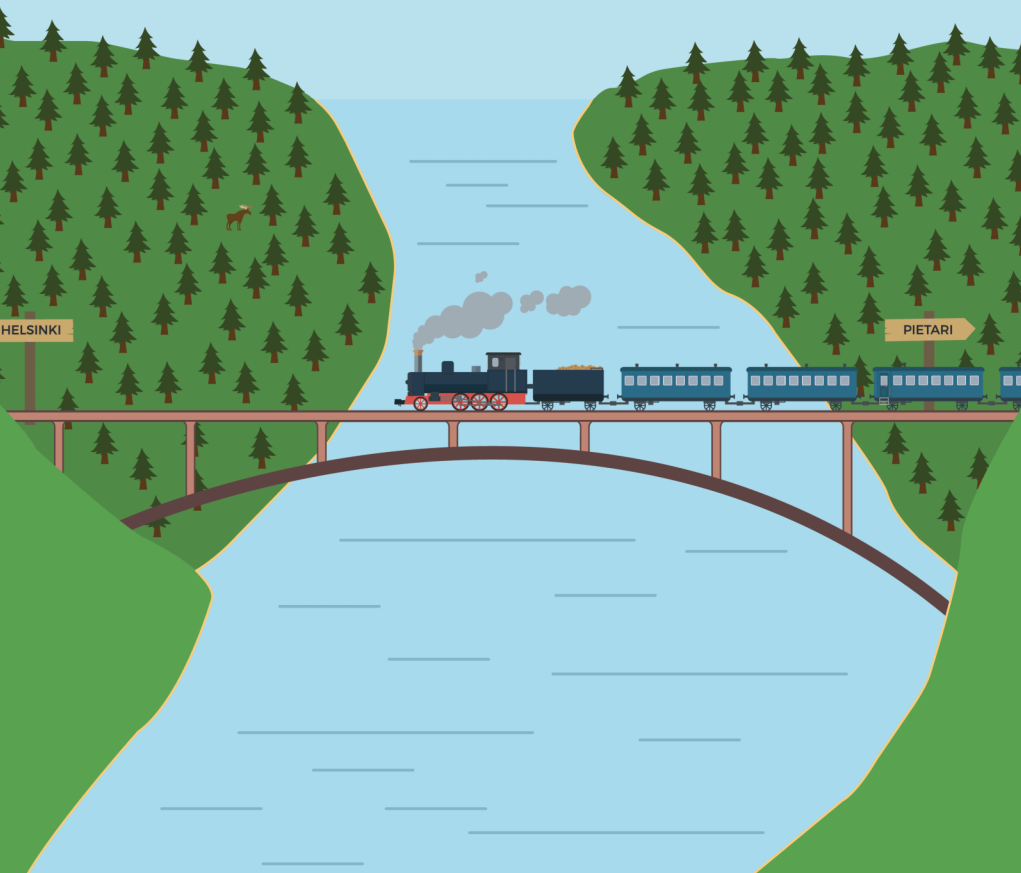


ILKKA HUOVIO

KEISARIN KESÄJUNA 1876



Ilkka Huovio

KEISARIN KESÄJUNA 1876

© 2015 Ilkka Huovio

Kustantaja: BoD – Books on Demand, Helsinki, Suomi
Valmistaja : BoD – Books on Demand, Norderstedt, Saksa

ISBN: 978-952-31-8510-4

Tyttärelleni Sadulle

Lukijalle

Keisari Aleksanteri II:n ja hänen perheensä kesäisen junamatkan kirjoittamissuunnitelma käynnistyi kymmenen vuotta sitten kun sain ystävältäni professori Oiva Turpeiselta hänen kirjoittamansa viisiosaisen visuaalisesti upean kirjasarjan ”Suuriruhtinaan Suomi” (Tammi 2003-04). Osassa ”Vapauttajasta sortajaksi” on kuvaus ja junan tarkka aikataulu keisariperheen vierailusta Suomeen orastavan Balkanin kriisin keskellä 14. päivänä heinäkuuta 1876. Sarjan osasta ”Pietarin rata” löytyy havainnollista tietoa vuonna 1870 valmistuneen Pietarin ja Helsingin rautatien suururakan suunnittelusta ja toteutuksesta, keisarillisesta junasta ja radan asemista.

