

Timo Jalonen

Kiskojen, teiden ja meriväylien aika



Kiskojen, teiden ja
meriväylien aika
*Liikenneolojen muutos Rauman ja
Uudenkaupungin seuduilla 1860–
1970*

Timo Jalonen
2026

SISÄLLYSLUETTELO

1. JOHDANTO

2. MAATALOUSTYHTEISKUNNASTA HYVINVOINTIVALTIOKSI

2.1. Länsi-Suomi kehittyy

2.1.1. Teollistumisprosessi alkaa

2.1.2. Maatalouden kehitys

2.1.3. Uusia palveluja

2.2. Väkiluvun kehitys

3. SIIPIRATTAITA JA POTKURILAIVOJA

3.1. Rauman ja Uudenkaupungin seudun meriliikenteen kehitys 1850-luvulta 1970-luvulle

3.2. "Satamaliikenne ei lisäänny ilman taloudellisia uhrauksia"

3.2.1. Rauman satama kasvaa

3.2.2. Raumasta tuli varhain talvisatama

3.3. Laivaton satama

3.3.1. Suuria suunnitelmia

3.3.2. Uudenkaupungin satama kansainväliseksi kohtauspaikaksi

3.4. Kyll sian kelppa, kom pääse Turku!

3.5. Meriväylästön kehitys

4. VETURIN VIHHELLYKSIÄ JA KISKOJEN KOLKETTA

4.1. Juna tulee!

4.2. Länsirannikon kaupungit kilpailevat rautatiestä

4.3. Uudenkaupungin uusi suunta

4.4. Rauman oma juna

4.5. Uudenkaupungin rautatiehanke

4.5.1. Uudenkaupungin-Pietarin pikajuna ei koskaan lähtenyt.

4.5.2. Rata Uudestakaupungista pohjoiseen?

4.5.3. Pitkittyvä hanke

4.6. Rautatieliikenne valtionrautateiden hoitamana

4.6.1. Matkustajaliikenteen alkava alamäki

4.6.2. Lisää tonneja

5. MUUTTUVA MAANTIETIILIKENNE

5.1. Auton ja öljyn vuosisataa kohti

5.1.1. Arvostelua tienpitojärjestelmää kohtaan.

5.1.2. Tiestön hidas parantaminen

5.2. Kievarihevosen kyydissä

5.3. Tiet valtion hoidettavaksi

5.3.1. Tiestön rakentaminen ennen toista maailmansotaa

5.3.1.1. Uusi tienpitojärjestelmä

5.3.1.2. Talviaukipito mahdollisti keskeytymättömän talviliikenteen

5.3.1.3. Tiet eivät vastaa ajan vaatimuksia

5.3.2. Vaikeat sotavuodet

5.3.3. Sorateille asfalttia

5.3.3.1. Liikenteen nopea kasvu edellytti uudisrakennuksia

5.3.3.2. Valtatien parantaminen Turun ja Porin välillä

5.3.3.3. Kustavin - Raisio tien rakentaminen eteläiseen Vakka-Suomeen

5.3.3.4. Uudenkaupungin tieyhteydet paranevat

5.3.3.5. Tiet paranevat Rauman seudulla

5.4. Onnikalla pääsee

5.4.1. Linja-autoliikenteen yleinen kehitys

5.4.2. Uudenkaupungin kovan onnen pussi

5.4.3. Linja-autoliikenteen nopean kasvun vuodet

5.4.4. Tarjonta ohittaa kysynnän

5.5. Yksityinen autoliikenne

5.5.1. Kärrykydeistä rekkakuljetuksiin

5.5.2. Bensaa suonissa sorateiden sankareilla

5.6. Liikennemäärät maanteilla

6. LIIKENNEMUOTOJEN KILPAILU VUOSINA 1850-1970

6.1. Höyrylaivoja ja -vetureita

6.2. Lisääntyvä liikenne kasvava kilpailu

7. ENTÄ SITTEN

8. LÄHTEET

LIIKENNEOLOSUHTEIDEN MUUTOS RAUMAN JA UUDENKAUPUNGIN SEUDUILLA 1860-LUVULTA 1970-LUVULLE

