä Turku–Helsinki–Tallinna–Kronstad. Höyrylaiva Murtaja aloitti linjaliikenteen Turusta Pietariin vuonna 1841. Matka kesti viisi päivää. Vuonna 1884 alkoi säännöllinen laivaliikenne Suomesta Hulliin Englantiin. Olympialaisten aikoihin 1950-luvulla Suomen laivayhteydet länteen paranivat ja Ruotsin risteilyt tulivat tavallisen palkansaajan ulottuville. Nykyisin suurimpiin aluksiin mahtuu lähes 3 000 matkustajaa ja satoja autoja. Matka Turusta Tukholmaan kestää noin 11 tuntia.



”Ellen, ole luonasi määräväpäivänä, niin älä ole levoton...”

Handwritten text in Swedish, partially obscured by other elements.



# KYYTILAITOKSEN KRIITIKKO

## MAANTEITÄ RAKENNETTIIN HÄTÄAPUTÖINÄ

MAANTEIDEN VILKAS RAKENNUSTOIMINTA alkoi heti autonomian ajan alkupuolella. Teiden rakentaminen toteutettiin usein hätäaputöinä. Snellman toimi 1860-luvun katovuosien aikana valtionvaroista vastaavana senaattorina. Hänen mielestään suuret ja valtakunnalliset hätäaputyöt olivat toissijainen auttamiskeino, koska ne houkuttelivat väestöä lähtemään pois kotipaikkakunniltaan ja lisäsivät kurjuutta. Snellman kirjoitti Oulun läänin kuvernöörille Georg Alfthanille hätäaputöistä (oikealla):

*Mutta Jumalan tähden - ei lisää maanteitä, joita ei kukaan kulje eikä pidä kunnossa, eikä ojituksia soissa, joita ei kukaan viljele.*

”

## KYYTILAITOS

MAANTEILLÄ KULJETETTIIN HEVOSKYYYDILLÄ niin rahtia kuin ihmisiäkin. Oman hevosen käyttö yksityiseen henkilöliikenteeseen oli hiemankin pidemmällä matkoilla harvinaista. Teillä kuljettiin jalkapatikassa tai kieverikytydillä. Maanteiden kunto oli ainakin syrjäseudulla huono ja kärrykulussa oli vaikeuksia.

Kieverikytytien taso oli heikko, kyytitaksa alhainen ja kyytivelvolliset haluttomia. Snellman totesi *Saimassa* 29.5.1845 kyytilaitoksessa olevan runsaasti epäkohtia, kuten tuhansien hevos- ja miestyöpäivien menetys maataloudessa. Lisäksi vilkkaiden teiden varsilla sijainneet kievarit olivat hänen mukaansa viinanjuonnin, tappelun ym. huonojen elämäntapojen kouluja.

Snellman oli ulkomailla matkustanut postivaunuilla ja piti niillä kulkemista melko miellyttävänä. Se, että posti kuljettaisi matkustajia myös Suomessa, olisi poistanut kyytilaitokseen liittyvät ongelmat. Snellman kuitenkin joutui toteamaan, että tämä ei ollut mahdollista, sillä teillä oli liian vähän matkustajia.

Keuruun tie 1800-luvun lopulla.

Kuva: Mobilia, Tiehallinnon kuvakokoelma.

Juna-aikataulun lisä maantiiliikenteestä, "Wägwisare i Finland", vuodelta 1877.

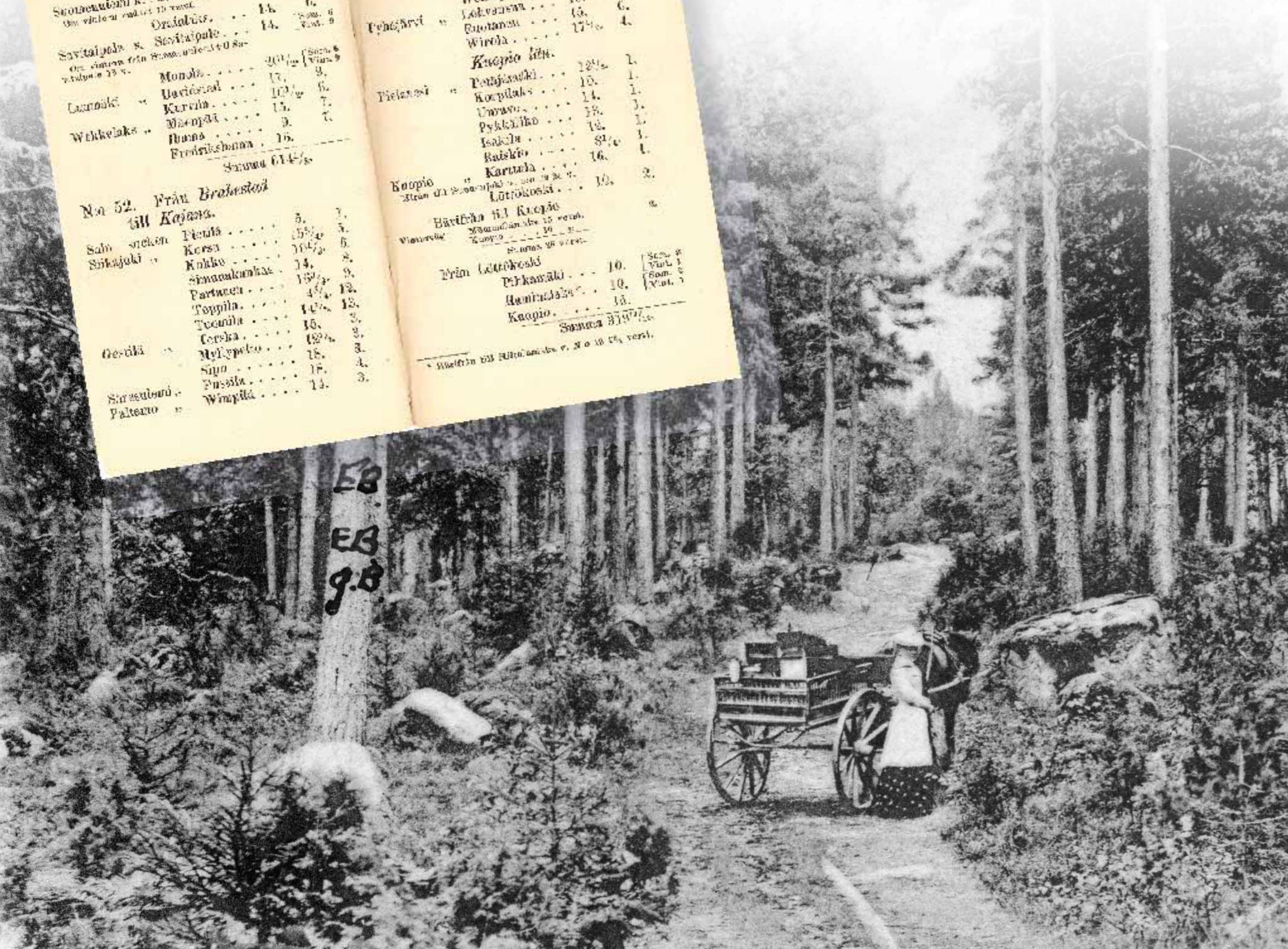
Kuva: Suomen Rautatiemuseo.

