

Kirjat

JUNAILEVA TIETOISUUS

Wolfgang Schivelbusch, *Junamatkan historia*. Suom. Margit Heinämäki. Vastapaino, Tampere 1996 (alkuteos 1977). 232 s.

Julkisuudessa on keskusteltu autoilijan tunnesiteestä autoonsa, jopa autosta jonkinlaisena persoonallisuuden osana, jonka koskemattomuutta autoilija suojelee kuin kehollis-sielullista olentoa konsanaan (tai jopa kiihkeämmin). Autottomalle ja ajokortittomalle ihmiselle autokulttuurin sisäiset ulottuvuudet ovat käsittämätöntä toiseutta, niin näkyvästi ja kuuluvasti kuin tuo kulttuuri muutoin vaikuttaakin kaupunkimaisemassa.

Entäpä julkiset liikennevälineet: liittykö niillä matkustamiseen vastaavia tunnesiteitä vai kulkeeko intohimojen raja nimenomaan liikennevälineiden julkisuuden tai yksityisyyden välillä? Erinomaisen tilaisuuden pohtia matkustustapoihin liittyviä kokemuksia tarjoaa Schivelbuschin *Junamatkan historia* siitäkin huolimatta, että alkuperäisen ilmestymisvuoden ja suomennoksen välissä on lähes kaksi vuosikymmentä.

Rautatie teollisena kokemuksena

Teos lupaa kartoittaa raiteilla matkustamisen vaikutusta tilan ja ajan moderniin tajuamiseen. Sisäsivulta vain saksankielisenä löytyvä alkuperäinen alaotsikko rajaa tutkimuskohteen tarkemmin: *Ajan ja tilan teollistumisesta 1800-luvulla*. Lupauksensa kirja toteuttaa osittain kiehtovasti, mutta jotenkin yksipuolisen kielteisen näkökulman kautta.

Schivelbuschin perusväittäämä on lyhykäisesti ilmaistuna se, että junamatkailu tuhosi maiseman havainnoinnin ja yksilön esteettisen vapauden sekä katkaisi kokemuksena sivistävät matkat. Englannissa alunperin kehitetty rautatie merkitsi matkustamiselle samaa kuin teollisuus käsityökulttuurille. 1800-luvun kuluessa maailmasta tulee maa-seutuja ja kaupunkeja myyvä suuri tavaratalo. Kun perinteisiin matkustustapoihin sitoutunut tietoisuus joutui näin yhä syvempään kriisiin, uuden matkustustekniikan myötä kehittyi myös siihen sopeutunut matkustustapa, jonka yhtä keskeistä kokemistapaa Schivelbusch kutsuu ”panoroivaksi katseeksi”. Kuin panoraamaa seuraavalle junamat-

kustajalle maiseman syvyyslottuvuus katoaa, kun nopeuden myötä etuala eli lähellä sijaitsevat kohteet häviävät. Saman nopean ja impressionistisen näkemisen, jolle on tyypillistä kohteiden liike ja nopea haihtuminen, Schivelbusch liittää myös toiseen teollistuneen ajan ilmiöön: tavarataloon. Sekä junailun että tavaratalon kohdalla kysymys on nopeutuneen tavarakierron ja siihen mukautuvan havaitsemistavan kehityksestä.

Niin mielenkiintoisia kuin Schivelbuschin historialliset sitaatit ja teemat ovatkin, kirja jätti jotakin hampaankoloon. Koska itse viihdyn mainiosti raiteilla ja odotin turhaan Schivelbuschin penkovan myös myönteisemmän rautatieromantiikan ja -entusiasmin historiaa, olen seuraavassa epäoikeudenmukainen kirjoittajan perusväittämiä kohtaan. Kirjaa lukiessa ei nimittäin voinut välttää vaikutelmaa, että Schivelbuschin siivilään jääneet historialliset sitaatit turhan tarkoitushakuisesti tukivat hänen teesejään, eikä aina välillä pilkahtelevan monipuolisemman historiallisen kuvan aiheilmia päästetty kasvaamaan. Mitä historiallisia selityksiä junamatkailun miellyttävänä tai epämiellyttävänä kokemiseen sitten liittyy?

Mielihyvän hitusia

Kirjoittaessaan junamatkustamiselle tyyppillisestä eristäytyneisyyden tunteesta (erotuksena hevosvaunuissa matkustaneiden sosiaalisesta läheisyydestä) Schivelbusch tulee lyhyesti viitanneeksi kirjallisiin esimerkkeihin, joissa ylistetään junamatkailun aiheuttamaa ”mielihyvän täyteistä itsensä unohtamisen tunnetta”. Hengeltään hyvin myönteiset historialliset äänet saavat kuitenkin nopeasti schivelbuschmaisena kielteisen Luennan Sigmund Freudin ja Karl Abrahamin tuella. Miellyttävä itsensä unohtamisen tunne selittyy mekaanisen tärinän ja seksuaalisen kiihtymyksen välisellä yhteydellä; ja jos tämä kaikista henkisistä virikkeistä vierotettu mielihyvä vielä kuulostaa kohtalaisen mukavalta, lukijaa kuin varmuudeksi muistutetaan,

että estoisella matkustajalla tämäkin mielihyvän mahdollisuus voi muuttua rautatieahdistukseksi (s. 73).