1. JOHDANTO

Ajanjakso, jota käsittelen, on kestoaltaan noin 120 vuotta. Lähtökohtana on höyryvoiman käyttöönotto ensimmäiseksi paikallisessa laivaliikenteessä Rauman ja Uudenkaupungin alueen rannikolla ja päätepisteenä siitä luopuminen rautateillä 1970-luvun alussa. Samaan aikaan oli tietysti myös muuta liikennettä, vaikka höyryvoimankäytön aikakaudesta sattumalta onkin kyse. Höyryliikenteen periaatteellinen merkitys oli kuitenkin suurempi kuin sen suhteellinen osuus. Se aloitti koneellisen liikenteen sekä maalla että merellä ja siksi se oli tapahtumana äärimmäisen merkittävä. Liikenteessä alkoi uusi aika. Enää liikkuminen ei riippunut lihasvoimasta tai vaihtelevista luonnonolosuhteista. Varsinkin ajanjakson loppupuolella höyryliikenteen merkitys oli enää hyvin pieni, sillä erilaisten moottoriajoneuvojen merkitys lisääntyi nopeasti.

Rauman ja Uudenkaupungin seudut eivät käsitteinä ole aivan yksiselitteisiä. Yleisesti Uudenkaupungin seudulla eli Vakka-Suomella tarkoitetaan aluetta, johon kuuluvat Vehmaa, Mynämäki, Taivassalo, Kustavi, Uusikaupunki, Pyhäranta ja Laitila. Rauman seutuun lasken kuuluvaksi kaupungin lisäksi Euran ja Eurajoen kunnat. Tutkittavana ajanjaksona kuntia oli enemmän, sillä Uuteenkaupunkiin on liitetty eri yhteyksissä Kalanti, Lokalähti, Pyhämaa ja Uudenkaupungin maalaiskunta; Rauman kaupunkiin sen maalaiskunta, Lappi ja Kodisjoki, Euraan Kiukainen, Hinnerjoki ja Honkilahti sekä Mynämäkeen Mietoinen ja Karjala. Alueen itsenäisistä kunnista on siis hävinnyt kuntaliitoksissa yli puolet. Liikenne ei sinänsä aiheuttanut kuntaliitoksia, mutta liitosten suuntautumiseen liikenteellisillä tekijöillä on ollut suuri merkitys. Uusi kuntakeskus on löytynyt sieltä, minne tieliikenneyhteydet ovat olleet hyvät.

Taulukko 1.1: Työmatkojen kulkutapa Rauman seudulla vuonna 1971.¹

matkan pituus ja kulkutapa	alle 1 km %	1–2 km %	3–5 km %	6–9 km %	yli 10 km %
<i>määrä</i>	<i>74</i>	<i>172</i>	<i>176</i>	<i>43</i>	<i>118</i>
jalan	76	15	2	5	0
polkupyörällä	22	60	49	37	6
mopolla tai moottoripyörällä	1	8	9	9	7
henkilöautolla	0	15	35	33	63
linja-autolla	0	2	7	19	30
kuorma- tai pakettiautolla	0	1	0	2	5
junalla	0	0	0	0	1
ei tietoa	0	5	5	5	2

¹Työssäkäyntiliikenne ja muuttohalukkuus Satakunnassa 1972, liite 4. Mukana Rauman alueessa eivät ole Pyhämaa, Pyhäranta, Laitila ja Kiukainen. Myös prosenttilukujen käyttö alkuperäislähteessä on harhaanjohtava, sillä otos on niin pieni, että pidemmällä matkoilla yksi tapaus muuttaisi paljon lukua. Lisäksi pyöristykset on tehty, miten sattuu, jolloin sarakesumma ei ole 100.

