

Finlands Manchester

*Tammerfors som reproducerat resmål och förstaden
Kyttälä genom resenärers ögon ca 1860–1900*

I dagens nationella och internationella stadsforskning betonas ett tvärvetenskapligt forsknings sätt för att förstå den urbana miljön och den urbana utvecklingens komplexitet. Inom den kvalitativa stadsforskningen och urbanhistoriska forskningen ligger rumsliga kontexter, praktiker och tolkningar i centrum; staden kan förstås som en text, vilket innebär att den genom individers tolkningar är i konstant förändring.¹ Genom den så kallade rumsliga vändningen (*spatial turn*) har fokus i allt större grad skiftat från *tid* till *tid och rum*.

Begreppet rumslig vändning kan enligt Jörg Döring spåras till geografen Edward Soja som i *Postmodern Geographies* (1989) kort behandlar det han kallar för ”Western Marxism’s spatial turn”. Soja ser den rumsliga vändningen som en central aspekt av en postmodern epistemologisk kritik av modernismen och som ett återupptäckt intresse för den byggda omgivningens betydelse för social kontroll och makt och i bredare mening det sociala livets rumslighet. Han kritiserar historisk skrivningen om västerländsk marxistisk teori och manar till en omvärdering av filosofen Henri Lefebvres verk och av hans betydelse för att på nytt sammanföra modern geografi och västerländsk marxistisk teori.²

1. Anna-Maria Åström & Jonas Lillqvist (red.), *Stadens hjärta. Tätta ytor och symboliska element i nutida nordiska städer* (Helsingfors 2012). Exempel på hur man kan närma sig den historiska staden genom att fokusera på det planerade och det levda stadsrummet och genom den enskilda resenärens upplevelse av en storstad är Katrina Gulliver & Heléna Tóth (eds), *Cityscapes in History. Creating the Urban Experience* (London 2014) och Markku Kekäläinen, *James Boswell’s Urban Experience in Eighteenth-Century London* (Helsinki 2012).
2. Edward Soja, ’Planning in/for postmodernity’, Georges Benko & Ulf Strohmayer (eds), *Space & Social Theory. Interpreting Modernity and Postmodernity* (Oxford 1997), s. 236–249; Jörg Döring & Tristan Thielmann, ’Einleitung: Was lesen wir im Raume?’



VERTAISARVIOITU
KOLLEGIALT GRANSKAD
PEER-REVIEWED
www.tsv.fi/tunnus

Grunden för Lefebvres trialektiska teori om rummet ligger i hans förhållande till dialektisk materialism. För honom utgjorde den dialektiska materialismen en universell metod som till skillnad från formell logik öppnade möjligheter att se förbi singulara identiteter. Den var dock också enligt honom i traditionell tappning till en del outnyttjad. Den bärande tesen i hans *The Production of Space* är att alla sociala entiteter producerar ett rum genom en kombination av sociala, ekonomiska, ideologiska och teknologiska faktorer. Rummet är alltså en social konstruktion som skapas – eller i Marx och Engels mening produceras såsom människan producerar sitt liv, sitt medvetande och världen – genom en kombination av det fysiska, det mentala och det sociala. Detta rum kan och ska, enligt Lefebvre, utläsas och förstås genom att tre olika interagerande dimensioner alltid beaktas: det uppfattade, det skapade och det levda eller ”spatial practice, representations of space och representational spaces/spaces of representations”.³

En rumslig vändning kan även skönjas inom andra samhälls- och kulturvetenskaper, och även om en gemensam transdisciplinär rumsteoretisk diskussion saknas är den gemensamma nämnaren att rummet inte längre ses som en behållare för mänskligt agerande utan som en mångfald av socialt producerade och rörliga faktorer. För historiker, som Karl Schlögel, men också inom andra discipliner innebär den rumsliga vändningen ett nödvändigt återförenande av tid och rum till en helhet och en flykt från historicism och andra tidsfokuserade strömningar. Historia ”äger rum”.⁴

Få städer i Finland kan uppvisa en lika kraftig tillväxt under sina första hundra år som Tammerfors. Från att 1779 ha varit en obetydlig

Der Spatial Turn und das geheime Wissen der Geographen’, Jörg Döring & Tristan Thielmann (Hrsg.), *Spatial Turn. Das Raumparadigma in den Kultur- und Sozialwissenschaften* (Bielefeld 2008), s. 7–45.

3. Henri Lefebvre, *The Production of Space* (Oxford 1991), passim.
4. Se t.ex. Edward W. Soja, *Postmodern Geographies. The Reassertion of Space in Critical Social Theory* (Wiltshire 1989); Edward W. Soja, *Thirdspace. Journeys to Los Angeles and Other Real-and-Imagined Places* (Oxford 1996); Döring & Thielmann, ’Einleitung: Was lesen wir im Raume?’; Mike Crang & Nigel Thrift (eds), *Thinking Space* (London 2000); Benko & Strohmayer (eds), *Space & Social Theory*; Henri Lefebvre, *The Production of Space* (Oxford 1991); Karl Schlögel, *Terror och dröm. Moskva 1937* (Stockholm 2011); Karl Schlögel, *Im Raume lesen wir die Zeit. Über Zivilisationsgeschichte und Geopolitik* (München 2003); Taina Syrjämaa & Janne Tunturi, *Eletty ja muistettu tila* (Helsinki 2002); Seppo Knuuttila, Pekka Laaksonen & Ulla Piela (toim.), *Paikka. Eletty, kuviteltu ja kerrottu* (Helsinki 2006).



Bild 1. Tammerfors stad sedd från tågstationens trappa den 14 juli 1880. I förgrunden förstaden Kyttälä. Bild: Museokeskus Vapriikki, samling Finlayson D/341.

liten ort långt från Finlands viktigare städer var Tammerfors 1879 den mest betydande industriorten i Finland och genom järnvägen i direkt kontakt med både kejsardömets och storfurstendömets huvudstäder. Befolkningen hade ökat från 463 år 1800 till 8 800 år 1875. Fem år senare skulle invånarantalet redan vara 13 750. Befolkningstillväxten och det dyra boendet inom stadens gränser hade som följd att en förstad växte fram på den östra sidan av forsen på ett område som tillhörde bland annat Hatanpää gård och Messukylä. Förstaden Kyttälä växte i takt med stadens industri och kom 1880 att ha åtminstone 6 178 invånare. Avståndet från rådhuset i staden till de första boningshusen i denna beryktade förstad var cirka 400 meter. Kyttälä var alltså stort och i stadens absoluta närhet. Efter att järnvägen byggdes ut till Tammerfors var förstaden dessutom det första man mötte då man reste in till staden.⁵

-
5. Kyttälä var som fenomen inte unikt. Under 1800-talets lopp kom befolkningen i Finland att öka betydligt och flytta till städer i större omfattning. Till skillnad från den allmän-europeiska utvecklingen kom urbaniseringen visserligen igång på allvar först i slutet av århundradet i samband med en allt kraftigare industrialisering, men i kombination med en stor befolkningsökning fick denna begynnande urbanisering som följd att de snabbast växande städernas utkanter blev ett tillhåll för den mindre bemedlade befolkningsdelen. Oplanerade förstäder växte tidigt fram utanför bl.a. Helsingfors, Åbo och Viborg.

Tammerfors var alltså under 1800-talet en stad i snabb förvandling, men industrisamhället var mera framtid än nutid. Pertti Haapala menar att det är problematiskt att tala om industrialiserade samhällen under 1800-talet i Finland. Det handlade egentligen snarare om att ett nytt ekonomiskt system och en ny social ordning introducerades i ett gammalt dito. Industrialisering var sålunda ett framtidslöfte, och föreställningar om den framtiden ofta en kombination av tanken om ett paradiset och rädslan för moralisk undergång.⁶

Det primära syftet med denna uppsats är att med ett rumsligt perspektiv redogöra för hur fabriksstaden Tammerfors brukades och tolkades av resenärer under andra hälften av 1800-talet och sålunda också belysa vilken bild av staden som förmedlades vidare. Jag kommer också att sätta förstaden Kyttälä i särskild fokus och behandla resenärernas uppfattning av den och av stadsdelens förvandling (se bild 1 och bild 2). Som material använder jag reseskildringar skrivna av finländare och publicerade i finländska dagstidningar under sagda period. Eftersom resandet i sig både har en identitetsskapande och en identitetsstärkande funktion så kan reseskildringarna också knytas till en kontext av nationsbygge. Under andra hälften av 1800-talet blev landskap och konstruerande av nationallandskap viktiga medel i det finska nationsbygget.⁷ Förutom att reproduktionen av staden som ett resmål har betydelse för hur stadsrummet utnyttjas och kommer att utnyttjas så ger studiet av reseskildringar också goda insikter i människans förhållande till den byggda omgivningen under en viss tid. Utöver detta får man också insikt i hur man förstod industrialiseringen och den industrialiserade staden. I grunden handlar det alltså om att förstå människans vardag. Vidareutvecklad ger denna uppsats möjlighet till att granska förhållandet mellan föreställningar om rummet och den levda verkligheten. Inledningsvis diskuterar jag resandet som fenomen varefter jag behandlar turismens topografi och slutligen tolkningarna av stadsrummet.

6. Pertti Haapala, 'The rise and fall of industrial society. Perceptions of urban reality', Marjaana Niemi & Ville Vuolanto (eds), *Reclaiming the City. Innovation, Culture, Experience* (Tampere 2003), s. 80–95.