Toisaalla, loppuviitteisiin kätkeytyneenä löytyy sitaatti, jossa ylistetään matkustajan päivän vierähtävän ”nopeasti ja ilman ponnisteluja”, koska tarjolla on tekemistä, eikä matkustajan tarvitse istua koko ajan paikoillaan (s. 189). Tätäkään mielihyvän mahdollisuutta Schivelbusch ei kehittele pitemmälle.

Kolmas keskustelematta jäävä mukavuuden aihe on liittyy siihen käytännön toimista vapaaseen omaan aikaan ja tilaan, joka junamatkustajalla on. Schivelbusch siteeraa 1800-luvun lähdeään: ”Nopeus estää matkustajia tarkastelemasta matkan varrella avautuvia näkymiä kaikessa rauhassa kuten hevosvaunujen matkustajat saattoivat ajankulukseen ja rentoutuakseen tehdä. Nyt matkustaja joutuu keskittymään subjektiiviseen henkiseen toimintaan. Henkilö, jolla on taipumusta herkkyyteen, kokee myös tämän uuden matkustustavan seurannaisilmiön epämiellyttäväksi” (s. 195). Tästä subjektiivisen henkisen toiminnan epämiellyttävyydestä tuli kuitenkin myös yksi osa uuteen matkustustekniikkaan sopeutumista. Maiseman etualan kadottua sisäinen tila ja aika alkoivat korostua: ”Rautatiematkan uudeksi tunnuspieriteeksi tuli lukeminen. Todellisuuden katoaminen ja syntyminen uudelleen panoraamana olivat edellytys sille, että katse irrottautui kokonaan ympäröivästä maisemasta ja suuntautui mielikuvituksen tuottamaan korvikemaisemaan, kirjallisuuteen” (s. 59). Harmittavan lyhyesti Schivelbusch kuitenkin ohittaa tämän seikan nimenomaan tilan ja ajan kokemisen kannalta; sen sijaan hän siirtyy Englannin kirjakauppaketjuihin, jotka syntyivät rautatieinstituution myötä ja rakenteellisesti sen yhteyteen (vrt. suomalaisen *Rautakirja*-perinne). Ja historiallisista sitaateista vedetty johtopäätelmä painottuu jälleen kielteisesti. Rautatie ”tuhosi” matkustajien välisen suhteen, jolloin puuttuva kommunikointi korvattiin lukemisella. Toisin sanoen, subjektiiviseen henkiseen toimintaan

siirtyminen on huononnut aikaisempaan verrattuna, ei neutraali olosuhteista johtuva muutos.

Joko junailun kokemusta kielteisesti kommentoiva 1800-luvun aineisto oli määrällisesti aivan ylivoimainen, kuten Schivelbuschin dokumentointi antaa ymmärtää, tai sitten tutkijan katse kohdistuu valikoivasti tiettyyn suuntaan. Koska olen alan asiantuntija vain kokemuksellisessa mielessä (ts. vannoutuneena junalla matkustajana), en teknisessä tai historiallisessa mielessä, kysymys jää tässä auki. Kuitenkin *Junamatkan historia* onnistuu ajoittain myös tarjoamaan jännittävää historiallisten teemojen lumoa esimerkiksi pohtiessaan, miten rautatiekulttuuri vaikutti 1800-luvulla aikakäsityksiin. On yllättävää lukea, että vasta niinkin myöhään kuin 1800-luvun lopulla Englannissa luovuttiin eri paikkakunnilla noudatettavista paikallisajoista kun rautateillä noudatetusta nk. "rautatieajasta" tuli yleisesti käytetty perusaika.

Ehkä 1800-luvun mentaliteettia tai junailevaa nykytietoisuuttakin voisi painokkaammin lähestyä niistä aiheilmista käsin, joita Schivelbush vilauttelee mutta jättää kehittelemättä, nimittäin matkustajan vapaan fyysisen ja henkisen liikkumisen näkökulmista. Tällaisiinkin matkustamisen kokemuksiin epäilemättä liittyy kiihkeitä suojelemisen ja häiritsemättömyyden tunteita samaan tapaan kuin autoilijalla autonsa suhteen. Kärkevimmit kommentit esimerkiksi kannettavan puhelimen käyttäjien harrastamasta sosiaalisesta terrorista olen kuullut kaukojunissa, joissa "mielihyvän täyteinen itsensä unohtamisen tunne" on toisinaan vain toteutumaton haave. Uusin teknologia muo-
vaa jatkuvasti sosiaalisen tilan ja ajan kokemuksia.

Päivi Mehtonen