Taulukko 1.2: Työmatkojen kulkutapa Raumalla asuvien osalta vuonna 1971.²

matkan pituus ja kulkutapa	yht %	alle 1 km %	1–2 km %	3–5 km %	6–9 km %	yli 10 km %
<i>määrä</i>	<i>351</i>	<i>42</i>	<i>113</i>	<i>134</i>	<i>34</i>	<i>28</i>
jalan	16	86	15	2	6	0
polkupyörällä	44	12	62	54	38	7
mopolla tai moottori- pyörällä	5	0	4	7	9	7
henkilöautolla	25	2	16	31	35	68
linja-autolla	3	0	2	0	18	25
kuorma- tai pakettiautolla	3	0	1	7	1	4
ei tietoa	4	0	1	5	6	0

Kuitenkin tärkeämpää kuin äärettömän tarkkojen alue- tai aikarajojen määrittely on itse liikenteen tutkiminen. Kyseessä on eräs katkelma liikenteen historiaa. Ajanjakso on kuitenkin liikenteellisesti varsin mielenkiintoinen. Lähtökohdassa perinteisen ja lähes täydelliseen omavaraisuuteen perustuvan maatalousyhteiskunnan liikennetarve oli vielä varsin vähäinen ja alueen kaksi kaupunkia, jotka eivät suinkaan olleet maamme vähäisimpiä, eivät koskaan ole olleet laajan liikenteen keskuksia. Lopulta teollisuutta oli syntynyt jo varsin paljon sekä Raumalle että

²Työssäkäyntiliikenne ja muuttohalukkuus Satakunnassa 1972, liite 4.

Uuteenkaupunkiin, ja lisäksi pienempiä teollisuuslaitoksia myös maalaiskuntiin. Teollisuuden lisäksi kasvoivat jatkuvasti myös palveluelinkeinot. Juuri nämä yhdessä lisäsivät tarvetta liikkua ja kuljettaa.

2. MAATALOUSYHTEISKUNNASTA HYVINVOINTIVALTIOKSI

2.1. Länsi-Suomi kehittyi

2.1.1. Teollistumisprosessi alkaa

Teollisuuden kehitys oli varsin hidasta. Metsäteollisuuden kasvu 1800-luvun loppupuolella aloitti ensimmäisen teollistumiskauden. Metsän hyväksikäyttö laajeni sitä mukaan, kun puun kysyntä kasvoi Euroopassa. Merkantilismin syrjäytyminen ja taloudellisen liberalismien tuleminen loivat edellytykset teollisuuden toimintavapaudelle.

Taloudessa tapahtuneet muutokset kasvattivat myös väestön varallisuutta ja lisäsivät teollisuustuotteiden kotimaista kulutusta. Aluksi tämä koski vain parhaiten toimeentulevia ihmisiä, mutta viimeistään vuosisadan vaihteessa myös vähäväkiset pääsivät hyötymään talouden nopeasta kehityksestä. Nyt ihmisillä oli varaa kuluttaa ja liikkua.

Satakunnan puolelle merkittävimmät teollisuuslaitokset syntyivät 1800-luvulla Euran Kauttualle ja Rauman kaupunkiin. Muualle syntyi lähinnä käsityöperinteen pohjalta vain pienteollisuutta kuten useita vesi- tai höyrykäyttöisiä pieniä myllyjä ja sahoja.³ Vielä 1950-luvun lopulla Rauman seudulla oli 25 piensahaa ja 7 tiilitehdasta.⁴

Raumalla aloitti toimintansa 1912 saha, jonka ympärille kehittyi myöhemmin Rauma Wood Ltd. Vuonna 1920 toimintansa aloitti sulfittiselutehdas, 1937 valkaisuaitos. Muita merkittäviä teollisuuslaitoksia olivat vuonna 1945 aloittanut Hollmingin ja vuonna 1948 toimintansa aloittanut Rauman telakka.⁵ Teollisuuslaitosten raaka-

³Koivisto 1962, 329–334; Papunen 1986, 270–282.

⁴Länsi-Suomi 23.4. 1958.

⁵Länsi-Suomi 6.12. 1955.

aineet eivät olleet peräisin aivan lähiympäristöstä, joten ne oli kuljetettava kaukaa.



