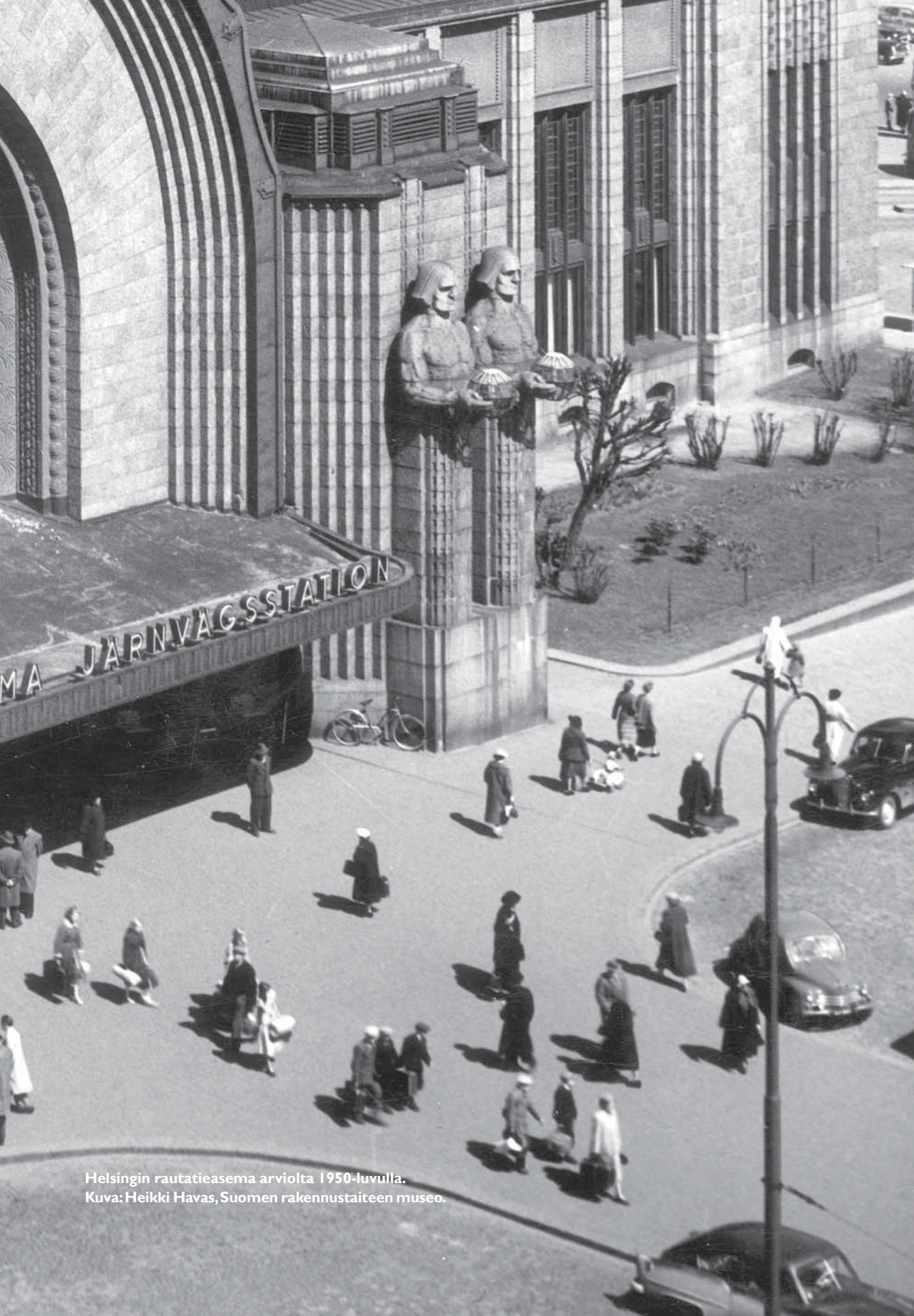


LIIKENTEEN
SOLMU-
KOHDAT

RAUTATIASE



Helsingin rautatieasema arviolta 1950-luvulla.
Kuva: Heikki Havas, Suomen rakennustaiteen museo.

KIRKKOVENEELLÄ METAPOLIKSEEN

**Ari Hynynen, tekn.tri, arkkitehti
Tampereen teknillinen yliopisto**

Terminaaliarkkitehtuurilla tarkoitetaan rakennuksia, joita pystytetään laajojen informaatio-, jakelu- ja liikkumisverkostojen solmukohtiin. Tähän rakennustyyppiin kuuluvat erilaiset logistiset varastot, tavara- ja henkilöliikenteen asemat sekä vähittäiskaupan suuryksiköt. Tällaiset rakennukset tulevat ymmärrettäviksi vasta, kun ne nähdään yhteydessä niihin verkostoihin, jotka ovat ne synnyttäneetkin.

Tarkemmin ajatellen oikeastaan *kaiken* rakentamisen perustana ovat ihmis-, energia-, informaatio- ja materiaalivirratt. Resurssit ovat harvoin siellä, missä niitä voidaan hyödyntää suoraan. Ne on siirrettävä paikkoihin, jossa niitä voidaan vaihtaa tai jalostaa.

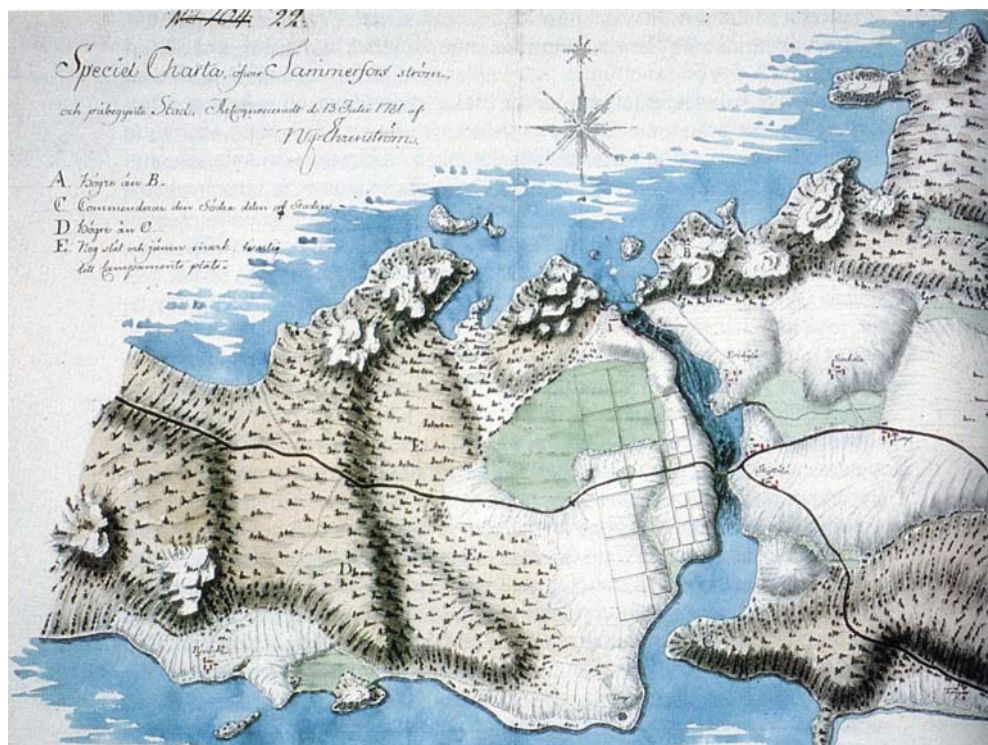
Ihmisen toiminta luo verkostoja, jotka vakiintuessaan synnyttävät omat paikkansa ja rakennuksensa. Tästä näkökulmasta voidaan katsoa maamme asuttamista, talouden kehittymistä, kaupunkien syntyä tai yhtä lailla Euroopan yhdentymistä. Lähdön ja saapumisen paikat syntyvät liikkumisesta.

Maatalousyhteiskunnan paikalliset verkostot ovat vähitellen laajentuneet

maailmanlaajuisiksi informaatiotalouden verkostoiksi. Verkostoitumisen historia on Suomessakin jäljitettävissä jo viikinkikaudelle: yli tuhat vuotta sitten viikinkien kauppareitti Bysanttiin sivusi Suomenlahden rannikkoseutuja. Rautakaudella suomalaiset kävivät kauppaa viikinkien lisäksi myös Manner-Euroopan kansojen kanssa. Vaikka rautakauden ihmiset osasivat jo viljellä, turkiskauppa oli niin kannattavaa, että siitä tuli pääelinkeino.

Pyyntikulttuuri oli kuitenkin riippuvainen riistatilanteesta, joten talouden verkostot eivät olleet kovin pysyviä. Väestö liikkui riistatilanteen mukaan. Vasta keskiajalla alkanut peltoviljely synnytti pysyvämpää asutusta. Varmuus ravinnosta tarjosi myös kasvupohjan väestölle.

Viljelytiloja alettiin pilkkoa ja jakaa nuoremmille sukupolville. Näin syntyneet ensimmäiset kylät rakentuivat vesireittien varsille viljaville paikoille. Kun pellot alkoivat tuottaa yli oman tarpeen, oli järkevää myydä tai vaihtaa liikatuotanto muihin hyödykkeisiin. Kylä, jonka seudullinen saavutettavuus oli hyvä,



Luonnon tarjoamat liikumisverkostot määrittivät, mihin Tampereen kaupunki perustettiin. Sotilaskartta vuodelta 1781. Kuva: Tampereen kaupunki.

alkoi toimia markkinapaikkana.

Helppokulkuiset meri-, järvi- ja harjureitit toimivat luontaisena verkostona aina keskiajalle saakka. Ensimmäiset kaupunkimme perustettiin 1200–1400-luvuilla meren rannikolle. Sisämaan kylät kehittyivät luonnon tarjoamien väylien tukemina aina 1700-luvulle saakka.

JOUKKOLIIKENNE KEHITTYI PYHÄN VIETOSTA

Markkinapaikkojen lisäksi tärkeitä varhaisia matkakohteita olivat uskonnolliset kulttipaikat, ja myöhemmin kirkot,

joihin soudettiin kylistä veneillä. Kirkkovene oli Suomen ensimmäinen joukkoliikenneväline.

Manner-Euroopassa ja Iso-Britanniassa rakennettiin laivoja 1600-luvulla niin vauhdikkaasti, että niiden tervaamiseen tarvittavat havupuut loppuivat. Talouden verkostot laajenivat: kaupankäynti kiihtyi ja kansainvälistyi entisestään.

Suomessa riitti puuta tervantuotannon lisäksi myös laivanrakennukseen. Ja laivoja tarvittiin, jotta kallisarvoinen neste saatiin ulkomaan markkinoille. Satamiin terva soudettiin järviä ja jokia pitkin Savon ja Pohjanmaan laajoilta

metsäalueilta. Talvisin hevoset vetivät tervarekiä jäitä pitkin.

Tehokkuutta tavoittelivat myös esisämme 1700-luvun Suomessa. Tuolloin ymmärrettiin, että maanviljelys ja kauppa eivät kehity ellei resurssien siirtämiseen tarvittavia verkostoja saada toimivammiksi. Suomen sodan jälkeen alkanut pitkä rauhan kausi tarjosi mahdollisuuden käyttää varoja kulkuteiden rakentamiseen. Käytännössä tämä tarkoitti Suomen tiestön kehittämistä hevostieverkostoksi.

Hevospelit edistivät kaupunkien perustamista myös sisämaahan. Aluksi näiden kaupunkien talous perustui maatalous- ja käsityötuotteiden kauppaan – vanhoja markkinapaikkoja kun olivat – mutta 1800-luvun puolivälistä lähtien myös teollisuuteen.

ISO PYÖRÄ PYÖRIMÄÄN

Teollista murrosta verrataan toistuvasti vallankumoukseen. Vertaus ei ole liioiteltu, jos tarkastellaan teollistumisen vaikutuksia kaupunkien kasvuun, ihmisten arkeen ja liikkumiseen. Muutoksen voimakkuus saa selityksensä vasta, jos katsotaan tarkemmin niitä verkostoja, joihin tehostuva, laajeneva ja monimutkaistuva yhteiskunta perustui.