Omaksi tehtäväkseni valitsin keisariperheen matkan yhteydessä uuden näköalan avaamisen – yhden vuorokauden aikana – ihmiskunnan, Euroopan, Venäjän ja Suomen historiaan. Olen samalla pyrkinyt antamaan tuoreen kuvauksen keisarillisen perheen sisäisestä elämästä. Olen myös vakuutunut, että junamatkan aikana syntyi päätös Suomelle kulttuurihistoriallisesti merkittävän Ateneumin rakentamisesta.

Vuonna 1963 Helsingin yliopistossa alkaneet yleisen ja Suomen historian opinnot ovat luoneen perustan myös tämän kirjan syntymiselle. 1960-luvulla perehdyin erityisesti brittiläisen imperiumin historiaan. Kahdella seuraavalla vuosikymmenellä kiinnostivat sodan ja rauhan kysymysten tutkimus sekä niihin liittyvä yliopistollinen opetustyö. 1990-luvulla kiinnostuksen kohteeksi nousivat taide, taideoteollisuus sekä niiden koulutuksen historia. Viimeisten kymmenvuoden aikana perehtymisen kohteena ovat olleet erityisesti Venäjän ja Itä-Euroopan kansakuntien historia ja kehitys. Virkatöihini ovat aina liittyneet johtamiseen liittyvien asioiden opiskelu ja opettaminen sekä erilaisten yhteisöjen laadullisten ohjausmenetelmien kehittäminen sekä parantaminen.

Arkistoja, kirjastoja ja museoita olen Englannissa, Suomessa ja Venäjällä käyttänyt jo 1960-luvulta lähtien hyväkseni. Niistä olen lähdeluettelossa maininnut vain suomalaiset. Erityisen kiitollinen olen Suomen Rautatiemuseolle Hyvinkäällä, joka on huolellisesti säilyttänyt alkuperäisestä keisarinjunasta kolme vaunua.

Laaja, aiempi historian ja muu tutkimus on ollut käytettävissäni ja olen sitä luonnollisesti hyödyntänyt. Junamatkan aikana käydyistä keskusteluista ei ole ollut käytettävissä alkuperäislähteitä, vaan niiden sisältö on rakennettu kirjoittajan luovaa tutkimuksellista taitoa ja mielikuvitusta hyödyntäen. Kirjan lopussa olevassa luettelossa on mainittu vain keskeisiä lähteitä. Kirjan kokonaisluonteesta johtuen kaikkia lähdeluettelossa mainittuja tai muista lähteistä otettuja tekstin sisältöjä tai mahdollisia tahattomia lainauksia ei ole lähdeviittein tai muulla tavalla merkitty erikseen.

Haluan lämpimästi kiittää luonnosvaiheessa sisältöä ja tekstiä merkittävästi korjanneita Olli-Matti Huoviota ja Outi Huoviota tarkasta työstä ja lukijan asemaan asettautumisesta. Kirjan kannen ideoinnista kiitän Andrea Bertoldia ja sen graafisesta suunnittelusta Michele Lottia. Olen myös kiitollinen Eero J. Ahonalta, Satu Huovio-Bertoldilta, Hannu Kahakorvelta ja Oiva Turpeiselta saamistani rohkaisevista kommentteista.

Helsingissä 23. tammikuuta 2015

Ilkka Huovio

Vaihtuvat kohteet ja junavieraat

Aamuhäätys Pietarhovissa oli hyvin aikainen. Hovipalvelija tuli jo neljältä ja houkutteli kylpyyn. Tunsin itseni hyvin väsyneeksi. Takana oli pari päivää sitten päättynyt pitkä junamatka Itävaltaan ja takaisin; menomatkalla Wieniin tuoreen kevään ja sitten palatessa kesän maisemat olivat edessäni; vaihtuvien kohteiden läpi mentäessä junassa saattoi kulkea tutkimaan, mitä niiden takana oli. Saatoin nähdä itäisen ja osin keskisen Euroopan luonnon muuttuvan olemuksen ja muodot, maisemien etäisyydet; yöllä näin tähtitaivaan kaarevuuden, kuun ja kaukaisten tähtien valossa jopa etäämmälle kuin päivällä.