| Från Brähestad No 51-52 |      | Från Brähestad No 53-53 |      |
|-------------------------|------|-------------------------|------|
| St. Michels län         | 1877 | Kuusjärvi               | 1877 |
| Moholampi               | 14   | Kuusjärvi               | 14   |
| Kirkkonkylä             | 15   | Kuusjärvi               | 15   |
| Wahonka                 | 16   | Kuusjärvi               | 16   |
| Palkkila                | 17   | Kuusjärvi               | 17   |
| Sakala                  | 18   | Kuusjärvi               | 18   |
| St. Michels län         | 19   | Kuusjärvi               | 19   |
| St. Michels län         | 20   | Kuusjärvi               | 20   |
| St. Michels län         | 21   | Kuusjärvi               | 21   |
| St. Michels län         | 22   | Kuusjärvi               | 22   |
| St. Michels län         | 23   | Kuusjärvi               | 23   |
| St. Michels län         | 24   | Kuusjärvi               | 24   |
| St. Michels län         | 25   | Kuusjärvi               | 25   |
| St. Michels län         | 26   | Kuusjärvi               | 26   |
| St. Michels län         | 27   | Kuusjärvi               | 27   |
| St. Michels län         | 28   | Kuusjärvi               | 28   |
| St. Michels län         | 29   | Kuusjärvi               | 29   |
| St. Michels län         | 30   | Kuusjärvi               | 30   |

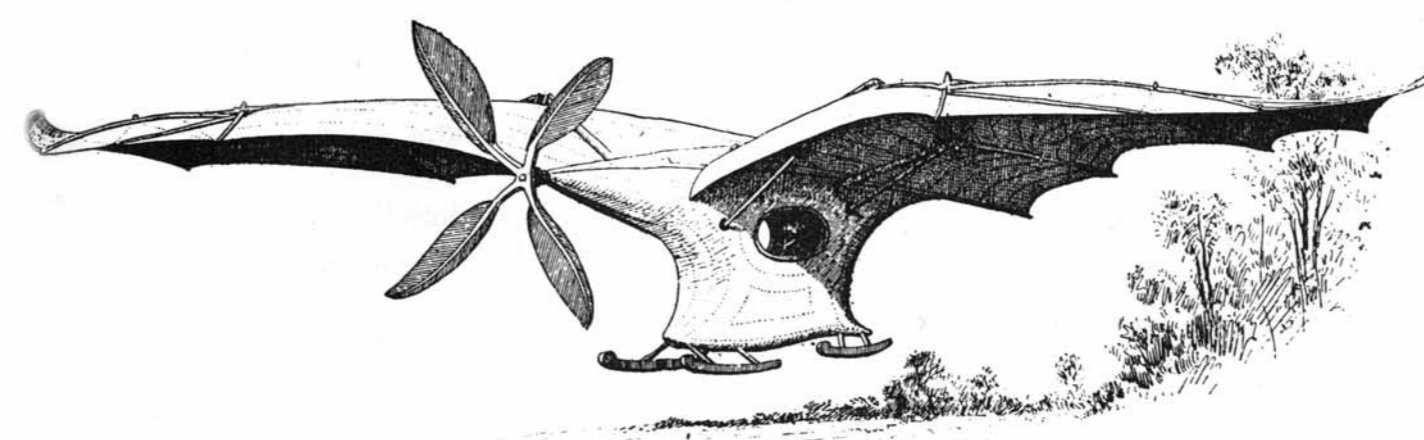
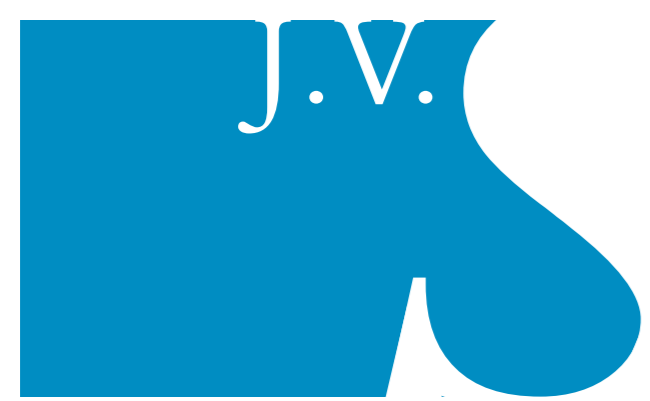
## J.V. fakta

Snellmanin moittima kyytilaitos menetti merkitystään vähitellen rautateiden ja laivaliikenteen kehityksen myötä. Myös teiden matkustajamäärä lisääntyi ja omnibussiliikenne korvasi kyytilaitoksen 1920-luvulta lähtien. Tiestön kuntoa täytyi parantaa autoliikenteen määrän kasvaessa. 1900-luvulla teitä rakennettiin edelleen hätäaputöinä talviaikaan samoin kuin edelliselläkin vuosisadalla. 1950-luvun puolivälissä perustettiin suuria siirto-työmaita Etelä-Suomeen, joissa työskenteli tuhansia henkilöitä. Teiden rakentaminen työttömyystöinä jatkui aina 1970-luvun alkuun saakka. Tieyhteydet olivat kunnossa 1980-luvulle tultaessa ja suuri osa teistä kestopäällystetty. Teillä riitti kulkijoita ruuhkaksi asti.

Vasemmalla Tie Kangasalla, Suomen syrjäseudulla kuljettiin vuosisatojen ajan huonokuntoisia kärrypolkuja pitkin. Kuva: Mobilia, Tiehallinnon kuvakokoelma.







Ranskalaisen Aderin  
höyrykäyttöinen Eole-  
kone 1890-luvulta.