7. Se t.ex. Maunu Hyvärinen, *Kuvitettu maa. Suomen kansallisten maisemakuvastojen rakentuminen* (Espoo 2005).

Turister, sevärdheter och reseskildringar

Every ambitious exercise in critical geographical description, in translating into words the encompassing and politicized spatiality of social life, provokes a [...] linguistic dispair. What one sees when one looks at geography is stubbornly simultaneous [...].⁸

Edward W. Soja

Kala granithällar, oregelbundna rader af låga hus, en kyrka, en björk, två höga skorstenar, vikarna af en sjö och i bakgrunden en sträcka af höjder, som i ojemma linier afteckna sig mot horisonten, – är detta allt? Är detta det Tammerfors, till hvilket resande vallfärda, för att skåda ett stycke af Finlands inre och bada i glansen utaf dess tusen sjöar?⁹

Zacharias Topelius

Ovan beskriver Topelius J. Knutsons stålstick av Tammerfors från 1872. Han är dock snabb i att tillägga att det bilden visar absolut inte är allt: ”något storartadt döljer sig bakom det skenbart obetydliga.”¹⁰ För att förstå Tammerfors måste man bredda sin vy och se det som inte klart låter sig ses. För Topelius är det egentliga Tammerfors osynligt i bilden. Det man inte ser är forsen och naturens kraft, jättelika sex våningar höga fabriker, branta klippor och åsar och sänkor med sädesfält – ”taflan visar oss endast rockskörtet af en jätte”.¹¹ Man ser inte heller hur befolkningen anpassat sig till en ny industriell verklighet eller hur seder och bruk förändrats men också förblivit oförändrade. Tammerfors är enligt Topelius den finska industrialiseringens vagga och ett exempel på hur det finska lynnet – med tålmod, ihållighet och förmåga att lära sig – kan bevara fattningen i nya situationer och bibehålla sin kärlek till naturen.¹²

Som citatet av Edward Soja ovan låter förstå är det inte alldeles enkelt att beskriva det man tar in när man betraktar världen. Språket sätter sina gränser eftersom man tvingas göra en sekvens av något som egentligen sker simultant. Att fånga verkligheten i en bild är inte heller det enkelt gjort. Det visar Topelius. Observationens dilemma är att den

8. Soja, *Postmodern Geographies*, s. 2.

9. Zacharias Topelius, *En resa i Finland*, Katarina Pihlflyckt (utg.), Zacharias Topelius Skrifter XIII, Skrifter utgivna av Svenska litteratursällskapet i Finland 775 (Helsingfors 2013), s. 81.

10. Topelius, *En resa i Finland*, s. 81.

11. *Ibid.*

12. *Ibid.*

är svår att återge. Det oaktat har bilder, gravyrer och reseskildringar i långa tider producerats för att återge resor och upplevelser. Också sevärdheter av olika slag – må det sedan vara specifika platser eller hela orter, naturlandskap eller festligheter – har i långa tider varit sammankopplade med resande. Till exempel tidiga pilgrimsfärder gjordes till platser som betraktades som betydelsefulla och märkvärdiga av någon anledning.

Redan på 1500-talet kom resandet att få en formell doktrin och att metodologiseras genom den så kallade resekonsten (*ars apodemica*), men det moderna resandet och turismen formades under perioden 1700–1900. Enligt James Duncan och Derek Gregory har det moderna resandet tre kännetecken.¹³ För det första blev resandet och reseskildringarna sekulära. Den litterära genren som den tidigmoderna tidens resekonst gav upphov till innehöll bland annat en tydlig definition av vad resande är, argument för och emot att resa, religiösa och medicinska råd, praktiska råd för resande och instruktioner för vad resenären ska fokusera på och hur alla observationer ska noteras och bearbetas. Den apodemiska litteraturen genomsyras av en moralisk och intellektuell målsättning som den moderna guideboken saknar. I grunden är den moderna guideboken också emancipatorisk. Den ska frigöra subjektet samtidigt som den ska ge vissa ramar att verka inom – exempelvis var en orsak till att den tyska guideboksförfattaren Karl Baedeker började publicera guideböcker att göra turisten oberoende av lokala guider och hyrda betjänter.¹⁴ För det andra blev resandet också mer än ett nödvändigt ont eller en börda, som skulle bäras och genomlidras av till exempel pilgrimer. Och för det tredje blev det mer tillgängligt och mindre aristokratiskt.¹⁵

Med det moderna resandet kom också den moderna turismen. Enligt Pia Olsson är den klassiska definitionen av turism som sysselsättning icke-varldaglighet, men fenomenet turism är betydligt mera komplicerat än så. Motiven till turism kan variera från längtan efter bildning till längtan efter självutveckling eller upplevelser. En del söker alltså

13. James Duncan & Derek Gregory, *Writes of Passage. Reading Travel Writing* (London 2002), s. 6.

14. Justin Stagl, *A History of Curiosity. The Theory of Travel 1500–1800* (Singapore 1995), s. 70–81; Gavin Jack & Alison Phipps, *Tourism and Intercultural Exchange: Why Tourism Matters* (Wiltshire 2005), s. 78.

15. Duncan & Gregory, *Writes of Passage*, s. 6.

efter intellektualitet och andra efter sinnlighet.¹⁶ Detta är ändå något otillräckligt och förklarar inte fullständigt vad turism är. Metro-Roland, Braverman och Knudsen menar att turism är en form av ritual som en individ väljer att delta i: ”Theoretically, the core characteristics of ritual include repetition and the ability to transmit symbolic codes within a cultural group.”¹⁷ Turism är alltså en kollektiv ritual och positionering, eller social integrering genom en rituell performans.¹⁸ I denna kollektiva ritual spelar rummet och platsen, sevärdheten, en central roll.

Sevärdheten är beroende av något utmärkande – antingen i själva platsen, eller i subjektets förhållande till den – och definieras precis som turism av sin motpol. Olsson menar att det just är betydelsen och det avvikande som kännetecknar en sevärdhet. Det är en plats som avviker från det vardagliga och som har ett historiskt eller kulturellt värde eller ett naturvärde.¹⁹ Enligt Dean MacCannel formas sevärdheter av förhållandet mellan tre element: turisten, själva resmålet och den betydelse som resmålet ges eller getts.²⁰ Han betecknar processen som *sacralization* och menar att det finns fem steg för hur platser blir markerade, reproducerade och cirkulerade som viktiga och värdiga av uppmärksamhet.²¹ Resmålets betydelse bestyrks av reseskildringar, bilder, guideböcker, skyltar, dioramor, souvenirer etc. Leila Koivunen menar att sevärdheter under 1800-talet alltmer började forma resandet och styra resenärernas beteende. Resenärer började följaktligen ”bocka

-
16. Pia Olsson, 'Stadskulturen som turistattraktion. Helsingfors vid millennieskiftet', Åström & Lillqvist (red.), *Stadens hjärta*, s. 101–115. Forskningen om den moderna turismen och turisternas motiv har öppnat nya intressanta diskussioner. Turismens moraliska och etiska aspekter behandlas t.ex. av Dean MacCannel i *The Ethics of Sightseeing* (Berkeley 2011).
 17. Michelle Metro-Roland, Lisa Braverman & Daniel C. Knudsen, *Tourism, Performance, and Place* (New York 2014), s. 19. De tidiga teorierna om turism utgick ofta från Hegels diskussioner om alienation och separationen av medvetandet från verkligheten. Tankarna vidareutvecklades av marxister och existentalister.
 18. Ett exempel på den sociala integreringen som turismen medför är att skribenter i många av de här undersökta reseskildringarna nämner korta möten i naturen eller intressanta diskussioner i tågvaggen för att lyfta fram gemenskapen bland resenärer.
 19. Olsson, 'Stadskulturen som turistattraktion', s. 111.
 20. Leila Koivunen, 'Nähtävyyksiin tutustumassa', Leila Koivunen, Taina Syrjämaa & Ilse-Mari Söderholm (toim.), *Turistin tilat. Tilallisuus modernin matkustajan kokemuksena* (Jyväskylä 2006), s. 123.
 21. Metro-Roland, Braverman & Knudsen, *Tourism, Performance, and Place*, s. 22. MacCannels fem steg är: I) naming II) framing and elevation III) enshrinement IV) mechanical reproduction V) social reproduction.

av” sevärdheter och samtidigt bekräfta de uppfattningar som de hade fått av resmålet genom till exempel diabilder, reklam, guideböcker eller reseskildringar.²²

Mellan 1857 och 1898 publicerades åtminstone 33 längre reseskildringar i minst 19 olika tidningar i Finland. Det finns inget skäl att tro att mängden skulle vara betydligt större, men det är givetvis möjligt att jag inte har hittat alla reseskildringar som publicerats i tidningar i Finland. Reseskildringar publicerades dock givetvis också som fristående tryck. Tony Lurcock har till exempel i *No Particular Hurry* använt sig av tryckta brittiska reseskildringar om resor i Finland.²³ De reseskildringar som trycktes i tidningar och som jag använder mig av måste ändå bedömas som ett tillräckligt källmaterial med hänsyn till mitt syfte.

En del av reseskildringarna har jag hittat genom att använda Nationalbibliotekets digitala samlingars artikelindex, som sammanställts under slutet av 1800-talet. Referenstexterna finns under rubriken *Matkakirjeitä ja uutisia eri maista*. Utöver detta har jag hittat reseskildringar genom en grundlig genomgång av det digitaliserade materialet med hjälp av databasens sökfunktion.²⁴

Reseskildringar erbjuder en myriad av möjligheter för forskaren. James Duncan och Derek Gregory menar att studiet av reseskildringar kan ge goda insikter i både representationsstrategier och kulturella formationer. Men de understryker att man inte får glömma att det alltid handlar om subjekt som upplever, tolkar och beskriver en omgivning – för den ena förs tankarna till Italien och för den andra till Lovisa.²⁵ Också resenärens rum är genomlevt. En upplevelse kan ha flera rumsligheter och formas alltid av bland annat berättarens individuella erfarenhet och preferenser, lokalkännedom och förhandskunskap och är alltså knuten till tid, plats och berättare. Av de 33 reseskildringar som beaktats är det endast två som inte innehåller en längre beskrivning

22. Koivunen, 'Nähtävyyksiin tutustumassa', s. 121.

23. Tony Lurcock, *No Particular Hurry. British Travellers in Finland 1830–1917* (London 2013). Lurcock verkar inte ha stora analytiska ambitioner utan vill snarare presentera en övergripande bild av hur Finland uppfattades av brittiska resenärer under 1800-talet och början av 1900-talet.

24. Sökningen i databasen är gjord genom en noggrann prövning av nyckelord i olika stavningar.

25. Duncan & Gregory, *Writes of Passage*, s. 4.

av staden Tammerfors. I dessa två fall är det huvudsakliga resmålet något annat än Tammerfors, men skribenten har stannat i staden och sedan skrivit ner sina observationer – om än bara från tågstationen. Givetvis är de värdefullaste uppgifterna ändå från resor som explicit fokuserar på Tammerfors.