Kuva 1: 1800-luvun puolivälissä Kauttua oli keskeinen rautaruukkipaikkakunta, jossa tuotanto perustui vesivoimaan, paikallisiin metsävaroihin ja käsityövaltaiseen jalostukseen. 1850-luvulla tuotanto oli huipussaan, mutta samalla toimintaympäristö muuttui: markkinat laajenivat ja kilpailu kiristyi. Tämä lisäsi tarvetta tehokkaammille kuljetusratkaisuille, vaikka liikenne perustui edelleen pitkälti vesireitteihin ja maantieverkkoon. 1800-luvun loppua kohti rautateollisuus menetti merkitystään, ja Kauttualla siirryttiin vähitellen puunjalostukseen ja paperiteollisuuteen. Tämä rakennemuutos lisäsi kuljetusten määrää ja säännöllisyyden tarvetta, sillä raaka-aineet ja tuotteet liikkui aiempaa laajemmilla markkinoilla. Samalla teollinen toiminta alkoi kytkeytyä tiiviimmin valtakunnallisiin taloudellisiin verkostoihin.

Kauttuan ruukki oli aloittanut toimintansa jo vuonna 1689. Antti Ahlströmin omistukseen tuotantolaitos siirtyi vuonna 1873.⁶ Kauttuan paperitehtaan rakentaminen aloitettiin vuonna 1906. Paikka oli sopiva, koska koskivoimaa oli runsaasti saatavilla, puuta runsaasti tarjolla Pyhäjärven seudulla ja rautatieyhteys varsin helposti järjestettävissä.⁷ Rautatieyhteys oli merkittävä myös Satakunnan Nahkateollisuuden (Satanahka) aloittaessa toimintansa Kiukaisissa vuonna 1919.⁸ Sekin työllisti 1950-luvulla 300 työntekijää.⁹

*Taulukko 2.1: Teollisuuden työpaikkojen luku Rauman ja Uudenkaupungin seuduilla vuosina 1884–1975.*¹⁰

vuosi	Uusikaupunki	Rauma	maaseutu
1884	44	39	.
1900	44	38	väh. 20*
1915	13	16	väh. 21*
1930	18	28	39
1946	23	53	60
1960	26	54	117
1975	27	51	95

* aluksi tiedot vain Vehmaan kihlakunnasta.

⁶Länsi-Suomi 6.12. 1955.

⁷Koivisto 1962, 336.

⁸Koivisto 1962, 526–527.

⁹Länsi-Suomi 6.12. 1955.

¹⁰SVT XVIII teollisuustilastot vuosilta 1884, 1900, 1915, 1930, 1946, 1960 ja 1975. Vuotta 1884 varhaisempia tilastotietoja ei ole olemassa.

Taulukko 2.2: Teollisuuden työntekijöiden määrä Rauman ja Uudenkaupungin seuduilla vuosina 1884–1975. Vuosina 1960 ja 1975 mukana ovat myös teollisuuden toimihenkilöt.¹¹

vuosi	Uusikaupunki	Rauma	maaseutu
1884	181	127	.
1900	262	345	väh. 105*
1915	164	337	väh. 329*
1930	315	1094	927
1946	544	3371	1544
1960**	788	5334	2851
1975**	3452	8077	4851

* aluksi tiedot vain Vehmaan kihlakunnasta, ** mukana myös toimihenkilöt.

Varsinais-Suomessa tilanne oli samanlainen kuin Satakunnassakin. Tuotanto oli maalaispitäjissä yleensä varsin pienimuotoista ja paikalliset tarpeet huomioon ottavaa. Uudenkaupungin lisäksi merkittävimiksi teollisuuspaikkakunniksi tulivat Vehmaa ja Mynämäki.

Uudessakaupungissa Uudenkaupungin telakka oli pitkään suurin työnantaja. Sen palveluksessa oli 1940-luvun lopussa yli 300 henkeä. Myös Valtion metallitehtaitten (Valmet) Janhuan telakalla työskenteli 140 henkeä. Uuteenkaupunkiin syntyi 1960-luvulla todellista suurteollisuutta, koska Rikkihappo OY (Kemira) ja Saab-Valmet (Valmet Automotive) aloittivat laajan teollisuustuotannon kaupungissa, mikä merkitsi hiljaiselle pikkukaupungille tavatonta muutosta.

¹¹SVT XVIII teollisuustilastot vuosilta 1884, 1900, 1915, 1930, 1946, 1960 ja 1975.