Teollinen tuotanto perustui konevoimaan. Koski- tai höyryvoimalla pyörivät kehruu- ja hiomakoneet mahdollistivat moninkertaiset tuotantomäärät. Vastaavasti raaka-aine-, tuote- ja työntekijävirrat kasvoivat. Suuret tuotantomäärät edellyttivät laajentuneita markkina-alueita, jotka perustuivat kansainvälisiin logistiikkaverkostoihin. Työläisten kasvanut joukko oli asutettava jonkin. Kaupunkialueita laajennettiin esikaupunkiliitoksilla.

Aluksi teollisuuskaupunkien verkostot perustuivat vielä luonnollisiin väyliin: vesireitteihin ja vanhoja harjuitteja hyödyntäviin kauppateihin. Ulkomailta tuotua raakapuuvillaa kuljettiin hevoscärryillä satamakaupungeista sisämaan kehruu- ja kutomolai-



Vesireitit ovat maailman vanhimpia infrastruktuureja. Virroilla sijaitseva venevaja on muinaisen vesiliikenteen synnyttämä rakennustyyppi, joka on vieläkin käytössä. Kuva: Ari Hynynen, 2005.

toksiin, tukkipuuta uitettiin jokia ja selkävesiä pitkin paperitehtaisiin. Teknologinen innovointi oli kuitenkin jo lähtenyt käyntiin, ja 1800-luvun lopulla verkostoja alettiin rakentaa metallista.

Koskivoimaa opittiin siirtämään akseleiden ja hihnapyörien sijaan kuparikaapeleita pitkin ja kuormia vedettiin hevosten sijaan polttomoottorin voimalla. Höyrykoneilla varustetut laivat eivät olleet riippuvaisia tuulitilanteesta.

Kun kaupungit alkoivat laajentua, työmatkat pitenivät. 1900-luvun alkuun saakka työläiset taittoivat päivittäiset matkansa jalan, mutta useaan kilometriin venyneet matkat tekivät liikkumisen vaivalloiseksi. Jälleen tarvittiin teknologista innovointia. Tällä kertaa tuloksena oli massoille tarkoitettu edullinen kulkuväline – polkupyörä.

Samaan aikaan auton käyttö yleistyi tavarakuljetuksissa. Eri puolilla kaupunkia sijaitsevien tehtaiden logistiikka saatiin toimimaan. Nämä kaksi kulkuneuvoa mahdollistivat kaupunkien koon kasvun jopa metropolimittoihin.

TEHOA LANGOILTA, RAITEILTA JA KEHÄTEILTÄ

Kasvaneet etäisyydet ovat edellyttäneet muidenkin kuin liikkumisverkostojen kehittymistä. Ihmisyhteisöjen ja myös niiden taloudellisen toiminnan hallinta on aina vaatinut tiedonvälitystä. Kun tieto siirtyi aiemmin tavalla tai toisella ihmisten kuljettamana, 1800-luvun lo-

pulla yleistyneet telelaitteet, lennätin ja puhelin, mahdollistivat informaation siirtämisen ilman hidastavaa ihmiskehoa.

Liikkumis- ja kommunikaatioverkostojen synergia avautuu mainiosti rautatien ja lennättimen kumppanuussuhteen kautta. Lennätinlinjat rakennettiin yleensä seuraamaan rautateitä: tiedot junan liikkeistä, sekä matkustaja- ja rahtitilanteista oli saatava välitetyä asemalta toiselle. Lisäksi lennättimellä tahdistettiin asemien kellot osoittamaan samaa aikaa, sekä hoidettiin kansainvälinen bisneskommunikaatio. Matka kohti tehoysteiskuntaa oli ottanut jättilöikan.

Tehokkuuden vaatimus on tavallaan sisäänrakennettu myös ihmisiin. Vuorokaudessa käytössämme on vain tietty määrä aktiivisia tunteja. Työmatkoihin käytetty aika on vähennettävä vapaa-ajasta. Ihmisen aikaekonomia näyttää noudattavan universaalialakiota, jonka mukaan päivittäisiin siirtymiin käytettävä hyväksyttävä aika on hieman toista tuntia. Se, miten kauas tässä ajassa pääsee, riippuu liikkumisverkoston ominaisuuksista. Käytettävissä oleva teknologia määrää, minne toiminnallisen kaupungin ulkokehä piirretään.

Toki päivittäiseen reittiin kuuluu muutakin kuin meno-paluu töihin. On haettava palveluja julkisista tai yksityisistä palvelupisteistä, jotka eivät metropoliksi laajentuneessa kaupungissa si-

jaitse aina lähellä. Jokapäiväisissä arki-rutiineissa kaupunkiseudun väestön on otettava laajentunut kaupunkitila yhä uudelleen haltuunsa. Yksityisautosta onkin tullut ylivoimaisesti suosituin liikkumisväline.

Jos liikkumisen nopeus ja tehokkuus ovat mahdollistaneet kaupungin alueellisen kasvun, niin liikkumisen vapaus ajankohdan ja reitinvalinnan suhteen on tukenut kaupungin laadullista kasvua. Työpaikka-, kauppa- ja asumiskeskittymiä voi syntyä periaatteessa mihin tahansa paikkaan, jossa erilaiset verkostot leikkaavat toisensa sovivasti.

Näin historiallinen kaupunkikeskusta on menettänyt määräävän asemansa monen toiminnan suhteen. Keskusta ei ole enää kaupunkilaisten yhteinen orientoitumispiste. Meistä jokainen kokoaa oman kaupunkimaisemansa niistä solmuista, joita päivittäinen reitti sivuaa. Joku solmuista voi sijaita maantieteellisesti hyvinkin kaukana – riittää että Pendolinolla ehtii aamupalaveriin ja takaisin kotiin päivällisai-kaan.

KAUPUNKI, MAASEUTU JA HYBRIDI

Kaupungin totunnaisen hierarkian ja rakenteen hajoamiseen liittyy myös maaseudun ja kaupungin uudenlainen yhteensulautuminen. Kaupungin toiminnalliset verkostot ovat levittäytyneet

ympäröivälle maaseudulle. Monet meistä haluavat asua väljästi metsän reunassa. Seudullisesti tärkeä työpaikka-alue saattaa sijaita vanhassa kuntakeskuksessa tai uuteen tieliittymään ilmaantuneessa keskittymässä peltojen keskellä. Maatilojen asukkaista yhä suurempi osa työskentelee päivittäin kaupunkimaisissa taajamissa.

Tämä toiminnallinen yhteensulautuminen heijastuu myös reunakaupungin maisemassa, joka näyttää vakiintuneen omaksi tyyppikseen: arkisten rakennusten, teknisen infrastruktuurin ja hoitamattomien viheralueiden hybridiksi.

On yhä tavallisempaa, että päivän toimista suoriutuakseen on liikuttava useammassa kuin yhdessä verkostossa. Rautatie- tai metroasemalle tullaan ratikalla, henkilöautolla tai polkupyörällä. Lentomatka saattaa vaatia tuekseen bussia tai taksia.

Erilaisten verkostojen tärkeisiin leikkauspisteisiin rakennetaan matkakeskuksia. Kyseessä on kokonaan uusi terminaalityyppi, jonka laajentuneet ja monimutkaistuneet verkostot ovat synnyttäneet. Tällaisessa monen liikennevälineen keskuksessa matkustajavirrat kohtaavat tarkkaan sovitetuilla aikatauluilla, suurimman mahdollisen tehokkuuden tuottamiseksi yhteiskunnalle ja yksilölle.

Kaupunki ei ole enää pelkän mitta-kaavan perusteella määrittävä metropoli. Se on metropolin laadullinen muun-

nos, uudentyypinen kaupunki, *metapolis*, kuten ranskalainen kaupunkitutkija Francois Ascher sitä nimittää.

KUITUA, BITTIÄ JA KAUPUNGIN VIRTAA

Jos metropolin synnyttivät alun perin teollisen aikakauden aggressiivisesti rönsyilleet karkeat, massojen siirtelyyn rakennetut verkostot, niin metapoliksen perustana ovat yhä monikaistaisempia bittivirtoja välittävät kommunikaatioverkostot.

Ne hyödyntävät kuituoptiikan tarjoamaa valon nopeutta ja langattoman eetterin rajattomuutta. Näillä uusilla informaatiovuoksilla ohjataan muita, yhä kasvavia kaupungin virtoja, jotka monimuotoisuudessaan hahmottuvat näennäisesti kaoottisena arkiympäristönä. Infra on läsnä sekä näkyvästi että näkymättömästi, betonirakenteina ja bitteinä.

Verkostojen kehityskaari on viime kädessä sittenkin johdonmukainen ja yksiselitteinen. Paikalliset pienet verkostot ovat vähitellen kutoutuneet yhdeksi suureksi järjestelmäksi ylipaikkalistien verkostojen kanssa. Globaaleja verkostoja on ollut niin kauan, kuin kauppaa on käyty meritse ja maitse vieraisiin maihin. Kaupankäynti ja kulttuurivaihto ovat olleet perusehto modernin yhteiskunnan ja elämäntavan kehittymiselle. Paikallinen elämä ei ole kyennyt yksin takaamaan selviytymis-



Metropoliseuduilla uudet paikat syntyvät virtausten solmukohtiin. Kuva: Anssi Joutsiniemi, Espoon Leppävaara 2005.

tä katovuoden yllättäessä. Laajempien verkostojen kautta on voitu vaihtaa ravintoa, tavaroita ja osaamista.

Sama kehityskulku voidaan lukea verkostojen synnyttämistä paikoista ja rakennuksista. Suppeat lähialueilla risteilleet verkostot tuottivat pieniä tutunomaisia paikkoja: kyliä, venevalkamia, kirkkoniemiä, markkinapaikkoja ja kestkievareita. Uusia ja vieraita asioita sekä ihmisiä kohdattiin pieninä annoksina ja sulateltiin kotimatalla. Kaupungit rahoitettiin, laivarantoinen, rautatie- ja linja-autoasemineen alkoivat jo olla arvaamattomia, jopa paheellisiakin paikkoja, joiden alati muuttuvaa ja monikulttuuristuvaa tilaa ei kukaan kyennyt ottamaan enää täysin haltuun.

Kaupunkien kasvaessa kiihtyneitä ihmis-, materiaali- ja informaatiovirtoja välittävä tekniikka alkoi vallata yhä enemmän tilaa ja maisemaa. Kun höy-

rylaiva jätti jälkeensä muutaman laineen järvenselälle, niin rautatie viilsi jo pysyvän arven maastoon – moottori-teistä puhumattakaan. Samoin näiden verkostojen tuottamat rakennelmat alkoivat kuvastaa itse verkoston ominaisuuksia enemmän kuin sitä paikallisuutta, johon ne oli sijoitettu. Kun Tampereelta lentää Berliiniin Kööpenhaminan ja Hampurin kautta, eivät välilaskuasemat ilmennä paikallisuutta millään tavalla. Shellin ja Statoilin huoltoasemat eivät kerro, milloin maan raja on ylitetty automatkalla Pohjolassa.

LEIKKAUSPISTEENÄ HYPERPAIKKA

Nykyajan jättiverkostojen tuottamia paikkoja kutsutaan joskus epäpaikoiksi, mutta näin sanoessaan puhuja viestii vain, että hän ei ymmärrä tällaisten paikkojen syntyhistoriaa ja juuria.

Ehkä Ascherin *hyperpaikka*-käsite auttaa meitä ymmärtämään paremmin näitä uusia paikkoja. Hyperpaikka on lukuisten huipputeknisten, globaalien verkostojen leikkauspiste, jossa kaikki kohtaamisen mahdollisuudet ovat läsnä samanaikaisesti. Hyperpaikan status edellyttää ennen kaikkea hyvää saavutettavuutta.