Av de 33 resor som publicerades som reseskildringar under perioden 1857–1898 gjordes majoriteten med tåg. 27 skribenter nämner explicit att de reste med tåg medan tre skribenter anger ett annat fortskaffningsmedel – två ångbåt och en häst och kärra. Resten nämner inte hur de tog sig till staden. Av de tre som kom med annat färdmedel anlände enbart en efter att järnvägen invigdes 1876. Av de tre skribenter som inte nämner hur de tagit sig till staden gjorde samtliga sin resa efter att järnvägen öppnats. Eftersom den resenär som kom till staden med häst och kärra reste igenom Hatanpää innebär det att totalt 28 resor i staden med säkerhet började på den östra sidan av forsen – alltså i förstaden Kyttälä.

Alla de reseskildringar som jag använder mig av är skrivna under pseudonym eller undertecknade med initialer. Att utreda pseudonymerna är i högsta grad tidskrävande. Av de pseudonymer som jag stött på i materialet är det enbart en som med säkerhet låter sig identifieras. Signaturen ALI, som i sina ”Åbo-bref” beskrev resor till Tammerfors, är författaren och prästen Karl Robert Malmström.²⁶

Malmström började sin karriär på *Åbo Underrättelser* på 1850-talet men antog pseudonymen ALI 1876 när han ”trädde in i korrespondenternas krets och blev inom kort den främsta och mest uppmärksammade av dem alla”²⁷. Malmström hade studerat i Helsingfors under en tid då ”Runebergs mäktiga personlighet framstod såsom fosterlandskärlekens starkast drivande kraft, och symbol, lämnande rum även för Topelius vekare och rörligare inslag”.²⁸ Denna miljö hade en uppenbar inverkan på honom. Svante Dahlström beskriver Malmström som liberal, religiös och nationalistisk – en epigon till Topelius förening av tidningsman och författare. Det är knappast för vågat att påstå att ALI inte bara skrev reseberättelser utan också deltog i nationsbygget.

26. V.J. Kallio, *Fennica-kirjallisuuden salanimiä ja nimimerkejä vuoteen 1885* (Helsinki 1939); Gunnel Steinby, *Journalister och publicister i svensk press i Finland under tvåhundra år* (Åbo 1981).

27. Svante Dahlström, ’Karl Robert Malmströms Alibrev’, *Genom ett sekel. Profiler och anteckningar* (Åbo 1924), s. 105–170, s. 109.

28. Dahlström, ’Karl Robert Malmströms Alibrev’, s. 107.

Det är alltså inte rimligt – och knappast heller nödvändigt²⁹ – att ta reda på alla som döljer sig bakom texterna. Några övriga anmärkningar om skribenterna kan man ändå göra. Som ovan nämnts var tågresor inte billiga. Enligt Rasila tjänade en manlig arbetare i Tammerfors år 1888 mellan 1,35 och 3 mark per dag. För kvinnor och för män mellan 15 och 18 år var dagslönen något mindre. Då en biljett i tredje klass till Helsingfors i början av 1880-talet kostade 8,75 mark är det klart att nöjesresor runtom i Finland inte var ett fritidsintresse lämpat för alla samhällsklasser. Vad gäller den språkliga fördelningen av reseskildringarna är 22 av de 33 som ingår i mitt material skrivna på svenska, tio på finska och en på engelska men återgiven på svenska. I *Åbo Underrättelser* publicerades flest reseskildringar (8). Största delen av reseskildringarna under perioden 1857–1898 publicerades mellan åren 1883 och 1898 (22 stycken). Skribenterna kom från bland annat Leeds, Lovisa, Tavastehus, Kotka, Helsingfors, Åbo, Björneborg, Kuopio, S:t Petersburg, Viborg och Vasa. En del var på genomresa och andra kom för att återse sina gamla hemtrakter. De flesta kom trots allt som turister för att se staden och bekanta sig med dess sevärdheter.

I reseskildringarna betraktas rummet mellan sevärdheterna i de flesta fall som ointressant och analyseras följaktligen inte i detalj. Rummet är enbart det som sammanbinder de fasta punkterna, sevärdheterna. Motsatsen, att gå på en så att säga fullständigt fri promenad, är ändå inte heller ett konstant upptäckande och analyserande. Nigel Thrift menar att promenerandet under 1800-talet blev en praktik i sig, inte bara ett sätt att förflytta sig fysiskt. Man gick för själva upplevelsens skull och promenerandet tillskrevs snarast terapeutiska egenskaper. Man kunde uppleva stillhet utan att stå stilla. Enligt Thrift var, och är, promenerandet inte ett aktivt och intresserat betraktande av detaljer utan snarare ett sätt att bli en del av sin omgivning.³⁰

Marc Augé menar att resandet konstruerar ett fiktivt förhållande mellan blicken och landskapet. Rummet konstrueras genom en dubbel

29. I reseskildringarna framkommer berättarnas individuella erfarenhet av staden. Denna erfarenhet är knuten till tid, plats, berättare och förkunskap. Resenärernas tid-rum-upplevelse i tåget har utan tvekan också haft en inverkan på hur staden upplevs. Detta tas i beaktande, men är inte i fokus då det huvudsakliga syftet inte är att förklara *varför* staden beskrivs på ett visst sätt utan snarare *hur* staden beskrivs och alltså vilken typ av upplevelse som kan utläsas ur reseskildringarna.

30. Nigel Thrift, 'Still life in nearly present time: The object of nature', *Body & Society* 6 (2000:3–4), s. 34–57.

rörelse: resenärens och landskapets. Resenären i rörelse ser nämligen enbart glimtar av omgivningen som hen sedan sammanställer till ett narrativ:

Space, as frequentation of places rather than a place, stems in effect from a double movement: the traveller's movement, of course, but also a parallel movement of the landscapes which he catches only in partial glimpses, a series of 'snapshots' piled hurriedly into his memory and, literally, recomposed in the account he gives of them, the sequencing of slides in the commentary he imposes on his entourage when he returns.³¹

För Augé kan resenärens rum till och med vara urtypen av en *icke-plats*, alltså en plats som inte skapar relationer, inte är historisk eller kopplad till identitet. Han menar att det finns rum där individen känner sig som en åskådare utan att egentligen betrakta rummet och att blicken sålunda är omvänd: ”as if the position of spectator were the essence of the spectacle, as if basically the spectator in the position of a spectator were his own spectacle”.³² Det handlar alltså enligt Augé inte egentligen alltid om själva platsen utan om resenären som upplever en förväntad bild av sig själv vid en viss plats.

Edward Soja har precis som Augé pekat på det svåra i att förstå sin omgivning och i att återge det man tar in. Allt sker simultant, men språket dikterar att det återges i en viss ordning.³³ Besökarna i Tammerfors har – även om de kanske inte reflekterat över det – ställts inför samma problematik. De reste till staden, delade in den i platser enligt en förförståelse och återgav allt i en sammanhängande berättelse. Som ovan påpekats fungerar sevärigheter alltså i detta fall som fasta punkter i det fysiska rummet och som platser där man kan stanna upp och ta in intryck men också bearbeta de intryck man fått på vägen – man ser staden som en tavla. De fasta punkterna i reseskildringar av besök till Tammerfors ger oss också en bild av besökarnas rumsligt baserade praktiker och av den urbana verkligheten som de möter och väljer att möta. Reseskildringarna skapade i sin egen rätt en bild av verkligheten: även om skribenterna stod i dialog med varandra kom de redan genom en projicerad uppfattning att bidra till att forma bilden av den urbana verkligheten i Tammerfors.

31. Marc Augé, *Non-Places. Introduction to an Anthropology of Supermodernity* (London 1995), s. 85–86.

32. Augé, *Non-Places*, s. 86.

33. Soja, *Postmodern Geographies*, s. 2.

Järnvägen, Tammerfors och resenärens Finland

År 1874 gav kejsaren en förordning om att bygga ut järnvägen från Tavastehus till Tammerfors och Åbo. Godstrafiken till Tammerfors påbörjades i januari 1876, medan den officiella öppningsceremonin ägde rum i Toijala den 22 juni samma år.³⁴

Enligt Viljo Rasila fanns det två alternativ för var järnvägen skulle placeras inom staden. Om banan fortsatte till Österbotten så skulle spåret gå på stadens område i den västra utkanten av planeområdet. Om banan däremot byggdes ut mot norr så var den bästa platsen på östra sidan av forsen. Frågan avgjordes av att det på östra sidan av forsen bakom förstaden Kyttälä fanns ett lämpligt område. Tammerfors järnvägsstation placerades sålunda på Hatanpääs ägor bakom Kyttälä, något som bidrog till att försnabba stadens köp av området.³⁵

Järnvägen förändrade allt. Den knöt samman tid och rum på ett nytt sätt. Restiden förkortades avsevärt och resan blev bekvämare och billigare – om än inte billig. Priset för en biljett till Helsingfors i andra klass motsvarade fyra till fem dagars lön för en arbetare. Från Åbo kom man till Tammerfors på fem och en halv timme och biljetterna kostade 11 mark i andra klass och 6 mark i tredje klass. Före järnvägsförbindelsen hade resan tagit ”en par dagar” och kostat minst 25 mark.³⁶ Informationsgången blev även den snabbare. I och med järnvägsförbindelsen mellan Åbo och Tammerfors kunde till exempel *Åbo Underrättelser* stoltsera med att allt fler av deras läsare på andra orter fick sina tidningar samma dag som de publicerades.³⁷

Järnvägen medförde också en förändring i rums- och tidsuppfattningen. Denna förändring grundade sig enligt Wolfgang Schivelbusch å ena sidan på att resetiden de facto förkortades betydligt och å andra sidan på en subjektiv tidsupplevelse. Restid kan inte enbart betraktas som en objektiv storhet utan ska ses som en känsla som är högst beroende av till exempel transportteknologi. Tågresor var över tre gånger så snabba som resor med postvagn. I och med det tvingades också observationsförmågan som formats av den gamla transportteknologin anpassas till en förnyad teknik som hade ett abstrakt förhållande till

34. Viljo Rasila, *Tampereen historia II 1840-luvulta vuoteen 1905* (Tampere 1984), s. 385–397.

35. Rasila, *Tampereen historia*, s. 385–397.

36. *Åbo Underrättelser* 27.7.1877, Åbo-bref XI.