Kuva: Suomen Ilmailumuseo.

## “OLISIPA TUO HAUSKAA!”

### SNELLMAN NÄKI ILMAPALLON LENNON SAKSASSA

SNELLMAN NÄKI ENGLANTILAISEN Greenin ilmapallon lennon Saksassa vuonna 1847.

Hän kuvaili tapahtumaa kirjeessä vaimolleen: *”Huomattavinta mitä täällä näin oli ilmapallo.(...)*

*Pallo on nimittäin tehty erivärisistä silkkikankaista. Kangas saadaan ilmatiiviiksi vernissalla. Sitten*

*pallo täytetään vetykaasulla. (...) Pallon ympärillä on vahvojen lankojen verkko. Sen alareuna*

*päättyy paksuihin köysiin, jotka on kiinnitetty käsivarren paksuiseen tynnyrinvanteeseen, ja tämän*

*alapuolella riippuu gondoli, eräänlainen vene. Ilmapurjehtija,*

*englantilainen Green istui itse, sikäli kuin näin, vanteella,*

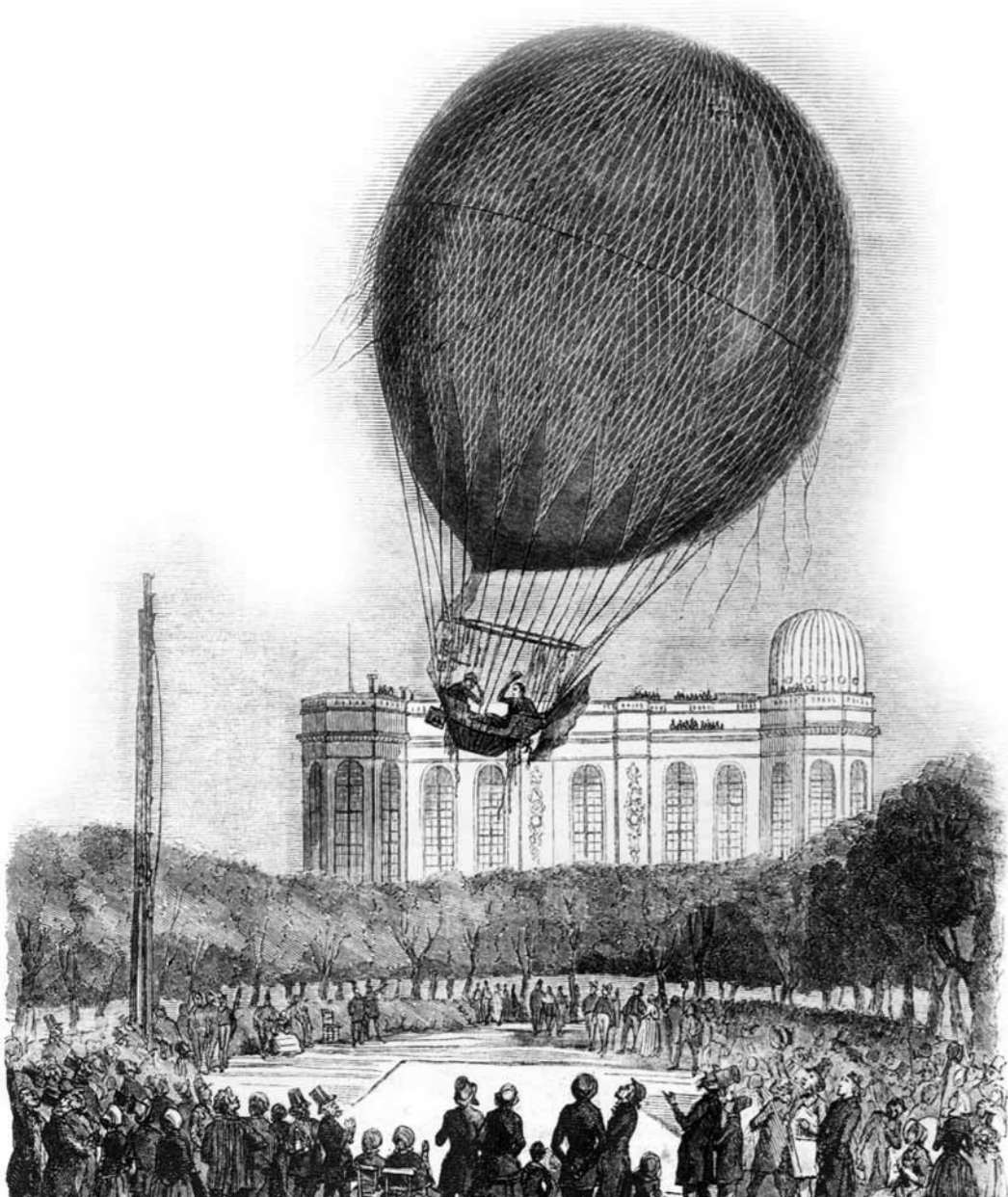
*frakki ja battu yllään. Tämä oli hänen 164. matkansa.*

*(...) Kun pallo päästettiin irti, musiikki kaiutti jylisevän*

*tervehdyksen, 20 tuhatta katsojaa hurrasi, Green heilutti*

*hyvästiksi battuaan muut kaksi lippujaan...*

*...Näky oli sanomattoman kaunis. Pallo  
kobosi niin tasaisesti ja hienosti.(...)Minä  
ajattelin: olisipa tuo hauskaa! Mutta  
kevytmielistähän se olisi, tarpeetonta.*



## J.V. fakta

Ilmailu alkoi Suomessa sotilasilmailulla, kun Suomen ilmavoimat perustettiin 6.3.1918. Lentoyhtiö Aero Oy perustettiin vuonna 1923 (vuodesta 1968 Finnair Oy). Seuraavana vuonna aloitettiin ulkomaanlennot Helsingistä Tallinnaan ja myöhemmin kesällä Tukholmaan. Kotimaan reittiliikenne alkoi kun Malmin kenttä avattiin. Vuonna 1937 Helsingistä lennettiin Viipuriin ja myöhemmin Tampereelle. 1950-luvun puolivälissä Suomesta lennettiin ensimmäisen kerran Kanarian saarille. Seuraavalla vuosikymmenellä tavallinenkin kansa teki turistimatkoja lentokoneella. Lentämällä matkustaminen on lisääntynyt voimakkaasti ja yli 20 desibeliä hiljaisemmilla koneilla kuin 1960-luvulla. Snellmanin yli 150 vuotta sitten näkemä ja kevytmieliseksi kutsuma lentäminen ilmapallolla eli ilmaa kevyemmällä lentolaitteella on nykyisin suosittu harrastus.