Neuvotteluissa keisari Frans Joosefin kanssa seurueettani ja minua kohdeltiin arvokkaasti, kaikki ei silti mennyt kohdalleen. Balkanin tilanne oli jälleen kärjistynyt uudelleen vuonna 1875. Bosniassa ja Herzegovinassa oli puhjennut kapina Osmanien kuihtuvaa valtakuntaa vastaan. Frans Joosef kertoi, että toukokuussa, tänä kummallisena vuonna 1876, kapinaliike oli levinnyt Bulgariaan, missä Osmanien uusi sulttaani oli alkanut kukistaa sitä verisellä tavalla. Erittäin vakavaksi tilanne muodostui, kun Serbia julisti Turkille sodan 30. kesäkuuta, ja Montenegro seurasi pari päivää myöhemmin esimerkkiä.

Itävallan keisari kysyi aamuvarhaisella kahden kesken Bad Ischlin kesäkartanon puistossa kävellessämme, minun, Venäjän keisarin, kantaa asiaan. Oliko Venäjä menossa Konstantinopoliin, aioimmeko valloittaa sen? Vastasin kieltävästi. Pääministerini Gortšakov oli ilmoittanut Berliinissä jo 13. toukokuuta suurvaltojen neuvonpidossa Venäjän kannan. Vaadimme taistelujen lopettamista ja tasapainopolitiikkaa valvovien valtojen valvonnan alaista poliittisten ja uskonnollisten uudistusten toimeenpanoa. Sanoin tiukasti isännälleni, suurvallan Itävalta-Unkarin keisarille, että Konstantinopoli ja Istanbulin Hagia Sofia olisi kyllä periaatteellisista syistä palautettava kristikunnalle. Venäjä ei kuitenkaan aloita sotaa, kun Iso-Britanniakin näytti pitävän kiinni perinnäisestä Osmanien sulttaanin tukemisesta.

Minua kymmenkunta vuotta nuorempi Itävallan keisarikunnan ja Unkarin kuningaskunnan kaksoismonarkian hallitsija ei suuttunut vastauksestani, vaan vei minut tyynesti nauttimaan aamiaista. Hän tarjosi minulle kahvin ja croissanttien ohella kahta herkullista ja kaunista pöörasta. Toinen oli tuoreista kevätparsoista ja ruohosipulista valmistettua, juustoraasteella kuorrutettua, ja maistui erinomaiselta. Toisena vielä mielenkiintoisempana ruokalajina tarjottiin punasipuli-anjovispiirakkaa, josta kiinnostuin niin, että pyysin emänniltä reseptiä. Sokerin ja punaviinietikan kanssa pehmeäksi haudutetut sipulit, suolaiset anjovikset ja vihreät oliivit rapealla lehtitaikinapohjalla olivat niin täyttävää ruokaa, että samana päivänä junassa alkaneen paluumatkani aikana nälkä tuli vasta iltapuolella. Junassa kello viideltä nautin teen kanssa keisarin matkaevääksi antamia voisarvia sekä tiikerinkakun sukuista Gugelhupfia. Sitä riittikin aina Pietariin saakka kyllästymiseeni asti.

Pitkällä junamatkalla Varsovan kautta Pietariin oli aikaa ajatella ja arvioida tapaamiani ihmisiä ja vaihtuvia maise-
mia. Eniten pohdin keisari Frans Joosefin tilannetta. Jo-
takain samaa meillä oli valtakuntiemme suhteen. Hän yritti
pitää koossa monarkiaa, joka ulottui Puolasta Välimerelle,
Alpeilta Ukrainan Galitsiaan saakka. Keinotekoisella valta-
kunnalla oli kaksi pääkaupunkia ja lipussa kaksipäinen kot-
ka. Kyllä minunkin Venäjälläni oli samantapainen symboli;
ja pääkaupunkeja oli historian aikana tavallaan ollut kolme:
Kiova, Moskova ja tällä hetkellä Pietari. Yhtä haastavaa oli
valtiorakennelman ylläpitäminen minullakin. Venäjä ulottui
Suomesta, Puolasta ja Ukrainasta Tyynelle valtamerelle. Hal-
littavia kansallisuusaatteen läpitunkemia kansalaisyhteisöjä
riitti molemmilla keisareilla. Laskeskelin itsekseni, että Frans
Joosefin oli yritettävä pitää kasassa saksalaisista, puolalaisis-
ta, unkarilaisista, sloveeneista, tsekeistä, slovakeista, kroaa-
teista, serbeistä, bosnialaisista, italialaisista ja ukrainalaisista
koostuvaa valtakuntaa. Minun tehtäväni ei ollut paljontaan
helpompi.