Hyperpaikassa on mahdollisuudet monenlaisiin välittömiin sosiaalisiin kontakteihin niin, että samalla voi pitää langattomasti yhteyttä omiin virtuaalilyhteisöihinsä. Hyperpaikan läpi-

kuultava ja aineeton lasiarkkitehtuuri tukee leijuvaa tunnetta olemisesta kaikkialla.

Berliinin Potsdamer Platz, ja erityisesti sen Sony Center, on äärimmäinen hyperpaikka. Kahvilapöydässä kannettavan tietokoneen kanssa istuessani tunnen olevani maailman keskipisteessä. Valtava lasikattoinen kohtaamispaikka, agora, välittää tunteen ulkona olemisesta, vaikka kuitenkin täysin saateelta ja tuulelta suojassa. Eri puolilta maailmaa paikalle virtaavat ihmiset nauttivat toistensa katselemisesta sekä ravintoloiden ja kahviloiden antimista samalla kun seuraavat jättimäiselle ruudulle heijastettuja tapahtumia. Kun tunnen täyttyneeni tarjonnan runsaudesta, pujahdan metroon ja siirryn muutamassa minuutissa verkoston seuraavaan solmukohtaan, josta löydän uutta kohdattavaa.

Ihmisen vastaanottokyky on kuitenkin rajallinen, ja kohtaamisten jälkeen on palattava lepäämään. Tätä varten on olemassa paikka, jonka merkitys ei ole muuttunut rautakauden kylän ja metapoliksen aikajanalla, koti.

Kirjallisuutta

Ascher, Francois. "Metapolis. A Third Modern Urban Revolution. Change in Urban Scale and Shape in France". Teoksessa Bölling, L. & T.Sieverts (toim.): *Mitten am Rand. Aufdem Weg von der Vorstadt über die Zwischenstadt zur Regionalen Stadtlandschaft.*

- (Zwischenstadt Band 1). Verlag Müller + Busmann KG, Wuppertal 2004.
- Goodman, David; Colin Chant. *European Cities & Technology: industrial to post-industrial city*. Routledge, London 1999.
- Graham, Stephen; Simon Marvin. *Splintering Urbanism. Networked Infrastructures, Technological Mobilities and the Urban Condition*. Routledge, London 2001.
- Granö, Johannes G.; R.Jurva, P.Kalaja; E.Kanervo. *Suomen maantieteiden käsikirja*. Suomen maantieteellinen seura, Otava, Helsinki 1936.
- Lees, Lynn Hollen; Paul M. Hohenberg. *The Making of Urban Europe 1000-1994*. Harvard University Press, Cambridge 1995.
- Oswald, Franz; Peter Baccini. *Netzstadt. Designing the Urban*. Birkhäuser, Basel, Boston, Berlin 2003.
- Pawley, Martin. *Terminal Architecture*. Reaktion Books, London 1998.
- Sieverts, Thomas. *Cities Without Cities. An interpretation of the Zwischenstadt*. Spon Press, London and New York 2003.
- Talvitie, Juha. *Tieto- ja viestintäteknologiasta uusi näkökulma kaavoitukseen*. Kiinteistöopin ja talousoikeuden julkaisuja A28. Teknillinen korkeakoulu, Espoo 2003.
- Tommila, Päiviö (päätoim.). *Suomen kaupunkilaitoksen historia 1. Keskiajalta 1870-luvulle*. Suomen Kaupunkiliitto 1981.
- Virrankoski, Pentti. *Suomen historia. Ensimmäinen osa*. Suomalaisen Kirjallisuuden Seuran Toimituksia 846, Helsinki 2001.

RESUMÉ

MED KYRKBÅT TILL METAPOLIS

Mänsklig verksamhet skapar nätverk som – när de stabiliseras – ger upphov till sina egna platser och egna byggnader. De äldsta byarna växte fram på bördig mark vid vattenvägar. Lätt farbara vägar till havs och till sjöss och utmed åsar gjorde tjänst som naturliga vägnät ända fram till medeltiden.

Hästfordonen gynnade grundläggningen av städer, inte bara vid kusten utan också i inlandet. Till en början vilade städernas ekonomi på handel med jordbruks- och hantverksprodukter, men sedan mitten av 1800-talet även på industriproduktion. Stora mängder industriprodukter krävde en utvidgad marknad grundad på internationella logistiknät.

När städerna växte började tekniken erövra allt mer rum och landskap för förflyttningen av snabbt ökande strömmar av människor, material och information. Staden är inte längre en metropol som definieras enbart utifrån en måttenhet. Den är en variant av metropolen, en *metapolis*, kännetecknad av ett utbrett nät av stads- och förortsbebyggelser. Om metropolen ursprungligen uppstod ur den industriella epokens uppfransade grova nätverk, skapade för förflyttning av massorna, så bygger metapolis på kommunikationsnät som förmedlar bitströmmar med allt större frekvensomfång.

ASEMAN PAIKKA

- TERMINAALIT YHDYSKUNNAN RAKENTEESSA

Heikki Kukkonen
dosentti, arkkitehti

Rautatieasemalla on ollut ja on edelleenkin muista liikenneasemista poikkeava rooli sijaintipaikkakunnallaan. Muiden liikennemuotojen asemat ovat yhdyskuntarakenteen näkökulmasta lähinnä reunahuomautuksia rautatieasemiin verrattuna.

Pääosa rataverkostamme rakennettiin sellaisena ajanjaksona, jona yksityis-autoja ei ollut. Rautateiden rakennusvaiheen jälkeen taajaan rakennetut yhdyskunnat, erityisesti kaupungit ovat kasvaneet monikertaisiksi rautatien tulohetkeen verrattuina. Rautatien saamisen liikenteellinen merkitys yhdyskunnalle oli aikanaan erinomaisen suuri. Ehkä se oli osasy siihen, että rautatieasema sai hyvän ja näkyvän paikan kaupungissa. Rata ja asema tuotiin niin lähelle yhdyskunnan keskustaa kuin se suinkin oli mahdollista. Näin tehtiin erityisesti käytännöllisistä saavutettavuussyistä.

Kaikissa ennen vuotta 1917 perustetuissa niin kutsutuissa vanhoissa kaupungeissamme asema sijaitseekin mel-

kein keskustassa. Vain Helsinki on poikkeus. Sinne rautatie tuli niin varhain, että rautatieasema kykeni muovaamaan kaupungin rakenteen uudelleen. Asema siirsi keskustan pois satamasta, ja siitä itsestään tuli keskusta – näköjään pysyvästi.

ASEMAT RUUTUKAAVASSA

Ruutuasemakaavan mukaan rakennetuissa vanhoissa kaupungeissa ruutujaon halkaisi tavallisesti kaksi keskenään ristikkäistä puistokatujen akselia. Asema pääsi toiselle niistä. Vastakkaisessa päässä puistokatua saattoi olla satama.

Toinen akseleista jäikin sitten kirkkojen ja muun henkeväen elämänalueen omaksi. Akselien risteyksessä sijaitsi useimmiten kauppatori. Sinne taas pääsi livahtamaan linja-autoasema – sen liikenneväline kun ei vaadi suuria perusrakenteita. Linja-autoaseman naapuriksi asettui usein myös kaupungin taksien pääasema. Nykyään sellaiset ovat suurista kaupungeista jo katoamassa.

Ruutukaavakaupungin tärkein kauppakatu virittyi useimmiten asemien väliselle akselille, siis sinne missä

suurin asiakasvirta aaltoili. Kaupungin liikekeskustakin sijaitsi tällä akselilla, useimmiten kauppatorin tuntumassa.



Vaasa 1900-luvun alussa. Rautatieasemalta alkavat puistokadut rajaavat väliinsä kaupungin kaikki tärkeimmät osat: kauppatorin, kirkon ja hovieikeuden sekä liikekorttelit. Puistokatuakselin vastakkaisessa päässä sijaitsee vanha matkustajasatama rakennuksineen. Kartta: Helsingin yliopisto. Kuva: Suomen Kotiseutuliitto.

Lentoasema on hyvin harvoissa kaupungeissamme rautatieaseman tapaan aivan ruutukaava-alueen naapurina. Nyky-Suomessa tällaisia kaupunkia ovat enää Lappeenranta ja Pori. Varhaisimmat lentoasemat olivat vesilentolasemia. Siksi ne saattoivat sijaita henkilösataman naapureina ja aika keskellä kaupunkia. Lentoasemat eivät kuitenkaan ole muokanneet samalla tavalla kaupungin keskustaa kuin rautatieasemat ovat tehneet, vaikka vetävätkin liike-elämää ja teollisuutta puoleensa.

ASEMA KAUPUNGIN JAKAJANA

Rautatieaseman sijainti kaupungin toisen pääakselin loppupisteenä saattoi olla eräs syy siihen, että niille tuli rakennuksina myös kaupunkikuvallisen päätteen rooli. Samalla asema oli eräänlainen toiminnallinen portti, jonka taakse rautatietoiminnat ratapihoineen ja makasiineineen kätkeytyivät. Aseman läpi päästiin tähän liikenteen ja tekniikan outoon mutta kiehtovaan maailmaan. Nykyajan lentoasemissa on säilynyt hiven tätä portin ominaisuutta, jopa arkisena käyttöterminäkin.

Asema ja ratapiha vetivät kaupunkirakenteessa kupeellensa, paitsi tavara liikenteen terminaalin, pian myös varastoinnin, tukkukaupan ja teollisuuden rakennuksia. Näin asemasta tuli välittävä portti asumisen kaupungin ja työnteon kaupungin välille.

Kun varsinkin risteysasemia lei-

manneet suuret järjestelyratapihat nyt ovat siirtymässä yhä etäämmälle kaupungeista, on niistä tullut kaupunkien sisäisiä kasvualueita, muiden käytöstä jääneiden teollisuusalueiden tapaan. Tämä kehitys on tuonut vanhojen asemien lähelle yhä enemmän kaupankäynnin rakennuksia. Näin kaupunkien keskustat ovat alkaneet rakentua uudelleen asemien ympärille. Monessa kaupungissa vanha kauppatorin keskusta ja uusi asemanseudun keskusta ovat joutuneet kilpasille. Tulevaisuus näyttää kumpi jää voitolle, kaupungissa kun lopulta voi olla vain yksi elävä pääkeskusta. Uudet matkakeskukset näyttävät kallistavan parhaan kauppapaikan vaa-kaa asemakeskustojen suuntaan.

Uudemmissa kaupungeissa ja kirkonkylissä aseman paikka määräytyi etupäässä liikenneteknisin perustein, monesti itse taajaman ulkopuolelta, joskus etäältäkin. Näin syntyi joukko ns. asemakyliä päätaajaman kilpailijoiksi, vaihtelevin lopputuloksien. Lähellä toisiaan sijaitsevat taajamat eivät koskaan voi olla samanveroisia, vaan toinen voittaa aina.

ASEMIEN JA SATAMIEN Uudet roolit

Rautateiden kulta-aikaan, satakunta vuotta sitten, asema-alueesta tehtiin näyttävä monen rakennuksen kompleksiksi. Se istutettiin ja hoidettiin yhtenäisenä, huolellisesti suunniteltuna puisto-

ASEMABONGAUS HARRASTUKSENA

Jussi Iltanen
maantieteilijä, kustannustoimittaja

Useimmat ovat kuulleet lintujen bongaamisesta, mutta rautatieasemien bongaaminen, jota minä harrastin opiskeluaikoina, on paljon harvinaisempi harrastus. Jokaisella käymälläni asemalla piti ottaa valokuva, jossa seison aseman nimikylyn alla. Asemien bongaaminen oli hyvä teko-syy kierrellä ympäri Suomea ja tutustua joka kolkkaan, johon juna vei – Hangosta Kolariin ja Porista Nurmekseen.