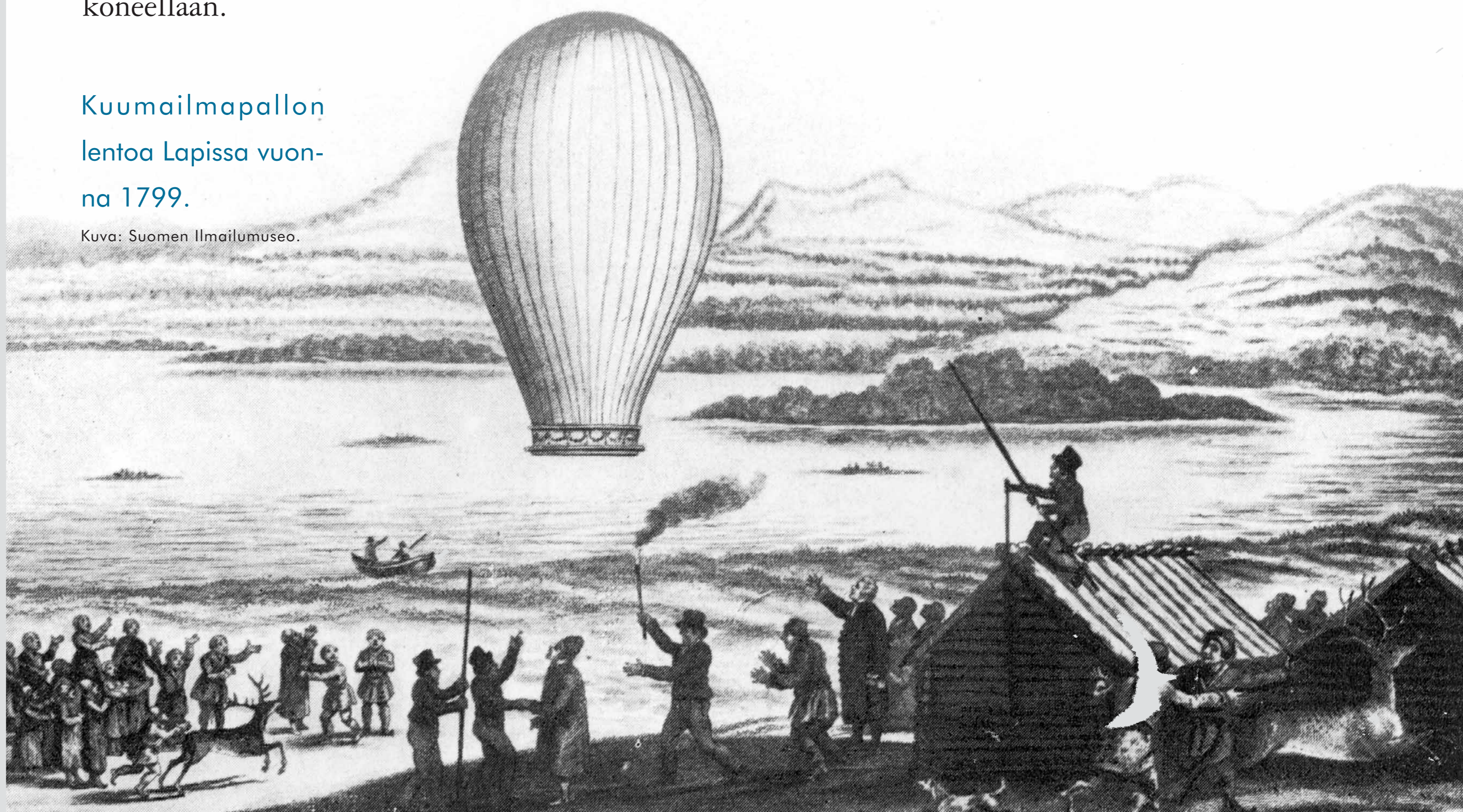
[Yllä Väkeä ihailmassa ilmapallon nousua vuonna 1850.](#) Kuva: Suomen Ilmailumuseo.

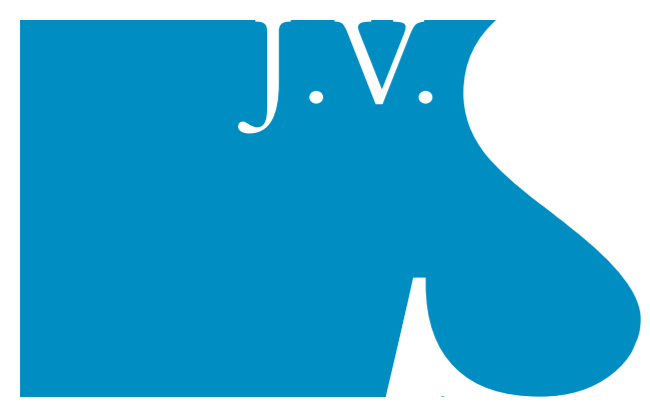
### ILMAPALLOISTA LENTOKONEESEEN

SNELLMANIN AIKANA LUOTIIN pohjaa ilmailulle. Kaasu- ja kuuma-ilmapalloilla lentämisen rajoitus oli se, ettei palloa voinut ohjata kuin korkeussuunnassa, muutoin ajeltiin tuulen varassa. 1800-luvulla tehtiin erilaisia lentokonekokeiluja. Suomessa Jacob Robert Runeberg teki epäonnistuneen kokeen nousta höyrykoneella varustetulla vesitasolla ilmaan vuonna 1879. Ranskalainen Ader teki lyhyen lennon höyrykäyttöisellä *Eole*-koneellaan 1890-luvulla. Wright-veljekset onnistuvat vihdoin lentämään hallitusti moottorikoneella vuonna 1903. Suomessa ensimmäinen moottorilento nähtiin marraskuussa 1909, kun ranskalainen herra Guiot esiintyi Viipurissa *Bleriot*-koneellaan.

[Kuumailmapallon lentoa Lapissa vuonna 1799.](#)

Kuva: Suomen Ilmailumuseo.