Yksi asia meidät erotti: Frans Joosef katsoi menneisyyteen,
minä tulevaisuuteen. Uusi edessä oleva aika tuntui hänestä
uhkaavalta. Keisari muhkeine viiksineen, keppeineen ja lak-
keineen ei pitänyt uudesta yhä vahvistuvasta koneajasta; ei
junista, ei muistakaan keksinnöistä, taiteista puhumattakaan.
Yritin keskustella ranskalaisen taiteen uudesta aallosta, hän
ei ollut tietävinään siitä, viittasi vain puoliksi pilkaten taitei-
lijoihin, jotka maalaavat keltaisen tai vihreän pellon sinisek-
si. Päinvastoin kuin minä hän viihtyi hovin, kukkahattujen,
päivänvarjojen, valkoisten hevosten, operettien, wienervals-
sien, paraatien ja metsästysretkien maailmassa.

Olin iloinen noustessani omaan junanvaunuuni Wienissä. Pääsin pois kullan, marmorin, kermavaahdon pesästä, joka oli täynnä elämisen riehakasta vimmaa ja pistimiä. Erityisesti rakastin Itävallasta lähdettyäni vuoria vesiputouksineen, kalloseinämineen ja vuorijärvineen sekä kesytettyjä ja viimeisteltäviä näkymiä, pikemminkin puistoja kuin perinteisiä maa-lais- ja metsämaisemia. Alppien junamatkat, myös aiemmin Sveitsin puolella, ovat täyttäneet unelmani. Niillä ohitetaan märehäviä lehmii, reppuselkäisiä vaeltelijoita ja sauvaa käyttäviä kävelijöitä. Kauempana hämöttävät ikuiset jäätiköt. Juna suihkii rauhallisesti läpi ilmastovyöhykkeiden. Välillä ollaan korkealla pilvien keskellä ja sieltä laskeudutaan jälleen havumetsikköön ja edelleen alas joensolaan. Sitten jälleen nousee ylöspäin ja kiemurrellaan kuin kastemato upeita vuoristomaisemia pitkin. Välillä pysähdytään kaupungeissa tai kylissä. Hengitetään raikasta ja kevyttä vuoristoilmaa. Siemaillaan kapakoissa tai ravintoloissa paikallista raikasta valkoviiniä ja jatketaan sitten matkaa.

Junan liikkua luontokokemus on ohimenevä eikä siihen voi paljonkaan uudelleentulkinnan myötä palata. Vaunun ikkunasta näkee kuinka vuosisatojen mittaan ihmiset ovat järjestäneet tarpeittensa mukaan ympäristöään uutteruuden ja pitkäjänteisyyden vaihdellessa, sekoittaneet luontoa ja kulttuuria eri tavoin ja vaihtelevalla menestyksellä. Junassa matkustajan ja maiseman välinen ero sulautuu jatkuvuuden liikkeeseen, voi jopa tavoittaa ohikiitävän heijastuksen kauneuden. Matkustajan tietoisuus saavuttaa parhaimmillaan illan hämärtyessä suurimman terävyytensä. Öiseen aikaan joet näkyvät silloilta veden jalokivinauhoina ja lammet helmeilevinä, kiiltävinä isoina koruina. Kuu kulkee usein kirkkaana pitkiä aikoja junan mukana sitä tarkkaillen. Joskus, eri-

tyisesti loppukesäisin, salamat leiskuvat lähellä tai kaukana, valaisevat hetkittäin junan kulkua. Toisinaan ukkosen jyrynä myötäilee junan kulkua, välillä paukahtaen kuin tykinlaukaus, jopa säikäytellen matkustajia. Aina veturi kuitenkin puhkuu määrätietoisesti eteenpäin. Se on nykyhetken konevoiman tunnusmerkki ja samalla sen jalostunein muoto, joka kuvittelee olevansa voimakkaampi kuin taivaalla jylisevä luonnon voima.