Asemapaikkakunnalla viivytettiin välillä vain puoli tuntia, joskus melkein koko päivä – riippuen aikatauluista. Mielenkiintoisia olivat rautatieläiskaupungit, kuten Kouvola, Seinäjoki tai Pieksämäki, joissa koko kaupungissa aisti rautatien merkityksen. Toisaalta oli jännittävää matkustaa yöjunalla päästäkseen vaikkapa Rovaniemen ja Kemijärven välissä sijaitseville pienille seisakkeille Vikaan ja Misiin, joissa sai odottaa koko päivän seuraavaa junaa. Ajan kuluksi ehti käydä ylittämässä kävelen napapiirin ja katsomassa Kuluksen entistä seisaketta, jossa oli jäljellä hylätty asemarakennus koivunvesojen keskellä ja penkki ratapenkalla. Kulukseen ei päässyt edes maantietä, joten rautatie oli ainoa yhteys ulkomaailmaan. Enää ei jäljellä ole seisaketta eikä yhtäkään asukasta.

Asemia bongatessa oli hauska huomata, kuinka merkittäviä paikkoja asemat ovat vielä henkilöautojen valtakaudellakin. Pienilläkin asemilla päivän ainoan junan saapuessa kävi hyörinä, kun mummit ja vaarit saattoivat kaupunkiin lähteviä lapsenlapsia junaan, ulkomaalaiset turistit saapuivat junalla vuokramökillensä ja paikkakuntalaiset tulivat kesäpäivänsä ratoksi katsomaan asemalle saapuvaa junaa ja aistimaan tuulahdusta kaupungista.

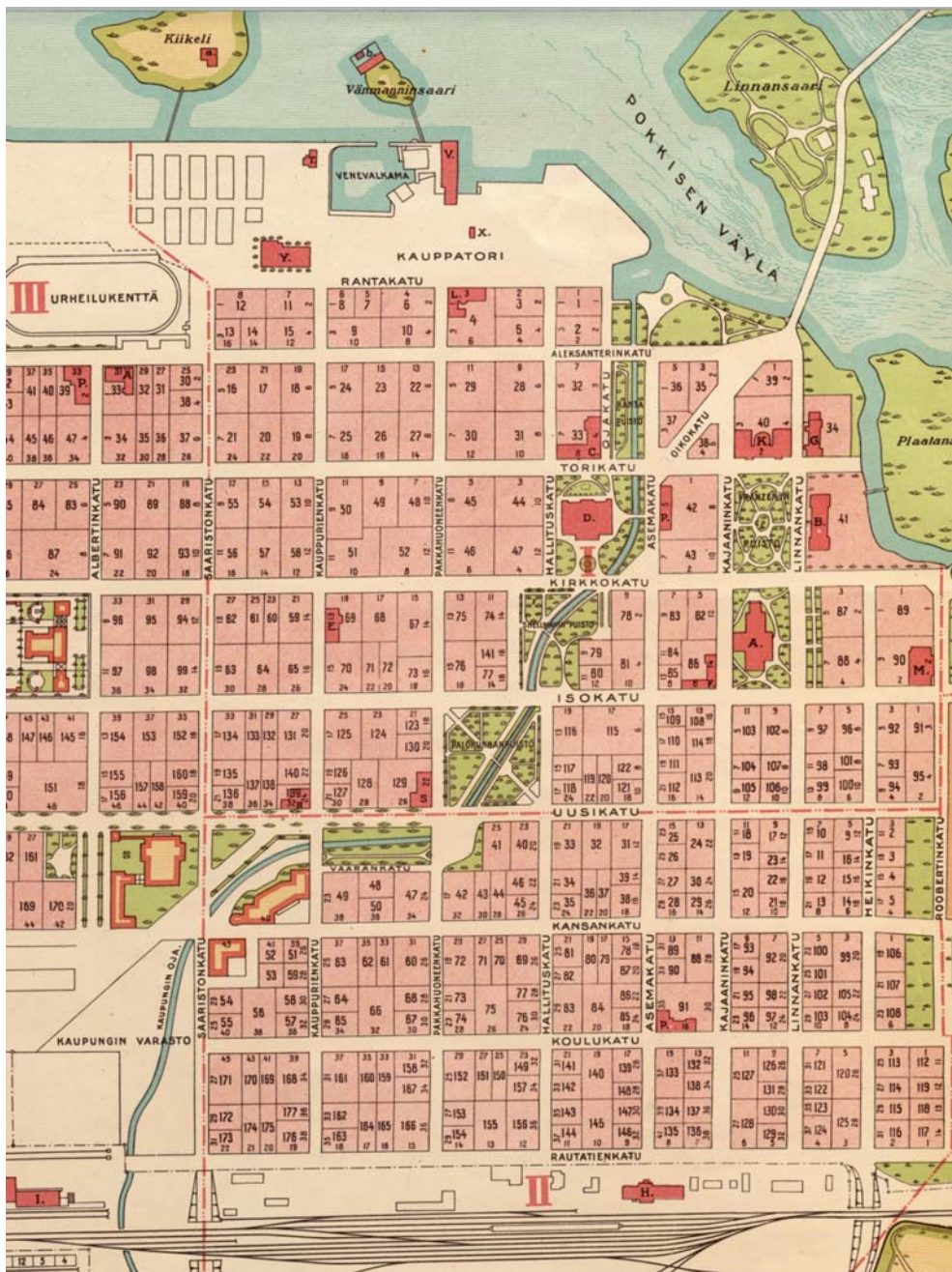
Nyt vuosia myöhemmin on hauska selata valokuva-albumia, jossa bongatut asemat ovat aakosjärjestyksessä Aavasaksasta Ähtäriin. Moni asia on ehtinyt jo muuttuakin: kuvissa näkyy moni sittemmin lakkautettu seisake Monnista Horppuun ja Tornio-Pohjoisesta Hillosensalmeen, muuttuneita maisemia vaikkapa Jyväskylästä ennen hienoa Matkakeskusta tai Valimosta ajalta, jolloin lasisten toimistotornien paikalla kasvoi lepikköä.

Teksti liittyy Opetushallituksen koulutehtäviin kirjan lopussa. Tekstiin liittyvät koulutehtävät ovat internetissä osoitteessa www.rakennusperinto.fi.



Valokuva Jussi Iltasen asemabongausmatkalta Ähtäriin. Kuva: Jussi Iltasen kokoelma.

LÄHDÖN JA SAAPUMISEN PAIKAT
ASEMAN PAIKKA - TERMINAALIT YHDYSKUNNAN RAKENTEESSA



Oulun keskustaa viime vuosisadan alussa esittävästä kartasta käy ilmi rautatieaseman rooli kaupunkirakenteessa. Rautatieasemaa vanhempi satama hallitsee vielä, sillä sen tuntumassa ovat kauppatori ja -halli sekä raatihuone, kirkko ja muutkin kaupunkikeskustan pääosat. Nykyisessä Oulussa liike-elämä on työntynyt rautatieaseman suuntaan, kun taas merisatama on siirtynyt kauas ruutukaava-alueen ulkopuolelle. Kartta: Helsingin yliopisto. Kuva: Suomen Kotosseutuliitto.

ympäristönä. Aseman odotussali oli monessa kaupungissa pitkään sen ainoa julkinen sisätila. Aseman muodostama kokonaisuus suunniteltiin omalakisesti, asemarakennuksen edellä kuvattua sijaintipaikkaa lukuun ottamatta. Asemista muodostui siten kaupungeissamme epätavallisia kokonaismiljöitä, joille vain tsaarinajan kasarmialueet vetivät vertaa.

Nyt molemmat näistä omaleimaisista aluetyypeistä ovat joutuneet kiinteistönjalostuksen temmellyskentiksi. Asema-alueet muovautuvat uudelleen, paitsi toiminnoiltaan ja rakennuksina, myös elinympäristöinä. Kaupunkirakenteesta uhkaa kadota asema-alueen pienoismaailma, sen hoidettu vehreys ja yhtenäinen rakennusten muotomaailma. Näin on käynyt jo varhemmin ahtaiksi jääneille matkustajasatamille. Parhaassa tapauksessa niistä molemmista on tullut kaupunkien virkistyskeittäitä, kaupunkirakennetta elävöittäviä yhtenäisiä puistokokonaisuuksia. Huonoimmassa tapauksessa jäljelle on jäänyt vain uusien liikerakennusten puristama outo asemarakennus, toisarvoiseen käyttöön vajonneena.

Vaikka edellä kuvattu kehitys saattaa hukata monia arvokkaita asemamiljöitä, jää aseman rooli kaupungin rakenteen muokkaajana näkyviin – aineellisena yhdyskuntarakenteena. Se muistuttaa jokaisen yhdyskunnan historiallisessa menneisyydessä piilevästä vanhasta risteyspaikasta.

RESUMÉ

STATIONENS PLATS

Som trafikmedel hade järnvägen en gång i tiden en ytterst stor betydelse för samhället, och järnvägsstationerna placerades centralt. Städer med rutmönstrad stadsplan delas vanligen upp av två korslagda axlar av parker, där stationen fick sin placering på den ena axeln. I den motsatta ändan kunde hamnen vara belägen. Där axlarna korsade varandra låg vanligen ett salutorg, där busstationen placerades, ofta också den centrala taxistationen i staden.

Stationen och bangården drog till sig en terminal för godstrafiken, men också byggnader för lagring, partihandel och industri. Därmed blev stationen en port mellan staden där man bodde och staden där man utförde sitt arbete.

Stationerna som förr bildade enhetliga och ståtliga byggnadskomplex har nu blivit en tummelplats för fastighetsförädling. De omges av ny centrumstruktur, eller de har omvandlats till parker som ger liv åt stadsstrukturen. I sämsta fall återsår bara ett malplacerat stationshus kringränt av nya byggnader och oävent för sekundära syften.

LÄHTEMISEEN JA SAAPUMISEEN LIITTYVÄT RIITIT

Teppo Korhonen
dosentti, Helsingin yliopisto

Saapumisen ja lähtemisen yhteydessä tervehdys- ja hyvästelymuodot ilmentävät siihen osallistuvien henkilöiden keskinäistä arvonantoa. Ei ole yhdentekevää, kuinka lähestyminen ja loittoneminen suoritetaan, mitä sanallisia ilmauksia tai eleitä käytetään ja kuinka niihin vastataan.

Perinteisessä käyttäytymisessä on tervetuliaistoivotuksen esityspaikan suhteen eriarvoisia tilavyöhykkeitä. Tulokkaan oli jätävä ovisuuhun odotamaan kehotusta ”Peremmälle!”. Länsi-Suomessa, Hämeessä ja paikoin Savossakin oli tapana, että talon väki tuli tervehtimään vierasta ovensuuhun. Karjalassa kohtaaminen tapahtui keskilattialla tai vieras tuli oma-aloitteisesti tervehtimään talon väkeä huoneen perälle, mutta istuutui vasta tervehdittyään. Karjalainen oli myös hanakka menemään – itäeurooppalaiseen tapaan – ulos odotettuja vieraita vastaan, kun taas länsisuomalainen odotti sisällä ehkä muinaispohjoismaisen käyttäytymiskaavan suorana perintönä.

Tervehdykseen ja hyvästelyyn liitty-

vä instrumentaalisuus on usein symbolista, sillä fyysiset vaikutukset ovat varsin pienet. Satunnainen tervehdysele saattaa kuitenkin olla myös fyysisesti tärkeä kuten esimerkiksi isännän aukaistessa oven tai veräjän vierailleen.

Mannermaalla mieluinen vieras saatetaan hänen lähtiessään talosta ainakin kuistin ensimmäiselle portaalille tai kadulle saakka. Missä raja aikanaan meni, ilmenee eräästä saksalaisesta vuonna 1728 painetusta käytösoppaasta, jossa painotettiin, että vain itseä arvokkaamat vieraat tuli saattaa ulos, samanarvoisten kohdalla tämä kohteliaisuus oli valinnainen ja heidät voitiin tyytyä hyvästelemään sisällä.

On tavallista, että kaikki liikekumppanit johdatetaan johtajan toimistoon tasavertaisesti, kun taas hyvästely – isännän kirjoituspöydän ääressä, hänen pyhimpänsä ovella, toimiston aulassa, hissien ovella, alhaalla rakennuksen ovella ja joskus peräti rautatieasemalla tai lentokentällä – ilmaisee sen arvonannon määrää, jota isäntä vierastaan kohtaan tuntee.