## SAIMAAN KANAVAN PUOLUSTAJA

### KULKUYHTEYKSIÄ KEHITTÄMÄÄN

KAUPAN JA TEOLLISUUDEN kehittäminen edellytti uusien kulkuteiden rakentamista. Vuonna 1841 nimitettiin komitea valmistelemaan Saimaan kanavan rakentamista. Yrityksiä kanavan rakentamiseksi oli tehty jo 1500- ja 1600-luvulla. Kulkureittien parantaminen kanavia rakentamalla ei ollut joka paikassa mahdollista, joten uudenaikainen keksintö rautatie tuli harkittavaksi. 1850-luvulla nousi julkinen polemiikki siitä, rakennetaanko kanavia vai rautateitä. Snellman kannatti rautateitä ja ehdotti, että ne rakennettaisiin yhdistämään sisämaa rannikkoon.

Höyryalus Saimaan kanavalla 1930-luvulla. Kuva: Kanavamuseo.

### SAIMAAN KANAVA

SNELLMAN KIRJOITTI SAIMAAN kanavaa puolustavan artikkelisarjan *Saimassa* vuonna 1844. Kanavan rakentaminen oli Snellmanista välttämätöntä Suomen kansallisvapautuksen kehityksen kannalta. Hyvät liikenneyhteydet auttoivat maataloutta, kauppaa ja teollisuutta, jotka olivat kansakunnan hyvinvoinnin edellytyksiä. Snellman kirjoitti *Saimassa* 28.3.1844:

...”Paljon sellaista häviää ja unohtuu, mitä oman ajan pikkusielut kunnioittavat loistavana ja ylistämisen arvoisena, mutta tämänkaltainen työ tehdään vuosisadoiksi.”

*Kerran koittaa varmasti päivä, jolloin osataan arvostaa niiden miesten jaloa mieltä ja laajaa katsetta, jotka ovat nostaneet esille kysymyksen ja vaikuttaneet päätöksentekoon maamme sisävesiä yhdistävän kanavan rakentamisesta..*

Oikealla ylhäällä Lauritsalan kapean kanavauoman kummallakin puolella kohosivat jyrkät kalliot (1900-luvun alku). Oikealla Höyryalus Saimaan kanavalla Rättijärven sulussa.

Kuvat: Kanavamuseo.



## J.V. fakta

### SAIMAAN KANAVA

Ensimmäinen rakentaminen 1845–1856

- 28 sulkukammiota
- Pituus 58 km

Tavaraa kuljetettiin 700.000 tonnia vuodessa 1. maailmansodan kynnyksellä.

Toinen rakentaminen alkoi 1920-luvulla

Kanavaa laajennettiin, mutta rakennustyöt katkesivat sodan syttyessä vuonna 1939.

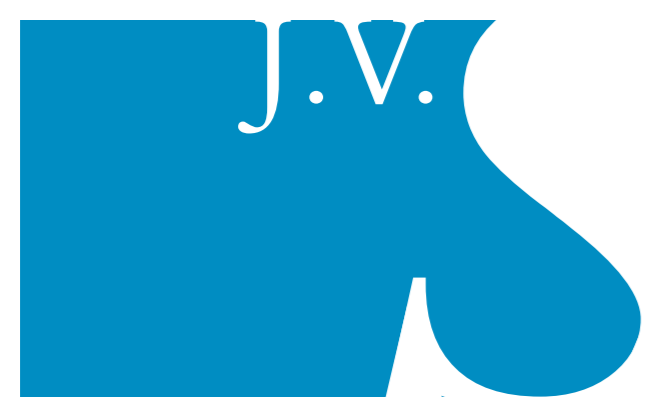
Kolmas rakentaminen 1963–1968

Vuonna 1963 solmittiin sopimus kanavan Neuvostoliitolle kuuluvan osan vuokraamisesta Suomelle 50 vuodeksi. Presidentti Urho Kekkonen vihki uuden kanavan käyttöön 5.8.1968.

Kanava tänään

- Pituus 43 km, josta Suomen puolella 23 km, Venäjältä vuokratulla alueella 20 km.
- Kanavaväylän leveys 34–55 m
- Syvyys 5,2 m
- Kahdeksan sulkua

Tavaraliikenteen määrä kanavalla on nykyisin n. 2,2 miljoonaa tonnia vuodessa. Pääasiassa kuljetetaan metsä- ja kaivannais-teollisuuden raaka-aineita ja tuotteita. Tavaraliikenne kulkee kotimaan lisäksi moniin Euroopan maihin. Kesäisin Lappeenrannasta on päivittäinen laivayhteys kanavaa pitkin Viipuriin.



## RAUTATEIDEN PUOLESTAPUHUJA

### TARVITAANKO RAUTATEITÄ?

RAUTATEIDEN RAKENTAMISTA EHDOTETTIIN jo 1840-luvulla. Hevosrautatietä pidettiin tarpeellisena, jotta Helsinki saataisiin liikenneyhteyteen Hämeen vesistöjen kanssa. Rautateiden rakentamista myös vastustettiin voimakkaasti muun muassa siksi, että rautateillä liikkumisen ajateltiin olevan mahdotonta läpi vuoden. Kanavoimisjärjestelmää pidettiin liikenteelle edullisempänä. J.V. Snellman otti voimakkaasti kantaa rautateiden puolesta. Hän kirjoitti vuonna 1856 *Litteraturbladissa* (oikealla):

**PUUTAVARAN KULJETUS OLI** yksi liikennerekaisujen peruskysymyksistä. Puunkuljetusta pidettiin Snellmanin aikana tilapäisenä ilmiönä, sillä metsävarojen oletettiin loppuvan. Rautateille arveltiin riittävän kuljetettavaa vielä puuvarojen loppumisen jälkeenkin, kun taas vesiliikenteen uskottiin olevan tiukemmin sidoksissa puuhun. Snellman totesi toukokuussa 1856: ”Meidän on sen tähden myös pidettävä asiaa onnettomuutena, mikäli Suomen tulevat kulkureitit rakennettaisiin silmillä

pitäen nykyistä tärkeintä vientiartikkelia – puutavaraa. Sellainen laskelma olisi kokonaan väärä, koska tuolla viennillä ei ole minkäänlaista tulevaisuutta.” Päätös Suomen ensimmäisen rautatien rakentamisesta tehtiin vuonna 1857.