37. *Åbo Underrättelser* 11.1.1877.

rummet. Den organiska upplevelsen av tid och rum som fick rummet att kännas som en levande helhet bröts nu av järnvägen, som inte var i kontakt med omgivningen utan skar igenom den.³⁸

Så kunde själva tågresan till och med bli en icke-resa. Det faktum att restiden förkortades så markant fick till exempel en man från Kauhajoki att räkna avståndet från sin hembygd till Åbo till 17 mil. Det var nämligen avståndet som han var tvungen att ta sig på landsvägen från Kauhajoki till Tammerfors. Efter det var det bara att luta sig tillbaka:

Man faller sig i waggongen, man röker, läser eller konverserar en stund och så är man ett, tu, tre i Åbo. Är detta att resa?³⁹

Järnvägsförbindelsen mellan Tammerfors och Åbo kunde alltså till och med tolkas som att det inte fanns ett avstånd mellan städerna över huvud taget. Också den rent kroppsliga upplevelsen av resandet förändrades eller till och med försvann helt. Kauhajokibons beskrivning av reseupplevelsen var ingalunda unik utan snarlika tolkningar kunde också skönjas på kontinenten.⁴⁰

Oberoende hur man tolkar resan med tåg och avståndet mellan orter är det klart att järnvägsförbindelsen förändrade avståndets betydelse och gjorde delar av Finland tillgängligare för de som hade tid och råd att resa. För Tammerfors del innebar detta att staden knöts till resten av landet och blev en del av resenärens Finland.

Turismens topografi och rumsliga praktiker

Då de första tågresorna till Tammerfors företogs 1876 på en nyinvidg järnväg kom man *de facto* att stiga av på en station som låg utanför stadens område. En resenär som anlände med tåg till Tammerfors kom först att mötas av förstaden Kyttälä. Från och med den 5 januari 1877 övergick Kyttälä i stadens ägo men i praktiken medförde detta inga större förändringar i stadsbilden på ett tiotal år. De resenärer som steg av vid Tammerfors station var ända fram till 1892 tvungna att antingen ta sig igenom förstaden på dess smala och dåligt skötta gator som slingrade sig mellan husen eller gå landsvägen eller med

38. Wolfgang Schivelbusch, *Junamatkan historia* (Tampere 1996), s. 33–36. Se även Ossi Naukkarinen, 'Paikallisuus, liikkuvuus ja esteettiset arvot', Seppo Knuutila, Pekka Laaksonen & Ulla Piela (toim.), *Paikka. Eletty, kuviteltu, kerrottu* (Jyväskylä 2006), s. 64–79.

39. *Åbo Underrättelser* 27.7.1877, Åbo-bref XI.

40. Schivelbusch, *Junamatkan historia*, s. 33–49.

hyrkusk ta sig längs den gamla landsvägen över forsen till stadens torg. När Kyttälä raserades och ritades om 1892 byggdes Tavastgatan ut så att den gick från nya kyrkan i västra delen av staden raka vägen över forsen till tågstationen.⁴¹

Av naturliga skäl började många resor – säkert också många fler än de som explicit uppges – med att man anlidade en hyrkusk som snabbt tog en till det planerade övernattningsstället. Eftersom besöket i Tammerfors för många var en del av en längre resa är det rimligt att utgå ifrån att packningen var stor nog för att vara jobbig att bära hela vägen från stationen. Kyttälä besöktes alltså inte, och med tanke på att landsvägen gick söder om förstaden är det till och med fråga om Kyttälä ens användes – även om skribenterna visserligen själva använde sig av begrepp som att ta sig ”tvärt genom” förstaden. Ändå inkluderades förstaden som ett av de första intrycken i tolv av de undersökta rese-skildringarna. Förstaden kommenterades men för turisten ingick den inte på något sätt i stadens sevärdheter, och i många fall inte ens i dess landskap. Tammerfors började väster om forsen även efter att Kyttälä anslöts till staden 1877. Resenärens rumsliga praktiker i staden visar tydligt hur stadsrummet producerades: Kyttälä skars igenom med fart medan Tammerfors upplevdes i långsam takt. I många fall var Kyttälä en icke-plats för resenärerna.

Forsen fungerade som naturens gräns i staden upprätthållen av människan. Det fanns annat som skulle ses och andra områden som var till för att vistas i. *Åbo Postens* ”En tripp till Tammerfors” får fungera både som ett exempel på hur en resenärs rutt in i staden kunde se ut och på att förstaden Kyttälä enkelt kunde osynliggöras:

Tåget stannade nu wid stationen i Tammerfors och för första gången såg mitt öga denna framåtgående stad, som, då man befinner sig deruppe på stationshusets veranda, synes ligga nog lågt i en dal [...].

Sedan jag wäl funnit herberge i ett snyggt rum i stadens societetshus använde jag återstoden af den wackra sommarqvällen till en liten promenad i staden. Då jag såg kyrkdörren öppen och tillika hörde orgeln brusa i kyrkan, ställde jag min kosa till först till templet, som, omgifwet af lummiga träd, har ett passande läge wid stadens torg [...].

Efter besöket i kyrkan gick jag åt fabrikerna till, längs de smala broar, som öfwer skilda delar af forsen äro uppförda [...].⁴²

41. Rasila, *Tampereen historia*, s. 712–713.

42. *Åbo Posten* 15.8.1876 och 19.8.1876, ’En tripp till Tammerfors’ del 1 och 2.

Rutten var i det stora hela den samma 1882 då en skribent för *Östra Nyland* besökte staden. Från tågstationen gick rutten med isvoschik-droska till societetshuset, som dessvärre var fullt. Färden fortsatte därför till ett annat härbärge. Efter att skribenten fått ett rum begav han sig på ”en promenad till den del af staden där de stora linne- och bomullsspinnerierna samt pappersbruken den stora kvarnen med flere andra etablissement äro belägna”.⁴³

Tammerfors betraktades som Finlands första renodlade industristad och gavs i ett tidigt skede hedersnamnet Finlands Manchester efter den brittiska *Cottonpolis* i nordvästra England – som en parentes kan man notera att Finlands Manchester faktiskt hade en positiv konnotation i Finland, medan Manchester annanstans snarast förknippades med industrialiseringens avigsida.⁴⁴ Tammerfors status som storfurstendömet Finlands främsta industriort medförde att de flesta av resorna uttryckligen gjordes till ”Finlands Manchester” och till ett växande industricentra.⁴⁵ Man reste alltså till staden för att se något specifikt och med vissa förutfattade meningar om vad man skulle se. I största delen av reseskildringarna beskrev man stadens fabriker. I många fall gjorde skribenterna också besök till fabrikerna för att bekanta sig med modern industriell massproduktion.

-
43. *Östra Nyland* 15.7.1882, ’En utflykt till Tammerfors och Näsijärvi’. Se även *Åbo Underrettelser* 27.7.1877, ’Åbo-bref XI’: ”[Då man anländer tar] man in i ett godt och billigt qwarter hos t.ex. fru Lindros i närheten af societetshuset, begifwer sig strax derpå till den lilla gångbro, som sinnes uppslagen öfwer forssen i mellan pappers- och linnefabrikerna. Härifrån har man den bästa utsigt och öfwersigt af den dånande forsen.”
44. ”[...] Tammerfors bears, outwardly, no resemblance whatever to the English cottonpolis. For there are no brick warehouses, black streets, and towering chimneys, none of the grime and smoke that usually befoul a commercial city. Tammerfors, in short, is one of the prettiest towns in Finland, and you may search in vain for any visible signs of the labour and industry that have brought the place to its present condition of wealth and prosperity”; Harry De Windt, *Finland as it is* (London 1901), s. 161–162. Se också Lewis Mumford, *The City in History. Its Origins, Its Transformations, and Its Prospects* (San Diego 1961), s. 459. Senare kom dock benämningen ”Finlands Manchester” att upplevas negativt och ansågs skapa fel sinnebilder. Man utlyste därför 1938 en tävling för att komma på en ny slogan för staden. Staden skulle inte vara ”[...] tehtaansavujen pimentämä, kivihilenkuonan mustaama, synkkien tiiliseiniin kaupunki, vaan valoisia puhdas, kaunis kaupunki.” De förslag som fick mycket gehör var till exempel ”tehtaitten kaunis kaupunki” och ”maailman puhtain tehdaskaupunki”. Minna Harjula, *Tehdaskaupungin takapihat. Ympäristö ja terveys Tampereella 1880–1939* (Tampere 2003), s. 186.
45. Till exempel *Hufvudstadsbladet* 28.3.1866, *Waasan Lehti* 24.5.1883, *Åbo Posten* 15.8.1876, *Östra Nyland* 15.7.1887.

Fabriksområdet i norr hade förutom det självklara också andra sevärdheter. Industrimagnaten Wilhelm von Nottbeck drev Finlaysons fabrik mellan åren 1860 och 1890 då dess betydelse för staden var som störst. Viljo Rasila har till och med beskrivit fabriksområdet och Finlayson som en stat i staden och Nottbeck som en inflytelserik industriaristokrat. Nottbeck var onekligen en mäktig man vars kontaktnät sträckte sig långt över Tammerfors gränser. Enligt Rasila hade han personliga kontakter till tsaren, och hans hem i Tammerfors var en naturlig plats för vila för tsarfamiljen. Också Nottbecks bostad i S:t Petersburg ska ha frekventerats av Alexander II.⁴⁶ Nottbecks tvåvåningsträhus fanns ett stenkast utanför fabriksområdet och den kringliggande Nottbeckska trädgården lockade också ett stort antal resenärer. I ”Åbo-bref” i *Åbo Underrättelser* skrev signaturen ALI vid två olika tillfällen om Nottbecks trädgård:

Här står till höger det Nottbeckska huset, inbäddadt i blommor och grönt, som om det wore omgifwet af Frankrikes luftstreck. Wi smyga oss genom de doftande blomsterparterrererna och komma till stranden, derifrån en liten täck bro leder öfwer till en liten holmunge och derifrån åter till en annan, å hwars midt sinnes uppfördt ett stenkummel med latinska inskriptioner å förgyllda taflor till minne af Deras Majestäter Alexander den förste och andre, hwilka här tagit den wackra utsigten i betraktande. Till bewarande af samma minne står här dessutom en kolossal gjuten örn med utbredda wingar å spetsen af kumlet.⁴⁷

Utan att alltför länge låta fångsla sig af dess [forsens] rytande behag, begifwer man sig derefter till en annan punkt af samma fors, den Nottbeckska trädgården. [...]