Vehmaalla suurin teollisuusyrittäjä oli Suomen Kiviteollisuus, joka 1940-luvun lopulla työllisti yli 300 henkeä pitäjässä sekä Uudenkaupungin saaristossa lisäksi 50 henkeä. Yrityksen tuotannosta 75 prosenttia oli hautakiviä ja loput rakennuskiveä.¹²

Mynämäkeläisistä yrityksistä merkittävimmät olivat Korvensuun konepaja, joka työllisti enimmillään toista sataa henkeä konepaja- ja puunjalostustoiminnassa. Konepajaperinteitä jatkoi vuonna 1952 perustettu Junnilan konepaja (JUKO), joka sekin on työllistänyt toista sataa ihmistä. Se on erikoistunut maatalouskoneiden tuotantoon.¹³

Teollisten työpaikkojen määrässä ei ole tapahtunut kovin suuria muutoksia. Sen sijaan teollisuudessa työskentelevien määrä kasvoi voimakkaasti koko itsenäisyyden ajan. Työpaikkojen määrässä maaseudusta tuli huomattavasti kaupunkia merkittävämpi alue, mutta yritystoiminnan pienimuotoisuuden vuoksi, työllistivät kaupunkien vähemmät teollisuuslaitokset huomattavasti enemmän ihmisiä. Maaseudulla merkittävin teollisuuspaikkakunta oli Eura, jossa työskenteli teollisuuden palveluksessa vuonna 1946 818, vuonna 1960 1249 ja vuonna 1975 2018 henkilöä. Siten siellä työskenteli useina vuosina enemmän ihmisiä teollisuudessa kuin Uudessakaupungissa.

2.1.2. Maatalouden kehitys

Vakka-Suomi ja lounainen Satakunta olivat varhain varsin edistysellistä maatalousaluetta, ja tuotannon määrä oli Suomen oloissa varsin korkea. Maataloustuotannon jatkuva lisääntyminen oli aiheuttamassa myös liikennetarvetta, kun yhä enemmän tuotteita riitti myytäväksi. Suomi oli 1800-luvun alkupuolella selvästi maatalousvaltainen maa. Noin 85 prosenttia väestöstä sai elantonsa maa- ja metsätaloudesta. Nälkävuosien jälkeen halvan ulkomaisen viljan tulo kotimaisille markkinoille alensi viljan hintaa. Siksi monet ryhtyivät pitämään lypsykarjaa. Tähän vaikutti myös voimien hinnan nousu. Lypsykarjavaltaisuus muutti maataloutta

¹²Uudenkaupungin Sanomat 15. 5. 1949.

¹³Perälä 1963, 361–363.

omavaraisuudesta kohti kaupallista tuotantoa, jolloin liikennetarve oleellisesti kasvoi.

Maataloustuotannosta on lukuja mm. vuodelta 1916. Satomäärät vaihtelivat huomattavasti, mutta tuotannon määrä oli joka tapauksessa kasvava, vaikka viljanviljelyn merkitys talonpojan taloudessa jäikin pienemmäksi viljantuonnin kasvaessa autonomian ajan jälkipuoliskolla. Vuosisadan alussa tärkeimmät viljelykasvit olivat kaura ja peruna. Seuraavina vuosikymmeninä leipäviljan viljely uudelleen yleistyi ja sato kasvoi omavaraisuuteen pyrittäessä. Lopulta seurauksena oli maatalouden ylituotanto.¹⁴

Karjatalous kehittyi nopeasti 1800-luvun lopussa, ja tämän seurauksena meijeritoimintaa syntyi lähes jokaiselle paikkakunnalle. Toisin kuin maanviljelystä karjataloudesta on olemassa yhtenäinen tilasto. Sen mukaan vuodesta 1910 vuoteen 1969 varsinkin lampaiden, mutta myös hevosten määrät romahtivat. Hevosta ei enää tarvittu liikennevälineenä tai vetojuhtana auton yleistyessä 1920-luvulta lähtien. Sen sijaan siipikarjan määrä on kasvanut aivan räjähdysmäisesti. Laitilasta tuli todellinen munapitäjä. Ylijäämää syntyi valtavasti ja se oli kuljetettava muualle. Muiden eläinten määrän väheneminen ei kuitenkaan tarkoita tuotannon vähenemistä, sillä eläimen tuottavuus kasvoi koko ajan mm. talvirokinnan ja jalostuksen tehostuessa.¹⁵

Kun väestö alkoi muuttaa yhä enemmän Turkuun, Poriin ja Raumalle, lisääntyi elintarvikkeiden kulutus näillä paikoilla tuntuvasti. Uudenkaupungin pysyessä edelleen pikkukaupunkina pitkälle 1960-luvulle ei siitä muodostunut varsinaista kulutuskeskusta. Elintarvikekauppaa ja sen vaikutusalueita selvitettiin jo aiemmin.