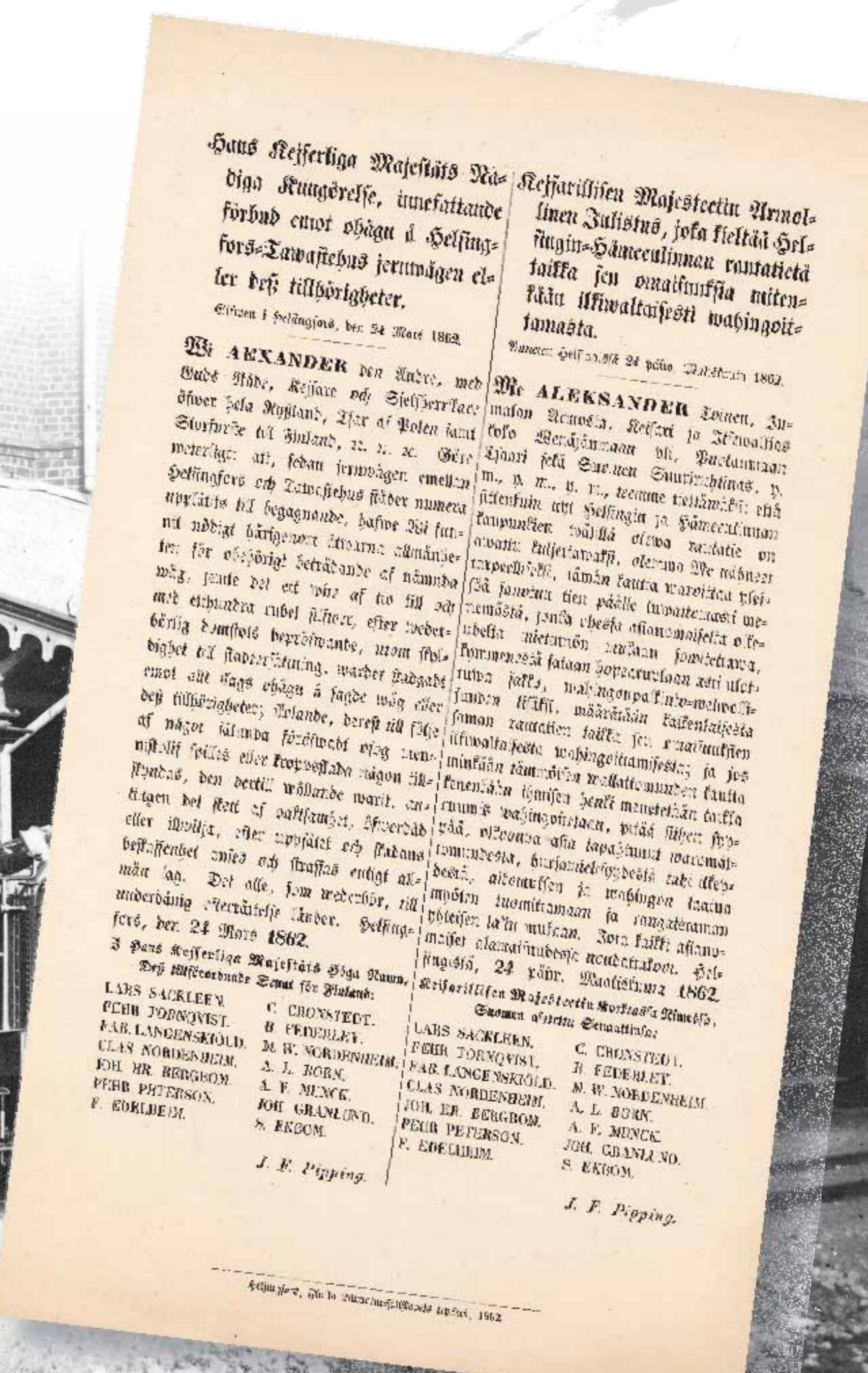
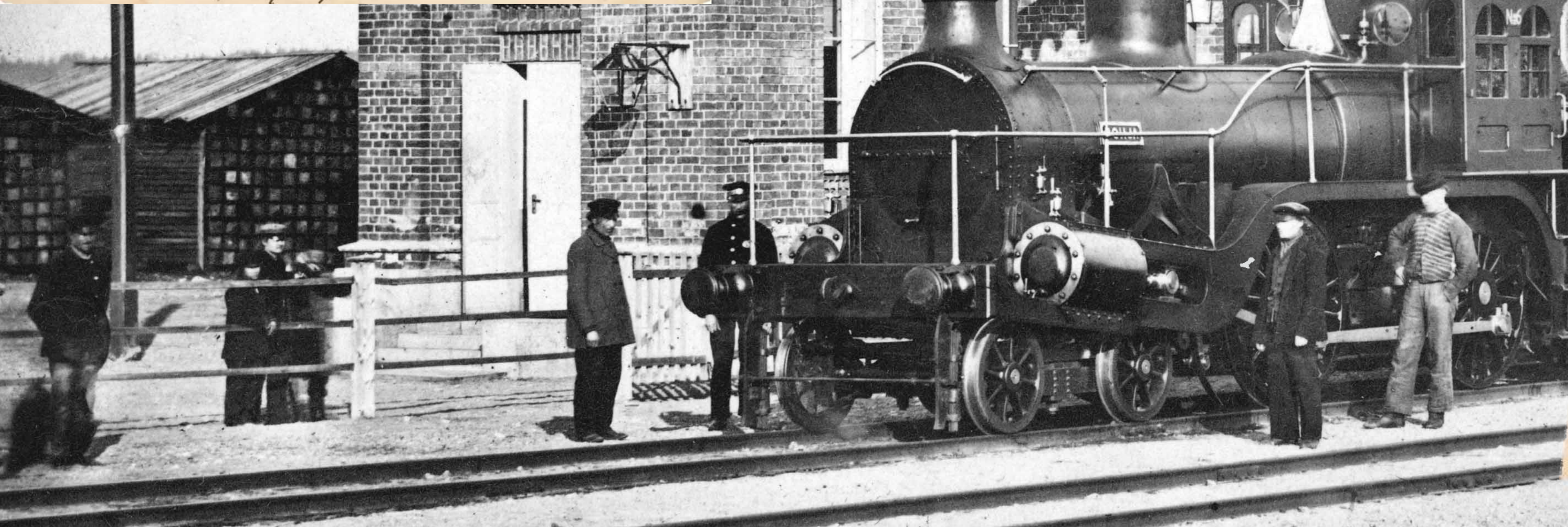
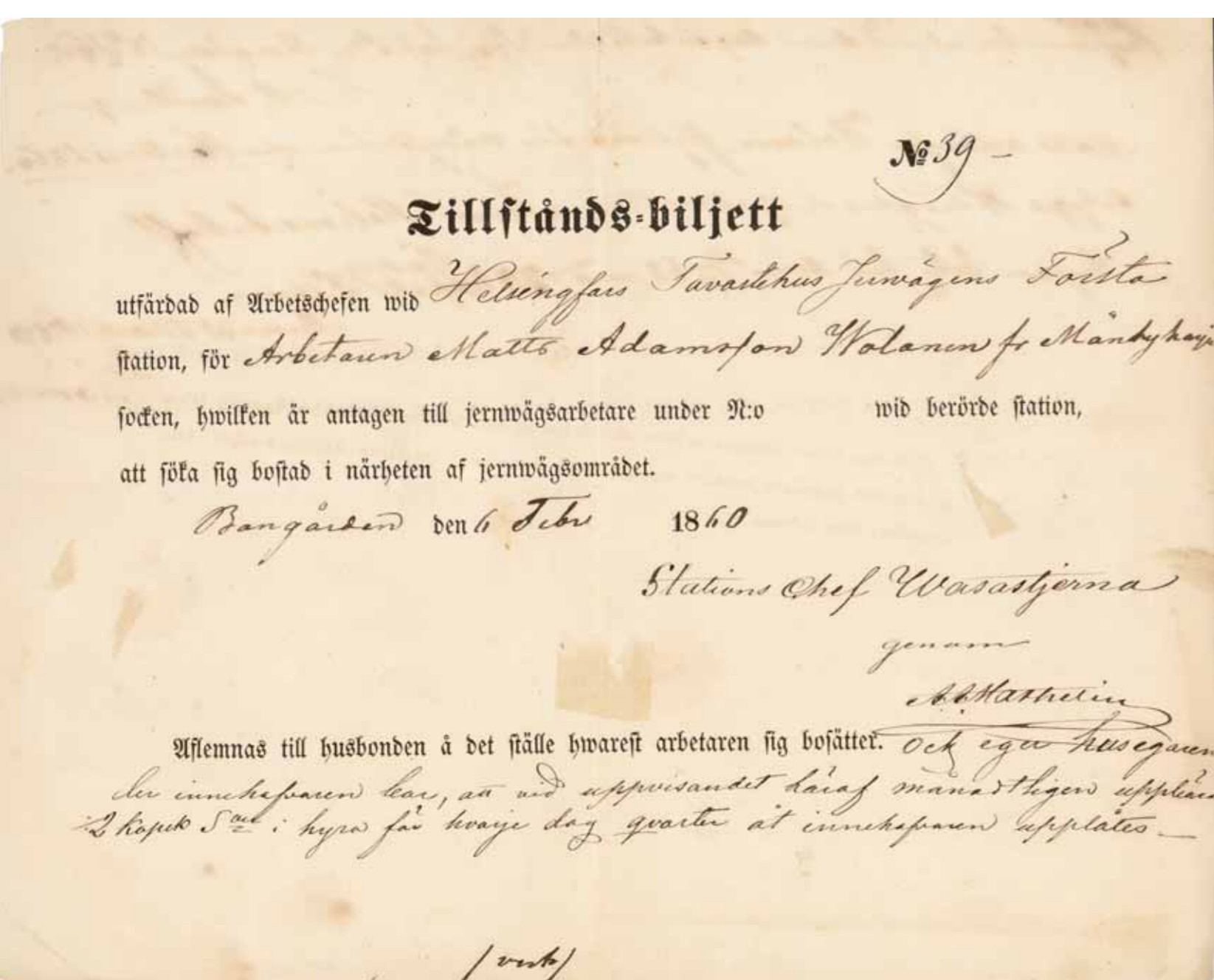
*Uskomme osoittaneemme sikäli kuin se on mahdollista, että tässä maassa kanavat tuskin voivat kilpailla rautateiden kanssa enempiä kuin viiden kuukauden ajan ” vuodessa, kun taas rautatiet voivat yksinään hoitaa asiat ainakin toiset viisi kuukautta.*