Sedan wi en stund wandrat omkring i den af yppiga trän djupt beskuggade parten och blifwit berusade af doften från tusende olika slags, praktfulla blomster, samt inbilla oss, att wi för ett ögonblick wandra under Italiens warma himmel, gå wi herifrån öfwer små broar och holmar till Kejsareklippan, läsa de klingande latinska orden å de gyllene minnestaflorna och betrakta jernörnen, som skyddande utbreder sina wingar öfwer den plats, der kejsarene Alexander den förste och andre hwar på sin tid stått och betraktat utsigten öfwer den wäldiga forsen och Näsijärwis blå wattenspegel.⁴⁸

46. Rasila, *Tampereen historia*, s. 40–42.

47. *Åbo Underrättelser* 7.9.1876. Åbo-bref XVIII.

48. *Åbo Underrättelser* 27.7.1877, Åbo-bref XI. Inskriptionen lyder: Alexander I, Rossiae Imperator, Fenniae Magnus Dux stans in hac rupe d.X.m Sept, a.p. Chr. N. MDCC-CXIX primus jussit ut undae spumantes hominibus succurrant. Quae nunc diligenter constructa vides, viator hominum permultorum in usum, viva voce laudant memoriam patris patrae in coelum erecti (Alexander I Wenäjän Keisari, Suomen Suuri Ruhtinas, seisoen tällä kallioa Syysk. 10 p. w. 1819 Krist. syntymästä ensimmäisenä käski waahtoawia kuohuja olemaan ihmisillen apuna. Monen monien ihmisten

Om man ska tro en annan skribent i *Åbo Underrättelser* så väckte ALIs ”Åbo-bref” ett intresse bland många Åbobor att besöka Tammerfors. Skribenten av ”En sju dagars lustresa” följde tydligt i alla fall själv ALIs uppmaning och besökte just de platser som han talade så gott om:

På utsatt tid anlände wi en månjus qväll till den skummande forsen, hwars starka dån till en början utgjorde för oss den angenämaste musik. Följande dag användes att bese stadens sewärdheter: fabrikerna, den natursköna Nottbeckska parken, den förtjusande Frenckellska trädgården – ett verkligt blomsterhem – och framförallt den imponerande forsen.⁴⁹

Lugnet i Nottbecks trädgård fungerade som en motpol till fabrikerna men bidrog också med en metaresa och eskapism då man drömde bort sig till Italien eller Frankrike och samtidigt befann sig på en markerat kejsarlig plats där staden var mer än en stad, där den var en framtidsvision.

En betydande del av resenärerna rörde sig i samma område. Fabriker nämnas i en absolut majoritet av reseskildringarna och endast nio reseskildringar saknar hänvisning till såväl fabrikerna som andra platser i närheten av dem. I dessa fokuserade skribenterna på naturen runt om och utanför Tammerfors. Utöver området runt om fabrikerna nämndes också trakten kring stadens torg i ett stort antal reseskildringar – i sig inget besynnerligt då stadens torg med rådhus, kyrka och i övrigt betydelsefulla byggnader utgör lokalsamhällets administrativa centrum men också stadens kärna. Dessutom är torget genom till exempel marknader en träffpunkt.

hyödyksi huolikkaasti rakennetut laitokset mitkä nyt näet, matkamies, suurella äänellä muistoa ylistävät isänmaan isän taiwaasen koroitettun). Alexander II, Rossiae Imperator Fenniae Magnus Dux d. XXVIII m. Martii, a.p. Chr. n. MDCCCLVII ex hac rupe oculis collustrans undarum torrentium vim, hominum gnavos labores, Patrii benedecti, aegue ac Cenitoris beatissimi, vestigia secutus, regionis hujus industriam novis beneficiis benigne ornavit. (Aleksander II, Venäjän Keisari, Suomen Suuri Ruhtinas, Maalisk. 28 p. w. 1856 Krist. syntymästä. Tästä kalliosta katsoen kuohuwien lainetten voimaa, ihmisten ankaraa työntekoa, siunatun setänsä ja isäwainajansa jälkiä noudattain, tämän maakunnan keinollisuutta uusilla armoilla suosiollisesti kaunisti). Alexander I gjorde det möjligt att grunda fabriker vid forsen medan Alexander II förnyade Tammerfors fristadsrättigheter.

49. *Åbo Underrättelser* 1.9.1877, 'En sju dagars lustresa': ”Många ha ditlockats af den warma skildringen i ett af de senaste charmanta Åbo-brefwen, och säkert har ingen blifwit swiken i sina förwäntningar”.

Den frekvens med vilken området kring fabrikerna nämns i rese-skildringar från Tammerfors målar upp en viss bild av den urbana verkligheten i staden för läsarna – samtidigt bör man också se nämnan-det av platserna som ett sätt att positionera sig genom att konsumera skilda delar av staden. Medan fabrikerna och trakten kring stadens torg definitivt fick mest uppmärksamhet under undersökningsperio-den hamnade stadens västra delar till en del i skymundan. Platserna på den västra sidan av staden, med bland annat esplanaden, den nya kyrkan byggd 1881 och arbetarstadsdelen Amuri, behandlades främst på 1880- och 90-talen. Före 1882 nämndes den västra staden enbart två gånger: 1866, ett år efter att en tiondel av stadens befolkning hade förlorat sina hem i en förödande brand, besökte en skribent området för att följa med återuppbyggandet och 1873 nämndes esplanaden i förbifarten som ofärdig och ”i sin fullkomliga början”⁵⁰. Den nya kyrkan av Theodor Decker blev efter färdigställandet 1881 en sevärdhet och samtidigt ökade intresset för hela den västra sidan av staden, som dit-tills främst hade präglats av arbetarstadsdelen Amuri, av en esplanad som inte var klar och av stadens gamla begravningsplats. Förstörelsen i branden 1865 hade givetvis en betydande roll i att stadsdelen för en längre tid förblev utan uppmärksamhet. Senast 1890 ansågs dock esplanaden och den västra sidan av staden värda att explicit besökas:

[...] saawuin kaupungin läntiseen osaan. Täältä katsoen on kaupunki toisen näköistä, vaikka tämä puoli ei vielä ole täydessä kunnossa, sillä kaupunkia laajennetaan ahkerasti sinne päin. Onhan täälläkin sentään jo jotakin katseltavaa; täällä on uusi komea kirkko kauniilla kummulla [...] Mutta komeinta, mitä tässä kaupungin osassa näkee on hirweän pitkä ja kauniilla istutuksilla siewistetty ”esplanaati”, jommoista tuskin muussa kaupungissa näkeekään.⁵¹

Resenärernas intresse för den västra sidan av staden kan också i sammanhanget förstås som återspeglingsen av en ny ekonomi och en ny offentlig kultur. Förutom att se den nya kyrkan⁵² var ”den vackra och wälwårdade esplanaden”⁵³ i sig en upplevelse: ”med nöje gör den resande en promenad i esplanaden, kyrkoparken och den gamla begravningsplatsen.”⁵⁴

50. *Hufvudstadsbladet* 28.3.1866, 'En utflykt till Tammerfors'; *Hufvudstadsbladet* 27.8.1873, 'Reseminnen: några blad ur en annotationsbok'.

51. *Aura* 27.8.1890, 'Kynäkyhäelmiä matkaltani'.

52. T.ex. *Åbo Underrättelser* 7.8.1886; *Westra Finland* 8.8.1891, 'Bref till W.F.'.

53. *Wasa Tidning* 18.8.1895, 'På Sommarfärd'.

54. *Tammerfors Aftonblad* 6.9.1892, 'Några reseintryck från Tammerfors och dess omgifningar'.

Innan förändringarna i de västra delarna av staden utgjorde området för resenärer uppenbarligen främst något som man passerade på vägen till det egentliga målet: naturen i utkanten av staden och då främst Pynikeåsen. Men också efter att kyrkan färdigställd kunde slutmålet väga tyngre: ”Förty begåfvo vi oss iväg ditåt [till Pynike] med raska steg och för att ej onödigtvis förlora tid togo vi en genväg öfver en äng, istället för den vanliga vägen förbi den vackra nya kyrkan.”⁵⁵

Den natursköna Pynikeåsen och Thermopyle, klippvägen ner till Pyhäjärvi döpt efter antikens slagfält, ingick tidigt i de rekommenderade platserna att besöka i Tammerfors.⁵⁶ Den vackra naturen, och speciellt utsikten över sjöarna, utgjorde de främsta orsakerna till att ta sig ut antingen promenerande eller med hyrkusk. Man hade redan på 1840-talet byggt en paviljong på Pynike och 1868 byggdes ett utsiktstorn som gavs namnet Ilomäki. För att locka fler resenärer och möta de klagomål som uppenbarligen gjorts föreslog stadens försköningskommitté 1887 att man skulle bygga ett utsiktstorn för att vyn bättre skulle gå att njuta av:

Koska kauniille Ilomäen harjulle varmaankin saattaisi kaupunkimme luonnon-
ihainain ympäristön vielä kuuluisammaksi kauneudestaan kuin mitä se jo nytkin
on ja siis houkuttelisi matkailijoita [...] tuottaen siten välillisesti koko paikkakun-
nallemme.⁵⁷

Också resor som gjordes till orter utanför själva staden fick en del uppmärksamhet. Det kunde handla om ångbåtsfärder på Näsijärvi eller Pyhäjärvi eller färder till Nokia fors, Birkala eller till Kangasala kyrka. Dessutom kommenterades omgivningen i största allmänhet ingående i över hälften av reseskildringarna. Naturen var alltså en central del av resmålet Tammerfors.

Turistföreningen i Finland, som grundades 1887, hade från början som mål att ge ut en guidebok för resenärer i Finland. I den 1895 utkomna *Suomi matkaopas, käytännöllinen käsikirja* finns allt från hur en resa ska planeras och vad den kostar till förslag till rutter i Finland och sevärdheter i enskilda städer. Det huvudsakliga syftet var tänkt att öka finländarnas kunskaper om sitt land och på så vis stärka den nationella identiteten. Guideboken, skriven av August Ramsay, skrevs

55. *Wasa Tidning* 24.8.1890, 'På turiststråt'.

56. *Hufvudstadsbladet* 27.8.1873, 'Reseminnen: några blad ur en annotationsbok'.