¹⁴Suomenmaa III 1921. Tilastointiperusteet vaihtelivat tavan takaa, jolloin kehityksen seuraaminen on työlästä.

¹⁵Suomenmaa III 1921; SVT III 1969 nide II taulu 4.



Kuva 2: Kartanot olivat suomalaiselle maataloudelle keskeisiä erityisesti 1600- ja 1800-luvuilla. Ne toimivat suurtiloina, joissa tuotanto oli laajaa ja järjestäytynyttä, ja niiden ympärille muodostui torppareista, lampuodeista ja palkollisista koostuvia työyhteisöjä. Kartanot olivat merkittäviä kokeilutiloja, joissa otettiin käyttöön uusia viljelymenetelmiä, koneita ja tuotantotapoja ennen niiden leviämistä talonpoikaistiloille. Samalla kartanot olivat tärkeitä työllistäjiä maasendulla, mutta niiden toiminta perustui jyrkkään sosiaaliseen hierarkiaan. Työväki eli riippuvuussuhteessa kartanon omistajaan, ja elinolot vaihtelivat suuresti. Näin kartanot olivat sekä maatalouden kehityksen vetureita että paikkoja, joissa yhteiskunnallinen eriarvoisuus ilmeni selvästi. Kuvassa Saaren kartano Mynämäen Mietoisisa.

Maa- ja metsätalous oli lisäksi hyvin merkittävä elinkeino kaikissa maalaiskunnissa lukuun ottamatta neljää saaristokuntaa Iniötä, Kustavia, Uudenkaupungin maalaiskuntaa ja Pyhämaata. Pääsääntöisesti kuntien pinta-alasta enemmän kuin 3/4 oli metsien peitossa vielä 1920-luvun alussa, joten metsätaloudella oli varsin suuri merkitys. Puu kasvoi

suotuisissa oloissa varsin nopeasti ja sitä riitti yleensä myös myyntiin tilan ulkopuolelle. Saaristossa sitä vastoin kalastus oli erittäin merkittävä elinkeino samoin kuin rannikkopitäjissä ja Pyhäjärven alueella Honkilahdessa.¹⁶

Joka tapauksessa maatalousväestön osuus väheni koko tutkimusajanjakson ajan, mutta tuotannon määrä jatkuvasti kasvoi. Samoin maataloudessa omavaraisuus väheni, koska yhä enemmän tapahtui keskittymistä yhteen tai joihinkin harvoin tuotettuihin tuotteisiin. Enää ei ollut harvinaista, että talonpoika jopa osti kirkonkylän kaupasta elintarvikkeita lisäten näin ainakin paikallisliikennettä. Uudet viljelymenetelmät (lannoitteet) ja -kasvit (sokerijuurikas) lisäsivät liikennettä enemmän kuin pelkkä tuotannon määrä osoittaa. Huomattavaa on, että koneet käyttivät polttoainetta, joka oli peräisin tilan ulkopuolelta. Lisäksi metsän hakkuut lisääntyivät, jolloin puutavaran kuljetukset lisääntyivät.