LÄHDÖN JA SAAPUMISEN PAIKAT
LÄHTEMISEEN JA SAAPUMISEEN LIITTYVÄT RIITIT



Kuningas Kustaa V:n ja kuningatar Victorian vierailu Suomessa 1925. Presidentti Lauri Kristian Relander vastaanottaa vieraansa Helsingin Kauppatorin rannassa. Kuva: Museoviraston kuva-arkisto.

Valtiovieraita kohtaan tunnettua arvontoa ilmennetään korostamalla heidän tervehtimistään äänisignaalein, kuten juhlamarssein, fanfaarein ja kunnialaukauksin sekä visuaalisin signaalein, kuten lipuin, punaisin matoon, banderollein jne.



USA:n varapresidentti Lyndon B. Johnsonin vierailu Suomessa 1963. Kansanjoukko on vastaanottamassa varapresidenttiä Helsinki-Vantaan lentoasemalla, jonka parakkirakennukset ovat saaneet sittemmin väistyä uusien rakennusten tieltä. Kuva: Museoviraston kuva-arkisto.

Myös tervehtivien osapuolten välinen askelin mitattava etäisyys ilmentää toisinaan heidän sosiaalisen suhteensa etäisyyttä. Länsimaissa tämä ei toimi järjestelmällisesti, mutta esimerkiksi kastijärjestelmän omaavissa yhteisöissä ja eritoten niissä, missä koskettamisen katsotaan voivan aiheuttaa saastumista, ruumiillinen suhde – ja samalla myös tervehtimis- ja hyvästelykäyttäytyminen – on säädelty äärimmäisen tarkasti.

TUNNETTA MUKAAN

Tervehtimisen odotetaan ilmaisevan mielihyvää siinä missä hyvästelyn pahoittelua. Ei ole mikään salaisuus, että usein tunnemme sisimmässämme tilanteen juuri päinvastoin tai sitten tapauksella ei ole mitään tunneperäistä merkitystä kummallekaan osapuolelle. Monet kansanomaiset pilat ammentavat tästä ulkoisen käyttäytymisen ja sisäisen tunteen ristiriidasta, jota ilmentään railakkaina purkauksina ennen ja jälkeen kohtaamisen. Joka tapauksessa tervehdys ja hyvästely korostavat sosiaalisen suhteen positiivista ja suopeaa näkökulmaa.

Kehitys on kulkemassa kohti tervehdysmuotojen köyhtymistä ja yhdenmukaistumista huolimatta siitä, että mukaan on otettu monenlaista kulttuurin välineistöä kuten pukuartikkeleita: hattu tai käsineet sekä jalkineet kantapäiden kopautuksessa sekä monissa

kulttuureissa tervehdykseksi lähetettävät lahjaesineet kuten vyöt, nauhat, huivit ja kaulaliinat. Lisäksi käytössä on ääntä synnyttäviä signaaleja kuten juh-lamarssi, fanfaarit ja kunnialaukaukset sekä visuaalisia signaaleja: vihreät lehvät tai köynnökset, liput, punainen matto, tervetuliaiskortit, nimikortit, Tervetuloa!-tekstein varustetut banderollit jne.

Enimmältä osaltaan nämä välineet ovat yksilön kehon ja ruumiinosien jatkeita. Niiden avulla hän tehostaa huomistaan ja heilumistaan, piirteidensä muutosta, nousemistaan seisomaan ja istuutumistaan. Sosiaalisia tarkoituspäiriä palveleva ihmiskehon instrumentaalinen käyttö kaikkine liitännäisineen korostaa tapaa, jolla tervehdys- ja hyvästelyproseduurit muovataan toimivien sosiaalisten suhteiden aikaansaamisen ja ylläpitämiseksi. Ne auttavat uusia yksilöitä pääsemään keskenään sosiaaliseen kontaktiin ja täyttävät kuilun tutun henkilön lähtiessä luotamme. Samalla tapojen pienet erot palvelevat merkittävien sosiaalisten piirteiden ilmentäjinä.

KUKA ENSIN

Tervehtimisaloitteen tekee pääsääntöisesti alempiarvoinen. Ainakin jo keski-ikäisestä ritarikulttuurista lähtien mies on katsottu tällaisessa tilanteessa alempiarvoiseksi, joten hän tekee aloitteen ja tervehtii naista. Sukupuolen ohella ensin tervehtivän rooli määräytyy iän pe-

MAITOLAITURILLA

**Jaana Laamanen,
kansatieteilijä, fil.tri**

Maitotonkat vietiin ennen aamuisin tiloilta maantien varteen maitolaiturille, josta ne kuljetettiin maitoauton kyydissä meijeriin tyhjennettäväksi. Näillä maitoreissuilla parannettiin maailmaa ja kuultiin uutisia. Hoidettua tulivat niin omat kuin naapureidenkin asiat. Maitokuski oli uskottu mies, koska asia maidon vientiä, tavaroiden tuontia, viinakaupassa käyntiä, kyydin saantia, sydänsurujen purkua tai maitotilin nostoa.

Maitolaituri ei kuitenkaan ollut pelkkä tonkkakoroke. Se oli ainakin istuin, odotus- ja treffipaikka, pysäkki, sadesuoja, ilmoitustaulu, tienviitta ja maamerkki. Maitolaitureilla oli varsin monenlaista käyttöä. Jotkut katetut maitolaiturit saattoivat olla käytössä ympäri vuorokauden – toimien leikkimökinä, lemmpesänä, taukotupana, yömajana jne. Maitolaitureiden suosio perustui niiden otolliseen sijaintiin ja siihen, että maaseudulla oli tuohon aikaan runsaasti kaiken-

ikäistä väkeä sekä siihen, että muita koontumispaikkoja ei juuri ollut.

Maitolaiturilta haettiin juttuseuraa. Toisaalta se oli myös paikka, jonne mentiin, kun haluttiin olla rauhassa. Maitolaiturilla seurattiin kylän elämää, keksittiin kujeita ja kuunneltiin isojen poikien juttuja. Niiden suojassa tutustuttiin moniin paheisiin ja turhuuksiin, kuten tupakkiin, alkoholiin, pelikortteihin ja huulipuikkoihin. Maitolaituri on usein ollut myös se paikka, jossa ne erotiikan ensiaskeleet on otettu.

Maitolaiturit kuuluivat suomalaisen kyläyhteisön elämänmenoon 1920-luvulta 1970-luvulle. Monimuotoinen maitolaiturikulttuuri koki varsinaisen kultakautensa kuitenkin vasta maatalouden nousukautena, 1950–1960-luvuilla. Paria vuosikymmentä myöhemmin se tallaantui teknologisen kehityksen jalkoihin, kun siirryttiin maidon imu- ja säiliökeruuseen. Maitolaiturit jäivät tarpeettomiksi. Ne menettivät myös tärkeän merkityksensä sosiaalisen kanssakäymisen näyttämönä.



Maitolaiturilla oleskelua Mikkelin maalaiskunnassa 1970–1980-lukujen vaihteessa. Kuva: Timo Parkkinen.

rusteella: nuorempi tervehtii ensin.

Toisaalta mannermaalla on esiintynyt myös tapaa, jossa ylempiarvoinen tervehtii ensin. Tämä selittyy sillä, että ylempiarvoisen tietoisuuteen ei sopinut tuppautua, vaan hän ilmaisi tervehdyksellään sulkevansa suosionsa itseään alempiarvoisia suomalla heille huomionsa. Tervehtimisellä oli näet alkujaan myös merkitys 'puhutella, kääntyä jonkun puoleen'. Siihen saattoi antaa luvan tai tehdä aloitteen vain ylempiarvoinen. Kyseessä oli siis hyvätahdon ele, joka tässä muodossa palautuu feodaaliseen yhteiskuntaan.

Ensin tervehtivän vaihtuminen arvokkaammasta vähäpätöisempään liittyy modernien valtiollisten rakenteiden syntymiseen. Ylemmän ja alemman kohtaaminen muuttui asiakeskeiseksi.

SANOISTA ELEISIIN

Mitä suurempi kunnioituksen määrä tervehdittävää kohtaan oli, sitä vähemmässä määrin alempiarvoinen uskalsi korkeampaansa puhutella. Monitasoisesti kerrostuneissa yhteisöissä, kuten hoveissa ja armeijassa, se johti yhä suurempaan epäsuoran tien käyttöön, suullisen tervehtimisen osalta usein sen välttämiseen ja korvaamiseen pelkällä eleellä eli länsimaisen kulttuurin piirissä pään paljastamisella ja katseen suuntaamisella kohti tervehdittävää.

Päähineen riisuminen eli pään paljastaminen tervehdittäessä on ikivanha

itämainen tapa, joka omaksuttiin antiikin aikana läntiseen maailmaan. Se siirtyi myös ritarikulttuuriin kypärän riisumisena lääninherran edessä. Hatun noston juontumista ”kypäräkulttuurista” onkin ollut helppo perustella muun muassa sillä, että naisten ei tarvitse tervehtiessään riisua päähinettään, koska heillä ei ole ollut aikanaan kypärääkään! Hatun päässä pitäminen tervehtiessä tulkittiin pitkään loukkaukseksi, vähätteleväksi mielenilmaukseksi tai osoitukseksi moukkamaisuudesta.

Lierihatun käytön väheneminen ensimmäisen maailmasodan jälkeisenä aikana on vaikuttanut siihen, että mahdolltomaksi käynyt hatunnostoele on korvautunut yhä enemmän suullisilla tervehdyksillä. Erään selityksen mukaan hatunnoston vaatimaton jälkeläinen on myös käden vienti ohimolle. Se tuli tervehdyksenä käyttöön Ruotsin sotilaspiireissä jo 1700-luvun lopulla.

VILKUTUS

Heti kun toisensa tunnistavat henkilöt saavat katseyhteyden, he osoittavat sen yleensä jollakin etäismerkillä, tavallisimmin vilkutuksella eli huiskuttamalla oikeaa kättään. Vilkutusta voidaan tehostaa käyttämällä lisänä kättä pidempää tai etämmälle näkyvää attributtia, naiset esimerkiksi nenäliinaa ja miehet hattuaan.

Fyysistä vilkutusta vastaa liputus, joka voi olla salossa liehuva Suomen lip-

pu, isännänviiri tai vaikkapa yrityksen logolla varustettu lippu.

Kädenhuiskutusta saattaa seurata lähestymisvaihe, joka vaihtelee pelkäämistä kättelystä täyssyleilyyn. Kättely omaksuttiin Kreikasta Rooman valtakuntaan, jossa siitä tuli ennen muuta luotettavuuden ja uskollisuuden symboliele. Kättely on ystävyuden, toveruuden ja sopimuksen – rauhan, avioliiton tai kaupan – vahvistusele.

Ainakin Uudenmaan ruotsinkielisten keskuudessa oli vielä 1800-luvun lopulla tapana tarjota sisään tullessa ja pois lähtiessä kättä kaikille palvelijoita ja pikkulapsia myöten. Sen sijaan ainakin eteläkarjalaiset pitivät kättelyä herraskaisena ja muodollisena.

On huomattava, että tervehtiminen voidaan suorittaa toimivista henkilöistä riippuen useammalla vaihtoehdoisella tavalla: pikkulasta suudellaan otsalle, alempisäätyistä mutta itseä vanhempaa vaimoihmista kätellään ja hänen miehelleen nyökätetään hyvästiksi päätä.

NIIAUKSESTA KUMARRUKSEEN

Niiauksen tunnusmerkki on polvien taivuttaminen ja kehon alentaminen ikään kuin puolittaiseksi polvistumiseksi. Niiaus on kumartamisen laji, joka yleistyi länsimaisena kunnianosoituksena 1500-luvulla sekä naisten että miesten keskuudessa. Sittemmin 1700-luvulla se jäin naisten tervehdys-, hyvästely- ja kiitoseleeksi ellei oteta huomi-

oon äärimmäisiä syrjäseutuja kuten esimerkiksi Lappia, jossa niiaus oli sukupuolesta riippumaton yleinen käytäntö 1800-luvun lopulle asti. Sittemmin niiamisesta tuli – hoviniiausta lukuun ottamatta – naimattomien naisten ja lopulta nuorten tyttöjen tervehdysele.