Alla Keisarillisen majesteetin varoitus radalle me-  
nosta vuodelta 1862.

Kuva: Suomen Rautatiemuseo.

Vasemalla Lupalappu vuodelta 1860 asunnon etsimiseksi rautatiealueen lähistöltä työläinen Matts Adamson Wolaselle. Kuva: Suomen Rautatiemuseo.

Alla Höryveturi Pohja Hämeenlinnan rautatieasemalla vuonna 1865. Kuva: Suomen Rautatiemuseo.



Ilmoitus matkustajille matkalipuista ja matkatavaroista Helsinki–Hämeenlinna -rautiellä vuodelta 1862. Kuva: Suomen Rautatiemuseo.

Oikealla reunassa Helsinki–Hämeenlinna -radan kartta vuodelta 1857.

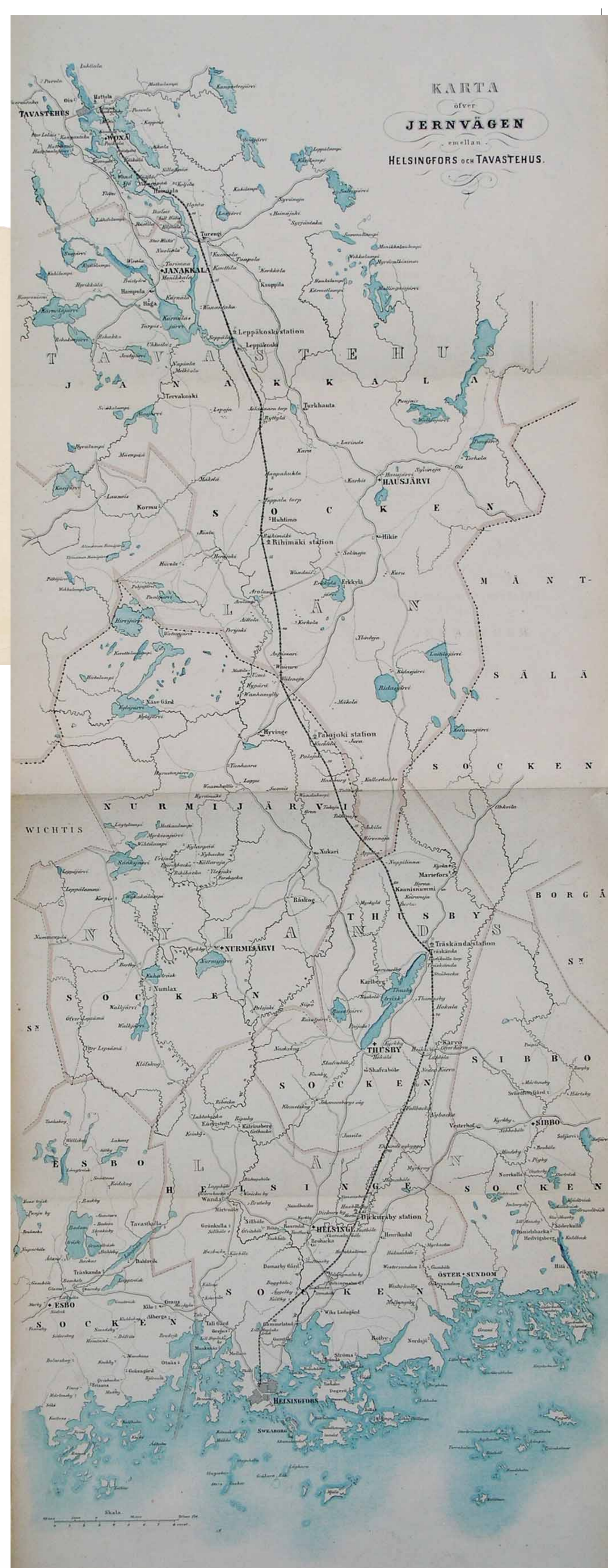
Kuva: Suomen Rautatiemuseo.