57. Tammerfors stadsfullmäktiges protokoll CI:13, 23.11.1887, Stadsfullmäktiges arkiv, Tammerfors stadsarkiv.

också med tanke på utländska besökare och den rekommenderades till exempel för en grupp geologer som 1897 besökte den internationella geologkongressen i S:t Petersburg och som gjorde ett besök till Tammerfors.⁵⁸ För ett besök i Tammerfors rekommenderar skribenten Ramsay följande dagsprogram:

Ohjelma Tampereella käyntiä varten:

½ à päivä: koski ja joku sen varrella olevista suurista teollisuuslaitoksista, päivällinen Pyynikillä, i.p. Pyynikin harju ja Thermopyle. 2 päivää viiptyessä: edellisen lisäksi, käynti Kangasalla. Jos Kangasala jo on nähty Tampereelta tullessa, tehdään sen matkan asemasta retki länteen päin Nokialle tai kauemmaksi.⁵⁹

Även om naturen ges vikt är det fabrikerna som är det centrala: ”matkailijan pätehtävä kaupungissa on käydä katsomassa suurimpia tehtaita”.⁶⁰ Ramsay tillägger att man vid fabrikernas kontor kan be om tillstånd att göra besök in i fabrikerna. Som övriga sevärdheter i själva staden nämner Ramsay Nottbecks park, örnstatyn, bomullsfabrikens bönehus, Konsulsholmen, nya kyrkan och esplanaden. Från nya kyrkan fortsätter man mot Pynike och Thermopyle, där man kan beundra utsikten. Resan till Tammerfors ska enligt Ramsay inte begränsas till staden:

Tampereella käydessään ei matkailijan tule jättää katselematta kaupungin ympäristöjä, joihin todellakin kannattaa tutustua. Rautatien avulla ennättää tehdä hyvin laaja-alaisia matkoja lyhyessä ajassa.⁶¹

Eftersom järnvägen gjort resandet så mycket snabbare kunde man med fördel passa på att ta sig till Birkkala, Nokia, Kangasala och Teisko. Ramsays Tammerfors utgjordes av en kombination av modernitet

58. Pirjo Korkiakangas, 'Staden i bilder. Historiska vyer i bildverk om Jyväskylä', Åström & Lillqvist (red.), *Stadens hjärta*, s. 284. Mirja Mäntylä, ”Suuri joukko arvokkaita tiedemiehiä ja muita maineikkaita matkailijoita”. Geologikongressin retkeily Tampereella 1897', Mervi Kaarninen, Tanja Vahtikari & Timo Vilén (toim.), *Kaupunki tapahtumien näyttämönä* (Tallinna 2016), s. 199–227.

59. August Ramsay, *Suomi matkaopas, käytännöllinen käsikirja* (Helsingfors 1895), s. 169. Ramsay gav också bland annat ut serien Turistlif och idrott i vilken *På sommarfärd i kanot* (Borgå 1890) och *På sommarvandring* (Helsingfors 1892) ingick. I den 1901 utgivna *Finland as it is* besöker upptäcktsresenären och reseboksförfattaren Harry De Windt i stort samma sevärdheter som Ramsay. Han sover på societetshuset, besöker fabrikerna, Nottbecks park, örnen och Konsulsholmen och tar sig till Nokia.

60. Ramsay, *Suomi matkaopas*, s. 170.

61. *Ibid.*, s. 172.

och natur. Denna bild av Tammerfors förmedlades även vidare till de besökande geologerna 1897: man ville visa en modern industristad med moderna transportmedel och rik natur och kultur.⁶²

Ramsay bekräftar alltså i stort sett de rutter och resmål som resenärer sedan järnvägens öppnande regelbundet brukat och besökt i Tammerfors och cementerar bilden av staden i sin auktoritära reseguide. Det finns till exempel uppenbara likheter mellan Åbobreven från 1876 och Ramsays formuleringar knappa 20 år senare. Tammerfors som turistmål reproducerades alltså från järnvägens öppnande genom reseskildringar som fastställde staden som ett industrialiserat och samtidigt naturskönt resmål. Vissa platser befästes som sevärdheter – och allt detta skedde ursprungligen i dagstidningar, inte i guideböcker. Denna bild av Tammerfors kom att bli ett bestående inslag i det nationella landskapet och ofta att konkretiseras av forsen och fabriker.⁶³

Med järnvägen kom resenärerna och lustfärderna till Tammerfors. Vid en granskning av källmaterialet blir det tydligt att besökarens Tammerfors var avgränsat till specifika områden. Resenärernas rumsliga praktiker visar också hur staden förstods av besökare; den västra sidan av forsen kunde upplevas gående i lugn takt medan Kyttälä passerades hastigt. Kyttälä exkluderades ur stadsrummet, samtidigt som Tammerfors reproducerades som en öppen, fri och modern stad där man obehindrat kunde röra sig i en omväxlande och behaglig miljö. Från första början utkristalliserades vissa områden som sevärdheter och även om det skedde en förändring över tid så skedde aldrig en förskjutning i tyngdpunkt; för besökarna blev och förblev torget och fabriksområdet norr om torget på båda sidorna av forsen stadens centrum med flest intressanta platser att besöka och beskriva. Frågan om den urbana centraliteten är problematisk och komplex och detta exemplifieras väl genom Tammerfors centrum.⁶⁴ I reseskildringarna är stadens centrum en naturnära funktionell plats, som markerats med både administrationens byggnader och en kyrka. Samtidigt döljer den en symbolisk struktur som bestämmer kärnan av Tammerfors identitet som just industristad.

62. Mäntylä, ”Suuri joukko arvokkaita tiedemiehiä ja muita maineikkaita matkailijoita”.

63. Hyvärinen, *Kuvitettu maa*, s. 77.

64. Se t.ex. Lefebvre, *The Production of Space*, s. 330–332.

Tammerfors som framåtanda och staden som tavla

”En stor del af Tammerfors är det Tammerfors, ’som går’.”⁶⁵

I *Boken om Vårt Land* skriver Topelius att industrialiseringen var ett frigörelseverk som Gud bestämt för en viss tid. Maskinerna skulle ta över allt kroppsligt arbete och människan skulle få koncentrera sig på att ”odla sin själs krafter” och på att ”tjäna Gud, sin Skapare”.⁶⁶ Industrialiseringen utveckling hade en sammanflätad dubbel karaktär: de teknologiska framstegen och människans utveckling stod i ett beroendeförhållande. Industrialiseringen möjliggjorde människans utveckling på ett helt nytt sätt – denna tanke är även tydlig i den ovan nämnda skildringen i *Åbo Posten*.

För resenärerna var Tammerfors från början en symbol för framtidstro, utveckling och framåtanda. Staden upplevdes som dynamisk och i konstant förändring. Fabrikerna, där det hela tiden effektivt producerades nytt, var givetvis i centrum av denna uppfattning. Redan från den första visuella kontakten med staden var fabriksinrättningarna dominerande. De var det första man såg när man närmade sig Tammerfors, men de var också på ett eller annat sätt konstant närvarande i staden. Såg man inte fabriksbyggnaderna eller forsen så såg man arbetare eller hörde fabrikenas ångvisslor⁶⁷:

Nog af [sic.] Tammerfors är en fabriksstad, det wet enhwar och det ser man wid första blicken på forsen och dess stränder skulle man äfwen ej komma sig ända dit, skulle man likwäl, ifall man har ett något sänär want öga, se det på den arbetande befolkningen, som likt myror i en stack på wissa tider i stora skaror rör sig fram och åter.⁶⁸

Tammerfors var ”det rastlösa arbetets stad” och fullt av liv och rörelse.⁶⁹ Allt detta hade också sin inverkan på synen på befolkningen i staden. Stadens dynamiska karaktär fungerade som måttstock på befolkningen;

65. *Åbo Underrättelser* 7.9.1876, ’Åbo-Bref XVIII’.

66. Zacharias Topelius, *Boken om Vårt Land* (Borgå 1983), s. 388.

67. *Östra Finland* 13.1.1877, ’Små prat från Petersburg’: ”Morgonen kom och med den ett pipande från alla håll; det kändes så skönt att nu ej vara fabriksarbetare och behöfva lyda pipan utan få sträcka sig ännu en liten stund.”

68. *Björneborgs Tidning* 18.7.1883.

69. *Åbo Underrättelser* 7.9.1876, ’Åbo-Bref XVIII’; *Hufvudstadsbladet* 27.8.1873; *Åbo Underrättelser* 7.9.1876; *Östra Nyland* 15.7.1882; *Åbo Posten* 15.8.1876.

den var antingen lika ”rask och företagsam”⁷⁰ som den allmänna atmosfären i staden eller det motsatta.⁷¹

I motsats till stillastående hade rörelsen en riktning, framåt, och var som ett strävande också ett uttryck för framtidstro. En resenär som anlände med ångbåt från Tavastehus fann i Tammerfors ”lif och rörelse, då man der funnit idel tystnad och tomhet”⁷², medan en annan resenär tolkade rörelsen på tågstationen som ett tecken på att staden var ”ett icke obetydligt affärscentrum”⁷³. Enligt den senare skribenten var Tammerfors också den stad ”som oaktat sin barna ålder – ty hwad betyder nyssfyllda 100 år för en stad – men lika säkra som djärfwa steg går i spetsen för den uppblomstrande industrin i ’de tusen sjöarnas (och ännu flere forsarnas och strömmarnas) land”⁷⁴.

Som motvikt till livet i de växande industristäderna tog den europeiska över- och medelklassen sin tillflykt till naturen. Städerna erbjöd trånga och smutsiga miljöer medan naturen erbjöd häpnadsväckande landskap, frisk luft, ljus och en känsla av oändlighet. I Finland blev fundamenten för ideallandskapet Punkaharju, Koli och Imatra fors efter Topelius beskrivningar.⁷⁵ Till de romantiska idealen hörde förutom orörd natur och kultur också långsamt, fritt och oplanerat resande. Ett upptäckande som under andra hälften av 1800-talet ironiskt nog var långt ifrån verkligheten.⁷⁶ Också turisterna i Tammerfors levde det som man kunde benämna industrialiserad romantik.

Som framgång ovan erbjöd Tammerfors sevärdheter som byggts av människan men också storslagna naturliga landskap. Upplevelsen i och tolkningen av naturen omkring Tammerfors kan inte särskiljas från hur man förstod staden. Bägge erfarenheterna hängde ihop och formade i kombination hela den urbana upplevelsen. Naturen och staden hade en växelverkan. Staden och fabrikererna fanns till på grund av Näsijärvi, Pyhäjärvi och forsen mellan de två. Tack vare visionärerna

70. *Åbo Underrättelser* 7.9.1876, 'Åbo-Bref XVIII'.

71. *Waasan lehti* 24.5.1883.

72. *Hufvudstadsbladet* 27.8.1873, 'Reseminnen: några blad ur en annotationsbok'.