Outoa on, että liikkuvassa junassa kuvittelen näkeväni luontoa sellaisena kuin se todella on, vaikka tiedän sen virhearvioksi. Tiedän että taivaanrannalla näkyvä kumpupilvi ei ole vuoristojono, vaikka haluaisin kuvitella sen sellaiseksi. En kuitenkaan väheksy kokemustani, jonka väärä havaintoni hetkeksi synnyttää. Esteettinen nautinto on usein enemmän kuin pelkästään sen älyllinen tunnistaminen. Rakastan junia ja niiden kutsua hyväntahtoisille ja levollisille luonnon ja ajatusten löytöretkille. Junan liike ja tilat muokkaavat ajattelua. Samalla ollaan tunteiden radalla. Silloin on hyvä pohtia omaa tilannetta ”lähellä”, ”kaukana” tai ”samanaikaisesti”. On aikaa ajatella asioita hitaasti. Junassa elää monenlaisten värityneiden tulkintojen ja suojaavien harhojen sekä myönteisten kuvitelmien ja toiveiden vallassa. Etenkin kansainvälisissä asioissa, niiden kovan ytimen hahmottamisessa, juuri hidas ajattelu on valttia. Olen oppinut, että hämmentävän usein tärkeissä neuvotteluissa tehdään nopeita päätöksiä mielipiteiden, ei kunnolla puntaroitujen näkemysten valossa. Ja ihmisten kesken, joilla on suuret luulot itsestään. Olen usein ihmetellyt, miten sivistyneet hallitsijat ja heidän enemmän tai vähemmän älykkäät apulaisensa saattavat tunnekuohun vallassa tehdä päätöksiä, jotka johtavat uskomattomiin tyhmyyksiin ja julmuuksiin.

Pitkillä junamatkoillani olen koettanut löytää järjen ja tunteiden tasapainon ja koettanut siirtää huomioni Venäjänmaan johtamisen suuriin kysymyksiin. Olen myös ymmärtänyt, että keisarikunnassani rautatieasemista on tullut markkinapaikkoja ja kulttuurikeskuksia niitä ympäröiville laajoille maanviljelysseuduille. Rautateiden synnyttämästä mahdollisuudesta on muodostumassa pohja taloudellisille, teknillisille ja sivistyspyrinnöille Siperian ja Aasian suuntaan. Myös Eurooppaan ovat avautuneet aivan uudenlaiset nopeat yhteydet ja kauppätiet, joita Venäjän kannattaa hyödyntää. Vetureista tulisi oivallisia junakaravaanien kameleita uudella rautaisella silkkitiellä.

Siksi lähden mielelläni tänään omassa keisarinjunassani suuriruhtinaskuntaani Suomeen. Kovin pitkähän tämä junamatka viisi vuotta sitten valmistunutta uutta rataa myöten Pietarista Helsinkiin ei ole, vain vajaat puoli vuorokautta. Siinä ajassa ehtii kokea paljon, jos on hyvää seuraa ja keskusteluun valmiita matkakumppaneita. Iloitsen erityisesti siitä, että puolisoni keisarinna Maria, läheisten kanssa Maša, ja äskettäin Englannista perhettään katsomaan saapunut tyttäreni Edinburghin herttuatar Maria sekä poikani, kruununperijä Aleksanteri ja hänen herttainen vaimonsa Dagmar, perhepiirissä Minny, virallisesti perintöruhtinaan puoliso Maria Fjodorovna, tulevat mukaan muun seurueeni lisäksi.