Kumarrus eli kehon tai pään, tai niiden molempien, taivuttaminen tervehdykseksi ja kunnioituksen osoitukseksi on länsimaissa keskiaikaista perua, aiemman maahan heittäytymisen korvikke. Koko ylävartalon taivuttaminen alkoi korvautua 1800-luvulla pelkällä pään kumarruksella. Ele oli demokratian airut, sillä se oli samanlainen sekä alimmilla että ylimmillä yhteiskuntaluokilla. Pään lyhyt taivutus, lähinnä nyökkäys, on nykyään yleisin tervehdys ja hyvästely, ja sitä käytetään sekä käsi-kontaktin kanssa että ilman.

KOSKETTELU

Yleisimmät kosketuksen sisältävät tervehdys- ja hyvästelymuodot julkisesta yksityisempään mentäessä ovat: 1. käsi käteen, 2. suu poskea vasten, 3. halaus ja 4. suu suuta vasten sekä halaus. Koskettelu on voimakkaasti kulttuurisidonnaista: erään tutkimuksen mukaan kahvilassa istuva pariskunta kosketteli toisiaan tunnin mittaisen jakson aikana Puerto Ricossa Väli-Amerikassa 180 kertaa ja Pariisissakin kymmenen kertaa, mutta Lontoossa ei kertaakaan.

Hyvin yleisen ja eri puolilla maail-

maa käytännössä olevan tavan mukaan vanhemmat suutelevat lapsia otsalle tervehdykseksi ja hyvästelyksi. Se on ollut aikuisten parissa kunnioituksen ele.

Aikuisten piirissä tuttavallinen suudelma on tervehdys poski poskea vasten. Siitä ei saa jäädä vastapuolelle merkiksi meikkiä eikä kuulua moiskahdusta. Se voidaan antaa joko toiselle tai molemmille poskille. Miesten välisiä poski- ja huulisuudelmia on pidetty ranskalais-venäläisenä tapana. Tervehdykseksi ja hyvästelyksi annettu poskisuudelma on tätä nykyä muodissa kaikkialla Euroopassa. Meillä tavan uutuutusta osoittaa suudelmien määrästä vallitseva epätietoisuus. Katolisten keskuudessa on suosittu poskia vaihtaen ”pyhää kolminaisuutta”, kun taas protestantit ovat tyytyneet yhteen suudelman.

Käsisuudelma eroaa esimerkiksi kättelystä siinä, että suutelijä asettaa itsensä alempaan asemaan suudeltavaan nähden. Vanhimmat käsisuudelmät olivat alamaisten hallitsijalle tai korkeille kirkonmiehille antamia kunnioituksen, armon ja suojeluksen anomisen yhdistelmiä, jotka kohdennettiin suudeltavan sormukseen, hänen valtansa symboliin.

Eurooppalaiseen hovietikettiin käsisuudelma omaksuttiin Espanjassa uuden ajan alussa maurilaisesta kulttuurista. Sitä nimitettiin pitkään ”espanjalaisittain suutelemiseksi”. Nimenomaan miesten naisille suomana

tervehdys- ja hyvästelyeleenä kädelle suutelu tuli muotiin barokkikaudella, jolloin ylhäinen nuoriso opetteli sitä tanssitunneilla.

Tapa halata tervehtiessä on omaksuttu meillekin television ja kansainvälisten kontaktien myötä. Leikkiin ovat ryhtyneet sukulaisten ja ystävien ohella ajoittain myös voittoja juhlivat urheilijat.

Suulle suuteleminen on länsimaisessa hyväksyttävä tervehtimismuoto tiettyjen henkilökategorioitten välillä, mutta jos normeista poiketaan, on vaarana, että eleelle annetaan tahallinen tai väärin tulkittu piiloeroottinen merkitys. Mitä suurempi tervehdyksellä osoitettu läheisyys ja tasa-arvoisuus ovat, sitä tiukemmin ympäristökin pitää kiinni siitä, että tervehdyksen muoto noudattaa kulloistakin arvoasteikkoa.

Tervehdyssyleily antaa väkevimmän tyydytyksen osanottajille ja todellisen näytön yleisölle eli läsnäolijoille tervehtivien välisestä ystävydestä ja mieltymyksestä.

Erasmus Rotterdamilainen kirjoitti Englannista ystävälleen Alankomaihin vuonna 1499 seuraavasti:

“Täällä on vallalla tapa, jota ei voi kyllin ylistää. Minne tahansa menetkin, sinut otetaan vastaan suudelman. Ja kun olet lähdessä, sinut hyvästellään suudelman. Jos palaat takaisin, sinun tervehdykseesi vastataan jälleen. Kun suoritetaan visiitti, ensimmäinen näytös vieraanvieraaisuudesta on suudelma, ja kun vieraat

lähtevät, sama esitys toistuu; missä tahansa kohdataankin, siellä esiintyy runsaasti suutelemista; itse asiassa minne menekin, et voi niitä välttää. Oi Faustus Andrelinus, jos olisit kerrankin maistanut noiden suudelmien makeutta ja sulotuoksua, toivoisit todella olevasi matkustavainen, ei vain kymmenen vuotta kuten Solon, vaan koko elämäsi Englannissa.”

Kirjallisuutta:

Korhonen, Teppo. *Tervehdys ja hyvästely*. Suomen Antropologinen Seura, Helsinki 1996.

RESUMÉ

RITER VID AVSKED OCH ANKOMST

Formerna för välkomnande och avsked vid ankomst och uppbrott speglar den ömsesidiga aktning som råder mellan dem som deltar i ceremonierna. Ett avsked uttrycker den grad av aktning värden hyser för sin gäst – vid världens skrivbord, vid dörren till hans allra heligaste, i hallen till hans kontor, vid hissdörren, nere vid ytterdörren, ibland rentav på järnvägsstationen eller flygfältet.

Välkomnande förväntas uttrycka glädje, avsked uttrycka ledsnad. Kulturelement av mångahanda slag, inte minst klädseln, är en del av riterna. Ljudsignaler av olika slag förekommer, såsom festmarscher, fanfarer och saluter, och visuella signaler, såsom gröna lövruskor eller girlander, flaggor, röda mattan, välkomstkort, namnkort, banderoller med texten Välkommen osv.

Så fort personer som känner igen varandra får ögonkontakt med varandra, visar de detta genom att ge något tecken på avstånd, vanligen genom att vinka eller vifta med högra handen. Vinkandet med handen har en motsvarighet i flaggning: Finlands flagga vajande på stång, en husbondevimpel eller varför inte en flagga försedd med firmamärke.

ELÄMÄÄ ELOKUVIEN ASEMILLA JA SATAMISSA

Minna Santakari
elokuvalavastaja, tait.maist.

Monenlaiset fiktioelokuvat saavat uskottavuutta tunnistettavilla tosielämän miljöillään. Keksitty kertomus, käsikirjoittajan mielikuvituksen tuote, voi sitoutua elokuvan ohjaajan, lavastajan ja kuvaajan työllä oikeaan, aitoon paikkaan. Todellinen, monille omasta arjesta tuttu miljöö saa kenties katsojankin eläytymään voimakkaammin elokuvan maailmaan.

Muutamissa kuvissa välähtävän vilkkaan rautatieaseman todellisuuden tukea tarinalle on etsitty silloinkin, kun elokuvan tapahtumat on muuten sijoitettu studioon rakennettuihin lavasteisiin. Roland af Hällströmin vuonna 1947 ohjaama elokuva *Pikajuna pohjoiseen* alkaa päähenkilöiden noustessa junaan Helsingin rautatieaseman laiturilta, mutta koko muu junassa tapahtuva elokuva on kuvattu silloisella Fenno-Filmin studiolla Helsingissä, pienoismallien avulla toteutettua, dramaattista junaonnettomuutta myöten.

Helsinki tunnistettavine maamerkkeineen on aina ollut voimakkaasti esillä kotimaisissa elokuvissa. Pääkaupunki ja sen elämän ilmiöt ovat toimineet

elokuvien tarinoiden innoittajina, ja elokuvien tekeminen ja tuotantokin ovat keskittyneet Helsinkiin. Monissa kotimaisen elokuvan kultakauden, 1930–1950-lukujen, elokuvissa kaupungin keskeiset rakennukset esiintyvät omilla tutuissa hahmoissaan.

Viimeisenä rauhan kesänä 1939 kuvattu Yrjö Nortan elokuva SF-paraati suorastaan ylpeilee nuoren tasavallan pääkaupungin upeilla monumenteilla: Eduskuntatalolla, rautatieasemalla ja Olympiastadionilla. Aurinkoinen musiikki-ilottelu tehtiinkin osaltaan juhlistamaan vuodeksi 1940 suunniteltuja Helsingin kesäolympialaisia.

J.S. Sirénin suunnittelema Eduskuntatalo vuodelta 1931 ja Yrjö Lindgrenin ja Toivo Jäntin Olympiastadion vuodelta 1938 olivat suhteellisen tuoreita lisää pääkaupungin rakennuskantaan. Arkkitehti Eliel Saarisen suunnittelema Helsingin rautatieasema oli sen sijaan vihitty käyttöön jo parikymmentä vuotta aikaisemmin, vuonna 1919. Pääkaupungin ytimeen valmistunut rakennus sai heti valmistuttuaan osakseen laajaa kansainvälistä huomio-



Tauno Palon esittämä Tohtori Aitamaa varjostaa Helena-vaimoan ja tämän salaperäistä rakastajaa Helsingin Eteläsataman Olympiapaviljongin sisääntulokatoksen alla elokuvassa Tulipunainen kyyhkynen. Matti Kassilan elokuva on vuodelta 1961. Kuva: Suomen elokuva-arkisto.

ta.

Jo varhaisessa kotimaisessa elokuva-tuotannossa asemarakennuksella oli näkyvä rooli. Kesällä 1920 vastavalmistuneella asemalla kuvattiin Teuvo Puron mykkäelokuva *Se parhaiten nauraa joka viimeksi nauraa*. Asemalaiturien ja -hallien vilске taltioitui myös elokuvaan *Laveata tietä*, jota tähditti myöhemmin Teuvo Tuliona tunnetuksi tullut Teodor Tugain. Valentin Vaalan elokuva on vuodelta 1931.

Helsingin rautatieaseman rakennus ja asemalaiturit vilahtavat myöhem-

minkin kymmenissä kotimaisissa elokuvissa. Yhteistä näille keskenään hyvin erilaisille elokuville on se, että rautatieasema esiintyy niissä omana itsenään: sen ulkoasua ei ole muokattu elokuvien tarpeisiin, kuten kuvauspaikoille usein tehdään. Asemarakennusta ei varmaankaan useimmiten ole valittu kuvauspaikaksi mielenkiintoisen arkkitehtuurinsa takia, vaan tunnistettavuutensa ja ilmiselvän käyttötarkoituksensa takia.

Helsingin rautatieasema on voimakas, useimmille suomalaisille varsin tut-

tu symbolirakennus, jonka tarkoitusta ei tarvitse selittää. Se on pääkaupungin liikenteen ehdoton keskus. Vielä enemmän se oli sitä niinä menneinä vuosikymmeninä, jolloin yksityisautoilu oli huomattavasti nykyistä vähäisempää, linja-autovuorot harvalukuisemmat ja lentomatkailu vain harvojen etuoikeus.

Asemarakennuksen näyttävästä tornista tuli tärkeä symboli, helsinkiläisten maamerkki ja ajannäyttävä. Tornikellon hahmo nähdään pahvista toteutettuna versiona Matti Kassilan vuonna 1951 valmistuneessa elokuvassa *Radio tekee murren*. Tornikellon vääjämätön ajankulku kertoo myös treffikumppaniaan turhaan odottavan Esa Niemelän esittämän Jussin tunnelmista asema-aukiolla elokuvassa *Täältä tullaan elämä!*. Tapio Suomisen elokuva on vuodelta 1980.