73. *Östra Nyland* 15.7.1882, 'En utflykt till Tammerfors och Näsijärvi'.

74. *Östra Nyland* 15.7.1882, 'En utflykt till Tammerfors och Näsijärvi'.

75. Ilse-Mari Söderholm, 'Maiseman äärellä', Koivunen, Syrjämaa & Söderholm (toim.), *Turistin tilat*, s. 149–153; Laura Kolbe, *Kulosaari – Unelma paremmasta tulevaisuudesta* (Keuruu 1988), passim; Häyrynen, *Kuvitettu maa*, s. 34.

76. Duncan & Gregory, *Writes of Passage*, s. 6.

Gustav III, Alexander I och Alexander II hade man förstått att utnyttja naturens kraft.⁷⁷ Och även om naturen hade tyglats, gjorts till resurs och satts i människans tjänst så var den konstant närvarande i allt från forsens dån och sjöarna som man anade utom synhåll till den direkt kringliggande naturen.

Tammerfors kunde tolkas som storfurstendömet Finland i miniatyr; en plats där nationalromantisk idyll kombinerades med framtidstro, förändring och modernisering. Den redan tidigare nämnda skribenten ALI gör kopplingen konkret:

Den som icke har tid eller råd att göra en rundresa kring Finland för att bese de ”tusende sjöarnes” skönhet, kan dock någon gång få både tid och råd att resa till Tammerfors och dess omnejder.⁷⁸

För skribenten av ”En sju dagars lustresa”, en färd som gick från Åbo via Tammerfors ända till Borgå, beskrevs Tammerfors som ett Eldorado där naturen utgjorde skatten. Gällande konst och kultur var Tammerfors en pärla i Finland.⁷⁹ Förutom staden i sig blev också resan till Tammerfors för många ett nationalromantiskt skådespel där upplevelsen kröntes av slutmålet.⁸⁰

Landskapet kunde bäst avnjutas i Pynike. Från åsen öppnade sig den kringliggande naturen, sjöarna, ängarna, skogen, i sin helhet:

Varsin somaa on sieltä katsella paikoin kohouwaa ja taas laskeuwaa kaupunkia, monine korkeine sawuviippuineen ja jykewine tehdasrakennuksineen. Näsijärwen laajat wedet ja Pyhäjärwen monilukuisat kauniit saaret, Pirkkalan pitäjä kirkkoneen, näyttäwät kuin olisiwat kaikki saman talon wainiolla. Pyyniki, tuo Tampereen kesähuwitusten keskus, näkyy kuin se maan powesta kohottaisi päätänsä tornista tähysteliälle. Tätä kaikkea katsellessa ehdottomasti yhtyy runoilijan kanssa laulamaan: ”Ei laaksoa, ei kukkulaa, ei wettä rantaa rakkaampaa, kuin kotimaa tää pohjainen, maa kallis isien”.⁸¹

Vyn som öppnade sig för betraktaren innehöll sedermera också fabrikskorstenar; den bild som förmedlades om Tammerfors var sålunda en

77. Enligt många hade Tammerfors välvilliga och framsynta regenter att tacka för sin ställning. *Morgobladet* 1.10.1879: ”Den dag som nu är bevittnar om att snillekonungens [Gustav III] blick såg riktigt in i framtiden.”

78. *Åbo Underrättelser* 27.7.1877, ’Åbo-Bref XI’.

79. *Åbo Underrättelser* 238 1.9.1877, 3.9.1877, ’En sju dagars lustresa’.

80. *Helsingfors Dagblad* 9.7.1872, ’En utflygt till Tammerfors’; *Tammerfors Aftonblad* 20.4.1886.

81. *Tampereen Sanomat* 27.6.1890, ’Hämeenlinnasta Tampereelle’.

bild av ett helt nytt nationallandskap.⁸² Topelius ideal fanns där men nu hade också människans framtid sin plats i bilden. Medan naturen och de historiska byggnaderna erbjöd en konstant blev inslaget av fabriker en symbol för utveckling.

Samtidigt som den orörda naturen i sig beundrades sågs den också som en resurs som fanns till för människorna. I sig handlade det enbart om två olika sätt att utnyttja och bruka naturen. Å ena sidan fanns den till för att njutas av och å andra sidan för att tjäna människan som ju trots allt hade kommit så långt i utvecklingen att hon lärt sig tämja och bemästra naturkrafterna för att tjäna Gud. Så kunde till exempel en skribent i *Tampereen Sanomat* utan problem både njuta av orörd natur och hävda människans överlägsenhet gentemot den:

Keskellä tuota ryöppyväää koskea, pienen pieneen Konsulin saareen, on rakenettu kesäräwintola jossa saimme tilaisuuden häiritsemättä ihailla tätä hurjassa tanssissa mellastawaa koskea. Tässäkin taas uusi todistus, uusi, ijäti mieleen jääpä kuwa Suomen luonnon awaruudesta. Mielellään wiihtyy matkustaja edellä mainitussa saaressa hetkisen, katsellakseen, kuinka ihmisnero, Luojan antama luonto palweluksessaan, woipi waikuttaa palion hywää ihmishengen ylläpitämiseksi.⁸³

Resenärerernas Kyttälä

Jos lukia matkustat Hämeenlinnasta maantietä pitkin Tampereelle, niin ennen kuin keskelle Tammerkosken yli menewää siltaa pääset, jossa maalattua puupatsasta Hämeen ja Turun läänin waakunat suojelee ja josta Tampereen kaupunnin piiri alkaa, kohtaas sata-määrin asuttawia huone röppänöitä, joista toiset näet äskettäin ylös lyödyiksi, mutta toiset raawettuneilla katoilla ja seinämillä joko tukien nojasta tahi muutoin hywin rapistuneena seistä ruhjoittawan. Tämä paikka on se kuuluisa Kyttälä [...]. Tämä on se paikka, josta papitki on läpi matkatesansa tietämättänsä keskelle kahakkaa joutuneet; jossa kirjattomia kannettomia kaikista hulttiomimista suojellaan; josta irstaimmat naiset kaikilta maan kulmilla saawat tyyssijansa; jossa niiden kanssa eletään melkein luontokappalten elämää, jossa – ties mitä.⁸⁴

Signaturen Messukyläläinens beskrivning av förstaden Kyttälä 1864 är föga smickrande. För Messukyläläinen var Kyttälä en plats där osedligt leverne och brottslighet frodades bland ruckel och lutande kåkar. Det man såg med blotta ögat var ruskigt och det man visste att försiggick där likaså. Dessutom dolde förstaden också en del av sin natur, man kunde bara ana vad som försiggick under ytan.

82. *Wasa tidning* 24.8.1890, 'På turiststråt'; *Aura* 27.8.1890, 'Kynäkyhäelmiä matkaltani'.

83. *Tampereen Sanomat* 10.6.1887, 'Muistoja 1,051 kilometrin matkalta'.

84. *Suometar* 30.7.1864.

Som redan tidigare nämnts började de flesta resenärerna sin resa i Tammerfors på tågstationen i Kyttälä. Alla kom ändå inte att beskriva den första delen av resan. Samtidigt som detta bekräftar resandets och reseskildringarnas karaktär och funktion som en sorts social positionering så avgränsar det också turistens rum och framhäver turismens topografi. Kyttälä hörde helt enkelt inte till det Tammerfors som besöktes och beskrevs utan var på sin höjd enbart en genomfartsort, en *icke-plats*. Det gäller dock också att notera att Kyttälä i jämförelse med andra platser i staden nämndes förhållandevis ofta. Stadsdelen nämns i sammanlagt tolv av de reseskildringar som ingår i materialet, vilket är lika ofta som till exempel Pynike och mer än både esplanaden och Nottbecks trädgård. Det anmärkningsvärda är ändå när Kyttälä börjar komma upp i reseskildringarna. Stadsdelen hade nämligen inte samma konstanta popularitet som till exempel Pynike.

Den första resan in i staden som gick genom Kyttälä och beskrivs i en reseskildring gjordes 1866. Där framstår Kyttälä som svårt att definiera – något som varken är landsbygd eller stad – och även om godsägarnas tomtaffärer framstår i något tvivelaktigt ljus som en erövring så beskrivs förstaden i relativt neutrala ordalag som uttryckligen fabriksarbetarnas hemvist:

På slutet af färden befinner man sig en god wägsträcka midt emellan landsbygd och stad. Det är det s.k. nummertorparnes förstad; fabriksarbetare, som straxt utanför staden (hwars mark först börjar midtuppå strömmen) hyrt sig byggnadstomter och potatisland; en passant för godsegaren. Klockan slår 1 och wi åka genom en böljande ström af flere hundradetal till middagen hemwandrande fabriksarbetare in i fristaden Tammerfors.⁸⁵

Inköpet av Kyttälä hade debatterats i flera repriser sedan 1830-talet. Diskussionen blossade åter upp 1871 då handlanden L. F. Hammarén återupptog frågan med stadens äldste. I juli 1872 tog en resenär från Helsingfors upp ärendet och konstaterade då likaså neutralt att förstaden bestod av fabriksarbeters boningar som de byggt på arrenderade tomtplatser. Nu fanns ändå redan en antydning om att området bland annat på grund av bristande övervakning och ordning var ett problem:

Årligen hafva antalet af dessa arrenden stigit, och nu bo der redan öfver 3000 personer i små hus, som för det mesta uppstått utan ordning och plan, hvarföre och denna fristad, med hvilken stadens myndigheter ha intet at skaffa, erbjuder en

85. *Hufvudstadsbladet* 23.3.1866, 'En utflykt till Tammerfors'.

förvirrad obehaglig anblick, i stället att den [...] kunnat blifva treflig och prydlig, om den blifvit bebyggd efter en förutbestämd, för ändamålet lämpad plan eller tomtindelning.⁸⁶

Den okontrollerade tillväxten, obefintliga kontrollen och överlag motbjudande synen var Kyttäläs yttre kännetecken. Idealet att staden skulle vara välordnad och prydlig hade vuxit fram under 1700-talet och kom att stärkas under 1800-talet. Kyttälä skar sig uppenbart med detta ideal, något som också poängterades vid flera olika tillfällen. Stadsdelen var ”alt annat än vacker och regelbundet bebyggd”.⁸⁷ Den första kontakten med Tammerfors kunde till och med vara så avstötande att man inte över huvud taget ville stanna upp innan man nådde forsen:

Kun asemalta lähtee kaupunkiin wiewää tietä, on näkyala ensialussa jotenkin ruma; wanhoja pieniä puuhökkeleitä kosolta säännöttömässä järjestyksessä. Sillalle päästyä tekee mieli jo pysähtää ja lähemmin katsahtaa siwulle oikeaan ja wasempaan.⁸⁸

Forsen fungerar också som gräns mellan sunt och osunt för *Östra Nylands* skribent, som i enlighet med tidens sundhetsideal noterar att allt öster om forsen är eländigt och att till och med luften är sämre där. Som helhet är förstaden för skribenten alltså inte enbart oordnad och icke-estetisk utan rentav hälsovådlig. I Kyttälä materialiserades samtidens abstrakta och sammankopplade hotbilder: sjukdomar och fattigdom.