2.1.3. Usia palveluja

1800-luvulla koulutus ei liikennettä sanottavammin aiheuttanut. Kouluttautuminen oli harvinaista, mutta kansakoulujen perustaminen oli lisäämässä paikallista liikennettä, tapahtui se sitten jalan, hiihtäen tai pyöräillen. Kansakoulut sijaitsivat yleensä tällä seudulla kuitenkin niin lähellä, ettei matkat saattaneet muodostua kovin pitkiksi. Vasta koulutusaikojen piteneminen oli aiheuttamassa liikenteen lisääntymistä. Esimerkiksi ammatillisissa oppilaitoksissa opiskelevien määrä kasvoi yli kaksinkertaiseksi vuodesta 1938 vuoteen 1959 tultaessa. Uudelleen määrä kaksinkertaistui vuoteen 1972 mennessä. Sama kehitys koski myös korkeakouluja. Keskikoulujen sekä ylioppilastutkintoon johtavien lyseoiden ja yhteiskoulujen laajeneminen ja perustaminen Raumalla, Uudessakaupungissa, Mynämäellä, Laitilassa, Eurassa, Kiukaisissa ja Eurajoella olivat lisäämässä liikennettä, jolloin parantuneiden liikenneolosuhteiden vuoksi voitiin tehdä päivittäin jopa kymmenien kilometrien mittaisia koulumatkoja.

¹⁶Suomenmaa III 1921.

Myös ammatillisten oppilaitosten perustaminen Uuteenkaupunkiin, Raumalle, Kokemäen Peipohjaan, Mynämäelle ja Raisioon olivat lisäämässä liikennettä 1960-luvulta lähtien, jolloin ammatti-koulutustarve kasvoi työelämän vaatimusten jatkuvasti kasvaessa.



Kuva 3: Mynämäen yhteiskoulun (1925–1976) koulurakennus. Kannatusyhdistyksen varaan perustettu oppikoulu aloitti toimintansa vuonna 1925, ja arkkitehti Yrjö Sadeniemen suunnittelema oma koulutalo valmistui vuonna 1930. Yksityisenä kouluna toiminta päättyi 31.7.1976, jonka jälkeen rakennuksessa toimivat kunnallinen peruskoulu ja lukio 1990-luvun puoliväliin asti. Rakennus toimii nykyisin Mynämäen museona.

Kiskojen, teiden ja meriväylien aika, liikenneolojen muutos Rauman ja Uudenkaupungin seuduilla 120 vuoden ajan.

Miten syrjäisistä rannikkokaupungeista ja pitäjistä kasvoi osa modernia Suomea? Kuinka höyrylaivat, rautatiet, maantiet ja lopulta henkilöautot muuttivat ihmisten arkea, elinkeinoja ja koko yhteiskunnan rakennetta?

Tämä teos kertoo Rauman ja Uudenkaupungin seutujen liikenteen kiehtovan historian lähes 120 vuoden ajalta. Matka alkaa 1800-luvun puolivälistä, jolloin kulkeminen oli vielä pitkälti tuulten, jäiden ja hevosten varassa. Se päättyy 1970-luvulle, jolloin satamat, rautatiet, linja-autot ja yksityisautoilu olivat muokanneet alueen liikennejärjestelmän perusteellisesti uudeksi.

Teos kuvaa, miten liikenne vaikutti teollistumiseen, maatalouden muutokseen, väestön liikkumiseen, koulutuksen laajenemiseen ja kaupunkien kasvuun. Samalla se kertoo paikallisista ihmisistä, yrittäjistä, päättäjistä, laivureista ja matkustajista, jotka omilla ratkaisuillaan olivat rakentamassa länsirannikon tulevaisuutta.

Keskeisessä roolissa ovat Rauman ja Uudenkaupungin satamat, rannikon höyrylaivaliikenne, talvimerenkulun haasteet, kiivaat rautatiekamppailut sekä maanteiden ja linja-autoliikenteen nousu. Teos tarjoaa myös runsaasti tilastotietoa, valokuvia ja alkuperäislähteisiin perustuvia kuvauksia siitä, kuinka liikenteen kehitys muutti ihmisten elinpiiriä ja mahdollisuuksia.

Teos on samalla kertomus Suomen modernisoitumisesta paikallisesta näkökulmasta. Se osoittaa, ettei liikenteen historia ole vain teiden, ratojen ja alusten historiaa. Se on tarina ihmisistä, työstä, kaupasta ja yhteiskunnasta liikkeessä. Teos kiinnostaa niin paikallishistorian ystäviä, sukututkijoita, liikenteen historian harrastajia kuin kaikkia Suomen yhteiskunnallisesta kehityksestä kiinnostuneita lukijoita.