MAALTA KAUPUNKIIN

Valentin Vaalan elokuva *Juurakon Hulda* vuodelta 1937 alkaa kohtauksella, joka tulee vielä 1930-luvun jälkeenkin usein toistumaan kotimaisissa elokuvissa: Irma Seikkulan esittämän nuoren Huldan on lähdettävä maalta kaupunkiin työn ja paremman toimeentulon hakuun. Hulda lähtee vaatimattomine matkatavaroineen höyryjunalla “Sääksmäen” asemalta kohti pääkaupunkia. Kohtaus on kuvattu Tuusulan Nuppulinan rautatiepysäkillä.

Hella Wuolijoen alun perin näytel-

mäksi kirjoittama tarina poikkeaa monista muista siinä, että Huldan Helsinkiin tulo osoittautuu menestystarinaksi: nuori maalaistyttö on innokas opiskelija ja kohoo vuosien myötä sisäköstä kansanedustajaksi.

“Ai Mattiako etsitte? Mutta eihän Matti kateissa ole. Helsingissä se on, sinnehän niitten kaikkien täytyy nyky-aikana tupata...” Edvin Laineen vuonna 1947 valmistuneen elokuvan *Pikku-Matti maailmalla* Helsinki on varsin erilainen paikka kuin Juurakon Huldan mahdollisuuksien ja valoisan tulevaisuuden kaupunki. Viinan kiroista valistavassa, yhteistyössä Alkon kanssa tuotetussa, elokuvassa pääkaupunkia kutsutaan leikkisästi, mutta vankan asenteellisesti “turmion Baabeliksi”.

Veli-Matti Kaitalan esittämä Mattipoika lähtee elokuvassa maalta etsimään kaupungin houkutuksiin kadonnutta, alkoholiongelmaista äitiään, jota esittää Ansa Ikonen. Saavuttuaan junalla Helsinkiin Matti yrittää päästä mukaan kaupungin vilinään, mutta vilkkaan Kaivokadun ylitys osoittautuu maalaispojalle ylivoimaiseksi. Niin hän jää apeana maleksimaan rautatieasemalle.

Rakennuksen jylhät puitteet vetävät kaupunkiin tottumattoman pojan hiljaiseksi. Vasta aseman järjestystä valvovan poliisimiehen tyly ulosheitto iltahämärissä pakottaa pojan uskaltautumaan hiljentyneeseen kaupunkiin. Elokuva päättyy lopulta onnellisesti alkoholistiparantolassa toipuneen äidin ja pojan

paluuseen maalle.

Maaseudun ja kaupunkilaisen elämänmuodon vastakkainasettelu kuuluu oleellisesti suomalaisen elokuvan historiaan. Helsingin rautatieasema on saanut usein näytellä näiden ensimmäisten törmäysten näyttämöä. Jo asemarakennuksen suuri koko ja tuntemattomien asemalla kiiruhtavien ihmisten määrä voi saada tulokkaan pään pyörälle: “En mie arvant, että tämä Helsinki on näin iso kylä!” sanoo Kivennavalta pääkaupunkiin matkannut Toppo Elonperän esittämä maalaisäntä Toppo Tattikin jo aiemmin mainitussa elokuvassa SF-paraati.

Sodanjälkeinen Helsinki oli koko maan muuttoliikkeen keskus. Neuvostoliitolle siirtyneiltä alueilta pääkau-

punkiin muutti 30 000 uutta asukasta, joista lähes 10 000 oli viipurilaisia. Lie-neekö monenkin Helsingin rautatieasemalle saapuneen viipurilaisen mieleen häivähtänyt kuva taakse jääneen kotikaupungin tutusta asemarakennuksesta? Muistuttihan Viipurin vuosina 1909–1913 rakennettu ja jatkosodan pommituksissa tuhoutunut asema huomattavasti samoihin aikoihin rakennettua Helsingin rautatieasemaa.

VIRKAVALTA JA SUURET TUNTEET

Poliisin valvonta on aina kuulunut suurimmille rautatieasemille – samoin päihtyneiden kansalaisten ja kodittomien kulkureiden läsnäolo. Rautatie-



Ystävät ja virkavalta ovat Länsisatamassa vastassa kotiin palaavaa Zombieta, jota Silu Seppälä esittää Mika Kaurismäen elokuvassa *Zombie* ja kummitusjuna. Kuva: Malla Hukkanen, Suomen elokuva-arkisto.

asema on luonteeltaan kauttakulku-
paikka, jossa vallitsee monensuuntaisen
liikkeen näennäinen kaos. Suurin osa
ihmisistä kulkee kuitenkin päämää-
räänsä johdonmukaisesti ennalta raken-
nettujen reittien mukaan. Asemalaitu-
rit ja hallit sisääntuloineen muodosta-
vat liikkeen struktuurin. Asemaraken-
nus on varsinainen päämäärä vain niil-
le, jotka haluavat hetkeksi sulautua ih-
misjoukkoon ja niille, joilla ei ole paik-
kaa, mihin mennä.

Åke Lindmanin elokuva *Jengi* vuo-
delta 1963 kuvasi maalta muuttavien
kunnollisten nuorten ajautumista kau-
pungin ikävien ilmiöiden vaikutuspi-
riin. Elokuvan alkukuviissa Tarja Nur-
men esittämä nuori Eeva saapuu diesel-
veturin vetämällä junalla suoraan pää-
kaupungin ytimeen, asemalaiturin hä-
märtyvään syysiltaan. Aseman tornin
kellotaulut hohtavat himmeätä valoan
ja asemahallin mainokset ja kioskimyy-
mälät kertovat houkuttelevasti kaupun-
gin monista mahdollisuuksista.

Rautatien tornin kulmalla toiveikas
Eeva pysähtyy ihailemaan elokuvamai-
noksia, joissa ajan elokuvatähti Brigitte
Bardot hehkuu lumoaan. Kaupunki
näyttyy paikkana, jossa nuori ihmi-
nen voisi hyvinkin viihtyä. Eeva joutuu
kuitenkin pian törmäämään kaupungin
epämiellyttävimpiin puoliin. Öisessä
Kallion kaupunginosassa Pengerkadun
graniittiportailta lippalakkipäinen ryös-
tjä vie Eevan vähäiset rahat. Onneton
nuori nainen joutuu heti ryöstön jäl-

keen vielä väkivallalla uhkailevan nu-
orisojoukon ahdistelemaksi.

Järkyttynyt, koditon Eeva pakenee
yön kauhuja ainoaan mahdolliseen
paikkaan: rautatieaseman odotushal-
liin, harvalukuisten laitapuolen kulki-
joiden seuraan. Asemahallin ankea tyh-
jyys ja ei-toivottu seura vain syventävät
Eevan ahdinkoa. Elokuvan alun valoa
hehkua, elämää ja liikettä pursuava
asemarakennuskin on muuttunut loh-
duttomaksi paikaksi, joka ei tarjoa suo-
jaa. Eevan öinen vaellus jatkuu put-
kaan, aseman poliisien ja irtolaisuus-
syytteen saattelemana. Lopulta nuoren
naisen odyssia pääkaupungissa päättyy
paluuseen maalle – lapsi käsivarsilla.

Aseman vilinässä koetaan suuria
tunteita. Eron haikeus ja jälleennäkemis-
sen riemu koetaan samalla asemalaitu-
rilla, vierekkäin tuntemattomien kans-
sa, päivittäin lukemattomina variaatioi-
na. Lapsiperheen matka mummolaan
tai arkinen työmatkakkin voivat muut-
tua sattumanvaraisen kohtaamisen
kautta elämän suureksi draamaksi. Ris-
to Jarvan elokuvassa *Työmiehen päivä-
kirja*, vuodelta 1967, Paul Osipowin
näyttelemä nuori hitsari ja tuore avio-
mies Juhani tapaa Helsingin rautatie-
asemalla yllättäen Lauran (Titta Kara-
korpi), jonka kanssa hänellä on ollut
lyhyt, petollinen suhde: “Miten hän
saattaisi selittää raskaana olevalle vai-
molleen suhteensa Lauraan, mikä oli
ollut pelkkä onnettomuus?” Ohikiitävä
hetki asemalla voi suistaa arkipäiväiset

ajatukset raiteiltaan.

RIKOKSIA JA PAKOYRITYKSIÄ

Matti Kassilan elokuva *Radio tekee murron* vuodelta 1951 perustuu Usko Santavuoren radioreportaasi aiheeseen. Tässä vauhdikkaassa kaupunkilaisessa mustassa komediassa rikollisia ajetaan takaa Helsingin rautatieasemalla ja sen talvisella ratapihalla. Matkatavarasäilöt saivat toimia tarinassa varastettujen arvotaulujen piilotuspaikkana.

Elokuvan kuvaaja Osmo Harkimo vastasi asematilan ekspressiivisestä, voimakkaiden varjojen ja valöörikontrastien kuvailmaisesta. Film noirin perinteitä noudattava valaisu korostaa tilan arvoituksellisuutta ja uhkaavuutta: pimeän nurkan takana voi piillä ikäviä yllätyksiä. Arkinen miljöö voi näin muuttua pelkän valon – ja pimeyden – avulla elokuvan fiktion todellisuudeksi. Laudoitettu ovi ankeassa matkatavarahallissa ja likaisilla pressuilla peitetyt kuormat kertovat vielä lähes dokumentaarisesti sodan jälkeisen ajan ankeista tunnelmista.

Matti Kassila palasi Helsingin rautatieasemalle vuonna 1962 valmistuneessa elokuvassaan *Tähdet kertovat, komisario Palmu!*. Elokuva on kolmas maineikkaasta Mika Waltarin teksteihin perustuvasta elokuvasarjasta. Poliisi epäilee komeaa Esko Salmisen esittämää nuorukaista, ”nahtakki” Ville Valosta, murhasta. Villen vauhdikas pako

kaupungin halki päättyy asemahallin eteläisen pääsisäänkäynnin yleisöpuhelinrivistön luo. Viesti omasta syyttömyydestä tyttöystävälle pitää ehtiä välittää, ennen kuin ”jeparit nappaavat”.

Aseman valppaat poliisivoimat ovatkin jo tietoisia etsintäkuulutuksesta, ja Villen puhelu päättyy virkavallan kovakouraiseen väliintuloon. Suuret tunteet ja adrenaliini virtaavat, kun syytön mies yrittää riuhtoa itseään irti poliisimiesten rajusta otteesta. Kuvausajankohdan, kevään 1962, helsinkiläisten katumuoti ja rautatieaseman lipunmyyntihallin tuolloinen ilme taltioituivat elokuvaan, sillä aseman hyörinää ei keskeytetty kuvausten ajaksi. Asemalla sattumalta kuvaushetkellä liikkuneet kaupunkilaiset esiintyivät tietämättään klassikoksi muodostuneessa elokuvassa.

Ville Salmisen elokuva *Lentävä kalakukko* vuodelta 1953 perustui Reino Helismaan käsikirjoitukseen. Tapahtumat alkavat ”VR-etsivätoimistosta”, jossa suunnitellaan rikollisliigan vangitsemista. Vihje kertoo rikollisten olevan lähdössä Lentävän kalakukon, Kuopion pikajunan, kyytiin. Kouvolan ja Mikkelin puurakenteisilla rautatieasemilla käydään pikaisesti, illan jo pimennyttyä ja rikosjuonen tiivistyttyä yhä sekavamaksi. Aamukirkkaalla Kuopion lumisella rautatieasemalla paikallisen poliisin mustamajja onkin jo vastaanottamassa konnia asemalaturin modernin lippakatosrakennelman tuntumassa.