Euroopan matkani muutoin viihtyisää tunnelmaa häiritsi myös se, että kolmen keisarin sopimus vuodelta 1873 oli hajoamassa. En enää luottanut Itävalta-Unkarin Frans Joosefin. Saksan uuden keisarikunnan ensimmäinen keisari Wilhelm I oli velvollisuudentuntoinen ja vastuunsa kantava mies. Harmillista, Wilhelm oli henkilökohtainen ystäväni

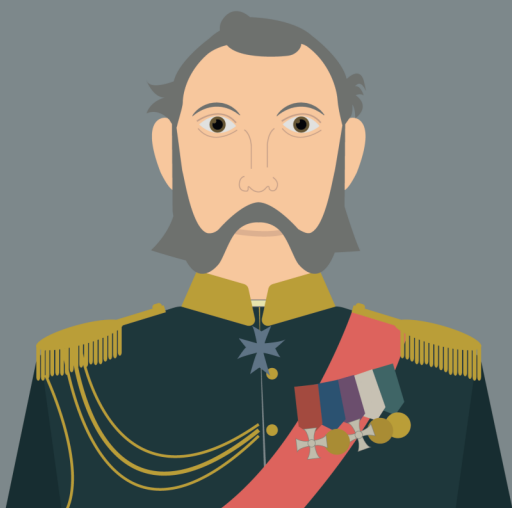
jo Preussin kuninkaana. Sain häneltä vahvaa tukea Puolan kapinan aikana 1863, jolloin Ranska ja Englanti puuttuivat diplomaattisesti asiaan. Nyt toistakymmentä vuotta myöhemmin Keisarien liiton takaajaksi hänestä ei näyttänyt enää olevan.

Valtakunnankansleri Bismarck oli ottanut uuden Saksan ohjat käsiinsä. Puolan kapinan aikaan hän oli osoittanut kaksinaamaisuutensa. Oli sovittu, että Venäjä ja Preussi auttaisivat toisiaan kapinan kukistamisessa. Käytännössä Bismarck ei kuitenkaan ollut sitoutunut tukemaan yhteisesti valmisteltua sopimusta. Sotia hän sai kyllä 1860-luvulla aikaan. Hän oli määrätietoinen ja itsepäinen mies, jonka kanssa en halunnut olla missään tekemisissä. ”Veren ja raudan mies” pahimmillaan. Hovin sisäpiirissä minua varoitettiin tästä asenteesta. Se vahingoittaisi Venäjää. Silti olin vakuuttunut, että Bismarckin Saksa tulisi ajan myötä lisäämään Euroopan sekasortoa ennemmin tai myöhemmin.

Olen alkanut ajatella, että jo 1860-luku merkitsi suurta käännekohtaa Euroopan historiassa. Hallitsijoiden itsevaltaisten oikeuksien periaate oli ajautumassa haaksirikkoon. Samalla ihmiset alkoivat tottua sotaan ja sen uusiin muotoihin. Väkivaltaa ja vanhojen oikeuksien loukkaamista alettiin pitää luonnollisena. Sanottiin että vanha järjestelmä tulisi romahdamaan. Minustakin sotainen ja poikkeuksellisen väkivaltainen 1860-luku oli tehnyt tuskaisesti asioita pohtivan ihmisen ja hallitsijan. Vai teeskentelinkö jälleen? Yhtä hyvin voisin kysyä itseltäni samaa kuin olin kysynyt Bismarckilta: Oliko hän sodan vai rauhan mies? 1870-luku näytti paremmalta. Yhtynyt Saksa ei Ranskan kanssa viisi vuotta sitten käymänsä sivistymättömän ja raakalaismaisen sodan jälkeen – ainakaan



Keisari Aleksanteri II:n ja hänen perheensä junamatkalla Pietarista Helsinkiin heinäkuussa 1876 saamme yhden vuorokauden aikana asiantuntijoiden tukemana uuden näköalan ihmiskunnan, Euroopan, Venäjän ja Suomen historiaan. Kirjan matkakuvaus vie luonnon sekä kulttuurin ja taiteen kauneuden maailmaan. Koko junamatka avaa mieliämme Venäjän hallitsijan ja hänen perheensä sisäiseen elämään, tuo sille iloa; ja samalla antaa viestin siitä, miten vastuullisuutta Euroopan kansojen välisten suhteiden hoitamisessa on lisättävä. Matkan aikana syntyy päätös taiteelle ja koulutukselle pyhitetyn Ateneumin rakentamisesta.



ISBN 978-952-318-510-4



9 789523 185104