### Helsingfors-Tavastehus Jernväg.

Öfentlighet med mig meddelad befallning, får jag till allmänhetens kännedom meddela:  
 1:o. Passagerare tillåtes ej medföra bantåg utan att vara försedd med biljett. Den, som befinner sig utan biljett, skall erlägga afgift för hela resan från första station, hvarifrån tåget afgår.  
 2:o. Barn under 3 års ålder, som begagna samma plats med äldre person, resa fritt, hvarremot half afgift erlägges af alla som äro öfver 3 och under 12 år.  
 3:o. Passagerare, som betalar full afgift, eger fritt medföra ända till 50 följ. samt barn, för hvilket half afgift erlägges, ända till 25 följ. bagage; för hvar derutöfver medräknas erlägges full afgift enligt taxan.  
 4:o. Till passagerare-bagage räknas vanliga reseföremödenheter, såsom kappfärdar, nattfärdar, hattfärdar, koffertar eller i allmänhet sådana effekter, som kunna hänföras till beklädnads- och toalettfärdar för passagerarens eget behof.  
 5:o. Paket emottagas till 30 minuter före tågets afgång.  
 6:o. Då fondutöfverne eller banbefälet sådant öfverhända, böra passagerarene genast framvisa eller aflemna sine för resan löfde biljetter. Helsingfors den 3 Mars 1862.

G. Strömberg,  
t. f. Trafikchef.

Helsingfors, G. SILLÉN, tryckeri, 1862.



## SUOMEN ENSIMMÄINEN RAUTATIE

SUOMEN ENSIMMÄINEN RAUTATIE avattiin Helsingistä Hämeenlinnaan maaliskuussa 1862. Juna lähti aluksi Helsingistä maanantai-, keskiviikko- ja perjantiaamuisin kello 8.00 ja Hämeenlinnasta tiistai-, torstai- ja lauantiaamuisin kello 7.00. Lokakuusta alkaen juna lähti Helsingistä joka päivä kello 8.00 ja Hämeenlinnasta kello 14.00.

### MUUTOS RATASUUNNITELMIIN

HÄMEENLINNAN RADAN TOIMINTA kärsi heti lamasta. Tulot ja liikenne jäivät murto-osaan odotetusta. Liikennepoliittikkaan vaikuttivat 1860-luvun nälkävuodet. Suurellisille ratasuunnitelmille ei riittänyt varoja, poliittisesti välttämättömäksi noussut Riihimäen–Pietarin rata rakennettiin hätäaputoimena 1868–1870. Snellman vastusti rataa kolmesta syystä: Se oli hänen mukaansa kallis ja ihmisiä kuoli muutenkin runsaasti. Lisäksi radan piti olla kansallisesti eikä valtakunnallisesti merkittävä. Radan rakentaminen aiheutti välirikon kenraalikuvernöörin kanssa, mikä johti Snellmanin eroon senaatista vuonna 1868.

Tidtabell  
 Järntågen lösn och med dem 17 Mars 1862 till värdar

| Typ.                      | Helsingfors och med dem 17 Mars 1862 till värdar |  |
|---------------------------|--|--|
|                           | Helsingfors och med dem 17 Mars 1862 till värdar | Helsingfors och med dem 17 Mars 1862 till värdar |
| Algar från Helsingfors    | 8,00   | 8,00   |
| Diikursby                 | 8,15   | 8,15   |
| Täskända                  | 8,30   | 8,30   |
| Helsingfors               | 10,45  | 10,45  |
| Riihimäki                 | 11,20  | 11,20  |
| Tuusula                   | 12,10  | 12,10  |
| Ankommer till Tavastehus  | 12,40  | 12,40  |
| <b>Ret.</b>               |  |  |
| Algar från Tavastehus     | 7,00   | 7,00   |
| Tuusula                   | 7,30   | 7,30   |
| Riihimäki                 | 8,25   | 8,25   |
| Helsingfors               | 9,10   | 9,10   |
| Diikursby                 | 10,55  | 10,55  |
| Ankommer till Helsingfors | 11,30  | 11,30  |

Helsingfors, F. SILLÉN, tryckeri, 1862.

Yllä Ensimmäinen rautatieaikataulu Helsinki–Hämeenlinna vuodelta 1862.

Kuva: Suomen Rautatiemuseo.

Alla Laman väistyttävä säädillä oli rahaa rautateiden rakentamiseen vuoden 1877 valtiopäivistä alkaen. Radanrakennustyömaa 1800-luvun lopulla. Kuva: Suomen Rautatiemuseo.



Rautatie yhdisti Suomen. Snellmanin ennustukset liikenneyhteyksien helpottumisesta ja nopeutumisesta samoin kuin maatalouden ja teollisuuden kehityksestä ja kansakunnan sivistymisestä toteutuivat. Yhtenäisaika tuli maan eri kolkkiin rautatien myötä. Snellman oli oikeassa myös siinä, että Pietarin radan rakennus vaati ihmishenkiä. 22 % työvoimasta menehtyi. Kuolleet haudattiin radan varteen perustetuille hautausmailla. Suomen teollisuuden ja kaupankäynnin kannalta itäinen rautatieliikenne on ollut ja on edelleen merkittävä kulureitti, toisin kun Snellman uskoi.