Junan saapuessa Mikkelin asemalle

valppaan katsojan huomio kiinnittyy koristeellisiin puisiin kioskirakennuksiin aseman eteläpuolella. Tämäkin viihteellinen fiktioelokuva kertoo – tahattomasti – kadonneesta rakennuskulttuurista. Arkkitehti Bruno Granholmin suunnittelema Mikkelin asemarakennus vuodelta 1888, vuosina 1902 ja 1925 tehtyine laajennuksineen, on säilynyt, mutta asemanseudun vanhat kioskit on purettu. Kouvolan vanha puinen asema purettiin ja korvattiin uudella vuonna 1960. Kuopion Jarl Ungernin suunnittelema, vuonna 1932 valmistunut, funktionalistinen asemarakennus laiturikatoksineen on edelleen alkuperäisessä käytössä.

PORTTI ELÄMÄNMUUTOKSEEN

Kyllästyminen pääkaupungin hektiseen elämänrytmiin ja sisällyksettömään työssä raatamiseen konkretisoituu juna-

lipun ostoon Risto Jarvan vuonna 1977 valmistuneessa elokuvassa *Jäniksen vuosi*. Antti Litjan näyttämä mainostoi-
mittaja Vatanen viettää hetken aseman itäisen päädyn ravintolassa ennen Rovaniemen junan lähtöä: “Otetaas sitten – vapaudelle!” sanoo Vatanen pelastamalleen, pöydällä pärekorissa istuvalle jänikselle. Ravintolan toisen kerroksen ikkunoista avautuu esteetön näkymä alas kioskihalliin. Elokuvassa rautatieasema on portti takaisin maalaisidylliin ja elämäntapaan, jossa ihminen ja luonto ovat sopuoinnussa.

Ihmisen ja luonnon - tai luontokapaleen - suhteeseen paneutuu myös Arto Paasilinnan alkuperäisaiheesta toteutettu elokuva *Natalia*. Matti Kassilan vuonna 1979 valmistunut elokuva kertoo Lapissa Neuvostoliiton puolelta Suomeen eksyneen lehmän kotiinpalautuksen monipolviset vaiheet. Kommelluksia ja ystävällismielistä neuvostonaljailua sisältävä Lapin miesten lehmänsaatomatka käynnistyy Rovaniemen rautatieasemalta. Ja mikäpä kulkuneuvo sopisi matkailuun lehmän seurassa paremmin kuin juna?

Erikoisen saattueen reitti kulkee Oulun ratapihan kautta Kempeleen ja



Helsingin Katajanokan sataman komea nosturirivistö taltioitui elokuvassa Täällä alkaa seikkailu Matti Oraviston esittämän päähenkilön synkeiden ihmissuhdepohdintojen taustalle. Jörn Donnerin elokuva on vuodelta 1965. Sataman nostokurjet purettiin 1980-luvun kuluessa. Kuva: Suomen elokuva-arkisto.

Limingan rautatieasemille. Ruukissa pysähdytään Tuomiojan asemalla, ja seuraavina ovat vuorossa Seinäjoen, Haapamäen ja Kouvolan asemat. Natalia-lehmä luovutetaan vihdoon ystäväkansalle Lappeenrannan Vainikkalan asemalla. Asemansetujen 1970-luvun lopun miljööt taltioituivat elokuvaan sellaisinaan.

Haapamäen rautatieaseman ympäristöt ovat vuonna 1924 syntyneen ohjaaja Matti Kassilan lapsuudenmiljöötä. Veturimestari-isän perhe sai nauttia Haapamäen vilkkaan risteysaseman kukoistuskaudesta 1930-luvulla. Valtion rautateiden oman arkkitehdin Bruno Granholmin suunnitteleman Haapamäen koristeellisen rautatieaseman rakennustyöt aloitettiin vuonna 1895. Natalia-elokuvassakin näkyvän kookkaan asemarakennuksen ja vanhojen veturitallien tienoilla kuvattiin vielä kesällä 1993 Kassilan rikoselokuvaa *Kaikki pelissä*.

Joensuun ja Nurmeksen välisellä rataosuudella sijaitseva Vuonislahden rautatieasema Lieksassa esiintyy Veikko Huovisen romaaniin perustuvassa Markku Pölösen elokuvassa *Koirankynnen leikkaaja* vuodelta 2004. Elokuvan päähenkilön, Peter Franzénin esittämän Mertsin Vepsäläisen talvinen työnhakumatka alkaa höyryjunan kyydissä. Kuvauksia varten Vuonislahden aseman entiset odotustilat saatettiin elokuvan tapahtuma-ajan, talven 1947–1948, asuun. Vuonislahden asemarakennuk-

sen on suunnitellut arkkitehti Thure Hellström jugendin ja kotoisen kansallisromantiikan kukoistusaikaan vuonna 1907.

PÄIVÄN JA YÖN SATAMAT

Katajanokan valinta Helsingin uuden suursataman sijoituspaikaksi 1800-luvun lopulla tarkoitti satamatoiminnan ja arkisen teollisuusalueen tuomista suoraan kaupungin historialliseen ytimeen. 1950- ja 1960-luvut olivat Katajanokan sataman kukoistuskautta. Nostokurkien jylhä rivistö ja sataman laaja teollisuusalue olivat vuosikymmenien ajan keskeinen osa Katajanokan ilmettä, joka taltioitui myös fiktioelokuvaan. Ammattitaidoton työntekijä saattoi löytää satamasta työtä, vaikka vain päiväksi. Työpäivän päätteeksi palkka maksettiin suoraan käteen, eikä velvoitteita jatkosta ollut puolin eikä toisin. Koulutusta ei vaadittu, mutta työtujakaan ei tarjottu.

Matti Kassilan vuonna 1950 valmistunut elokuva *Professori Masa* kertoo työläinsäädännöstä Helsingin yliopistossa luennoivasta professorista (Tauno Palo), joka joutuu sattuman oikusta varsin kauas kateederiltään – työolojensa ja palkkojensa puolesta taistelevien satamatyöläisten äänitorveksi. Elokuvassa nähtävät välähdykset satamasta kuvattiin Katajanokalla. Suurin osa satamassa tapahtuvista kohtauksista, keskustelut ja lakkokokoukset, ku-

vattiin Suomen Filmitoimiston Liisankadun studioille rakennetuissa lavasteissa.

Jörn Donnerin vuonna 1965 valmistuneen monikielisen elokuvan *Täällä alkaa seikkailu – Här börjar äventyret* – Harriet Anderssonin esittämä naispäähenkilö, ruotsalainen muotisuunnittelija Anne, on moderni levoton maailmankansalainen. Hän ajattelee kärsimättömästi heti Helsinkiin lentokoneella saavuttuaan: “Mikä järjetön idea tulla Helsinkiin, tähän vieraaseen kaupunkiin, näiden sulkeutuneiden kasvojen pariin!”

Pierre Balmainin suunnittelemissa asuissa liikkuvan Annen syy tulla provinsiaaliseen Helsinkiin on Matti Oraviston näyttelmä arkkitehti Toivo Pajunen, jonka kanssa hänellä on ollut lyhyt romanssi keväisessä Berliinissä. Kumpikaan ei ole yksinäiseen elämäänsä tyytyväinen, mutta yhdessäolokkaan ei välttämättä tuo onnea: “Olen väsynyt sinuun ja tähän pikkukaupunkiin. Matkustan huomenna Tukholmaan.” Eteläsataman Olympiapaviljongin edessä Toivo ylipuhuu Annen jäämään, ainakin hetkeksi.

Aarne Hytösen ja Risto-Veikko Luukkosen suunnittelema Olympiapaviljonki otettiin käyttöön kesällä 1952. Paviljonki oli suunniteltu moderniksi ja edustavaksi mairintulopaikaksi kesäki-sojen kansainvälisille vieraille. Sen rakenteet ja materiaalit edustivat ajan viimeisintä tekniikkaa.

Rakennuksen kaartuvan sisääntulokatkoksen lennokas muoto taltioitui myös Matti Kassilan elokuvaan *Tulipunainen kyyhkynen* vuodelta 1961. Tauno Palon esittämä tohtori Aitamaa varjostaa elokuvassa Gunvor Sandkvistin näyttelystä vaimoaan ja tämän rakastajaa, Helsingin ja Tukholman väliä liikennöivän Wellamo-laivan perämiestä läpi Helsingin keskustan. Elokuva palaa eteläsatamaan rajuisia loppujaksoissaan. Perämiestä näyttelystä Matti Oravisto.

KAURISMÄEN SATAMAT

Aki Kaurismäen elokuvat kuvaavat usein ihmisiä yhteiskunnan laidalla, kaukana vallan ytimestä. Lähdön tema ja satamiin tai ratapihoille sijoitetut kohtaukset toistuvat elokuvasta toiseen erilaisina variaatioina. Elokuvien tapahtumapaikoiksi on usein valittu järjestyksen ja valvonnan ulottumattomissa olevia kaupungin reuna-alueita, joutomaita ja teollisuusalueita. Näitä alueita, joiden ilme on myöhemmin rakentamisen myötä voimakkaasti muuttunut, on taltioitunut Kaurismäen elokuviin 1980- ja 1990-lukujen asuissaan.

Vuonna 1985 valmistuneessa *Calamari Unionissa* tuomari Nurmion näyttelmä taksikuski tarjoaa kaupungin halki seikkaileville Pate Mustajärven, Matti Pellonpään ja Kari Väänänen esittämille Frankeille yösijaa ystävänsä (Dave Lindholm) luona – paljaan täh-

titaivaan alla vielä asuinalueeksi rakentamattoman Ruoholahden rannalla Helsingissä. Kaurismäki palaa varsin erilaiseen tiiviisti rakennettuun Ruoholahteen tuoreessa elokuvassaan *Laitakaupungin valot*.

Vuonna 1988 valmistuneessa elokuvassa *Ariel* Pohjois-Suomesta työnhakuun Helsinkiin tullut Turo Pajalan esittämä Taisto Kasurinen saa tilapäistöitä Sompasaaren satamasta. Elokuvan yömajakohtaukset kuvattiin Katajankalla tuolloin tyhjillään olleessa jyhkeässä Lars Sonckin suunnittelemassa Warranttimakasiinissa, joka muokattiin hotellikäyttöön 1990-luvun alussa.

Vuonna 2002 valmistuneen *Mies vailla menneisyyttä* -elokuvan keskeinen tapahtumapaikka oli Helsingin Verkkosaaren varastoalueen rantaan, Sörnäisten sataman tuntumaan, lavastettu asunnottomien konttikylä perunamaineen.

Kirjallisuutta:

Heiskanen, Outi; Minna Santakari. *Asuuko neiti Töölössä? Elämää elokuvien Helsingissä*. Teos, Helsinki 2004.

Kervanto Nevanlinna, Anja. *Kadonneen kaupungin jäljillä. Teollisuusyhteiskunnan muutoksia Helsingin historiallisessa ytimessä*. Suomalaisen kirjallisuuden seura, Helsinki 2002.

Suomen kansallisleikkokuvien historia, osat 1–11. Valtion painatuskeskus / Edita, Helsinki 1989–2004.

RESUMÉ

STATIONER OCH HAMNAR PÅ FILM

Många filmer med fiktivt innehåll ges trovärdighet genom att spelas in i identifierbara miljöer ur det verkliga livet. En produkt av en manusförfattares fantasi kan tack vare filmregissörers, scenograferns och fotografers arbete knytas till en verklig plats. En verklig miljö, en miljö som många känner igen från sin egen vardag, kan få publiken att starkare leva sig in i filmens värld.

Helsingfors med sina lätt igenkännliga landmärken har alltid haft en framträdande plats i finska filmer. Filmatiseringar liksom filmproduktion har varit koncentrerade till Helsingfors.

Motsättningen mellan en lantlig och en urban livsstil spelar en viktig roll i finsk filmhistoria. De första krockarna mellan de två livsstilarna har ofta utspelat sig på järnvägsstationen i Helsingfors.

Stationsvimlet är en plats för stora känslor. Avskedets vemod och återseendets fröjd upplevs på samma perong, sida vid sida med okända människor, dagligen i ett otal variationer. Barnfamiljens resa till mormor eller farmor eller en vardaglig arbetsresa kan genom ett slumpartat möte förvandlas till ett stort drama i livet.