Den mest kritiska beskrivningen av Kyttälä gjordes av signaturen Nobody, som i två olika reseskildringar i två olika dagstidningar i hårda ordalag gick åt förstaden. Precis som många andra lät Nobody förstå att forsen utgjorde en skiljelinje mellan bra och dåligt, och att Kyttälä var ett nödvändigt ont att ta sig igenom innan staden erbjöd sin belöning:

Det första intrycket af Finlands Manchester är allt utom fördelaktigt, man är nämligen tvungen att passera tvärt genom Skyttälä förstad med dess eländiga ruckel och smutsiga gränder. Men har man engång hunnit så långt som till den nya järnbron öfver forsen, så försvinner genast hvarje känsla af beklämndhet vid åsynen af den tjugande tafla, som här utbreder sig för främlingens häpna blickar.⁸⁹

86. *Helsingfors Dagblad* 9.7.1872, 'En utflygt till Tammerfors'.

87. *Wasa Tidning* 24.8.1890, 'På turiststrät'.

88. *Aura* 27.8.1890, 'Kynäkyhäelmiä matkaltani'.

89. *Tammerfors Aftonblad* 11.5.1886, 'Från Helsingfors till Finlands Manchester'.

Den ovan citerade inresan till Tammerfors publicerades i stadens egna aftonblad och det ter sig som om skribenten utövat en viss själv censur. Som det framgår av en reseskildring publicerad i *Åbo Underrättelser* var Kyttälä för Nobody inte bara oordnat och till sitt yttre motbjudande utan också ett ställe där ”ruskiga individer af båda könen samt trasiga barbenta barnungar möta wandringsmannen öfwer allt, andra styggelser att förtiga”.⁹⁰ Kyttälä kunde till och med likställas med den blinda människoätande jätten Polyfemos:

Det första intrycket, som den resande får af ’Finlands Manchester’ wid utstigande ur jernvägswaggonen, är allt utom imponerande. Man måste nemligen för att komma till den egentliga staden passera twärt igenom Skyttälä wäldiga förstad med dess smutsiga gator och gränder, ett verkligt monstrum horrendum, cui lumen ademptum.⁹¹

Också en skribent i *Björneborgs Tidning* gjorde liknande observationer om befolkningen i Kyttälä: ”en fabriksarbetare har alltid något karaktéristiskt, något egendomligt i dräkt och skick och dertill, beklagligtvis nog, oftast något sjukligt hos sin yttre typ”.⁹²

Arbetarklassen och de lägre klasserna var för resenärerna symboler för industrialiseringens baksida. Stadens – och i förlängningen hela samhällets – sundhetsförhållanden och arbetarklassens och de lägre klassernas fattigdom och boendeförhållanden var en del av samma fråga eftersom det som ansågs vara de lägre klassernas medfödda utsatthet och benägenhet till sjukdomar bedömdes försämra hela stadens hälsoförhållanden.⁹³ I denna kontext är den rörliga arbetaren inte bara en påminnelse om moralisk underlägsenhet utan också ett direkt hot mot samhället. Den rörliga arbetaren blir en vandrande symbol för industrialiseringens avigsida och paradoxalt den som möjliggör industrisamhället men också potentiellt förstör det.

Då Kyttälä 1877 blev en del av Tammerfors stad gavs nummertorparna en möjlighet till att skriva kontrakt – de hade dittills i de flesta fall enbart haft muntliga kontrakt – om ett hyresavtal på 15 år. I kontraktet

90. *Åbo Underrättelser* 7.8.1886, ’Sommarbref från Tawastland’.

91. *Åbo Underrättelser* 7.8.1886, ’Sommarbref från Tawastland’; ”Knappt har de orden sagts, förrn vi varsnar mitt ibland hjordar uppe på bergets kam en ofantlig koloss – det är herden själv, Polyfem, som kommer, ett vanskapt, skrämmande, monster, fråntagen ögats ljus”, Vergilius, *Aeneiden* (Borås 1988), sång III, s. 655.

92. *Björneborgs Tidning* 18.7.1883.

93. Harjula, *Tehdaskaupungin takapihat*, s. 21–23.

ingick också en hyreshöjning vilket resulterade i att få valde att gå med på stadens villkor. Detta kom ändå i praktiken att innebära att Kyttälä fick stå kvar som förut ända till våren 1892. Saneringen av Kyttälä kom därför igång först i början av 1890-talet. Den framskred dock mycket snabbt och Tavastvägen kantades snart av nybyggen. Skillnaden mellan stad och landsbygd blev tydligare och de nya höga husen skymde de små rucklen och den oreda som fanns kvar direkt bakom fasaderna.⁹⁴

Kyttäläs sanering var ett led i moderniseringen av stadsrummet i Tammerfors. Den moderna industristaden krävde en enhetlig stad och stadsbild men också en stadsbild som var anpassad till en ny ekonomi och ett nytt samhälle. Henri Lefebvre har påpekat att strävan efter att utplåna skillnader och säregenheter i rummet har som följd att man framhåller skillnader då ett nytt rum produceras.⁹⁵ I Tammerfors tog detta sig senare uttryck i att man anlade skilda arbetarstadsdelar öster om järnvägen medan området väster om järnvägen förvandlades till ett modernt och enhetligt stadsrum.

Samtidigt som saneringen började blev Kyttälä mer synligt i rese- skildringarna. Under perioden 1891–1898 beskrevs Kyttälä i sex av sju reseskildringar. Den otrevliga förstaden blev en symbol för den framåt- anda och utveckling som Tammerfors i de flesta resenärers ögon stod för. Från att ha varit ett exempel på stagnation och hämmad utveckling blev Kyttälä ett uttryck för den raka motsatsen. Det spelade egentligen ingen roll om de lutande rucklen stod kvar eller inte, i samma stund som saneringen påbörjades ändrades också uppfattningen om Kyttälä. Förstaden sågs i ett annat ljus. Till stor skillnad från Nobodys blinda jätte, som inte hade annat än mörker framför sig, hade Kyttälä nu en framtid.⁹⁶

94. Rasila, *Tampereen historia*, s. 167–175.

95. Lefebvre, *The Production of Space*, s. 46–53.

96. *Westra Finland* 8.8.1891, 'Bref till W.F.': "En annan del af staden, hvilken ingalunda i framtiden kommer att blifva den obetydligaste, är d. s. k. Skyttälä sidan. De gamla rucklen, hvilka bildat denna stadsdel, kvarstå visserligen ännu, men måste i närmaste framtid raseras för att ersättas af nya bygnader."; *Tammerfors Aftonblad* 6.9.1892, 'Några reseintryck från Tammerfors och dess omgifningar': "En resande som senaste höst passerade genom Tammerfors och nu återgör ett besök här vill till en början icke känna igen sig. – Hvar har Skyttälä tagit vägen? tänker han och frågar möjligen detsamma af droskkusken. Han får då veta att det gamla Skyttälä är borta och att ett nytt kommer i stället alt hvad det hinner. Med glädje iakttagert man detta."



Bild 2. Den nya avenyn i Kyttälä sedd senast 1900 från Hotell Wasa (Bauers hotell) invid tågstationen. Till höger det 1896 färdigställda järnvägsarbetarnas hus. Bild: Museiverket, historiska bildsamlingen HK19430220:74.

Den nya breda avenyn som ledde från nya kyrkan i västra sidan av staden över bron rakt till tågstationen ändrade på hur man såg förstaden. Då man tidigare var tvungen att åka kring Kyttälä kunde man från och med 1892 köra rakt igenom. Vägen från stationen stod nu helt öppen och Tammerfors var en enhetlig stad som tydligt skilde sig från landsbygden:

I Tammerfors, privilegiernas, fabrikenas och ånghvisslornas stad, som förr dessutom var beryktad för sin usla arbetareförstad, Skyttälä, ser man genast vid ankomsten till järnvägsstationen, att den sist nämnda orsaken till stadens ryktbarhet håller på att försvinna. Den samling af eländiga fallfärdiga kojor, till hvilka man kom längs smala gränder, smutsigare än de värsta byavägar och i hvilka bland smuts, sjukdomar och elände den hederliga fattigdomen trängdes med lasten och brottet, detta förfärliga Skyttälä håller på att utplånas från jorden. Den omväg, hvilken förr ledde från staden till stationen rundt om Skyttäläs sydkant, existerar ej mer. Istället för den åker man nu längs en bred "aveny", som dragits midt igenom det förra och kantas af nya hus.⁹⁷

Den nya breda avenyn medförde flera ändringar: stationen blev direkt sammankopplad med torget och Kyttäläs utseende ändrade genom den nya rutplanen liksom genom att den nya huvudgatan kantades

97. *Helsingfors Aftonblad* 7.7.1893, 'Sommarbref IV'; *Wasa Tidning* 18.8.1895: "Från järnvägsstationen leder genom det förr så otrefliga Skyttälä en bred och välbebyggd gata till den egentliga staden på forsens västra strand. Sedan man passerat den stora körbron öfver forsens och en kort gata, befinner man sig wid torget [...]" Även *Åbo Underrättelser* 28.9.1895.

av nybyggda hus. Kyttälä blev ”en verklig stadsdel” och ”ett uppenbart bevis på att det går framåt i förstaden”.⁹⁸

Besökare som tidigare hade rest till Tammerfors och kände till det gamla Kyttälä blev ofta överraskade av den totala förändringen. En resenär från Kuopio skrev:

Edellisellä käyntikerrallamme oli Kyttälä waan hökkeleitä ja rähjiä täynnä. Nyt se on järjestetty ja suuri kiwikartanoita kohoaa ehtimiseen ja wieraan silmään heti pistävät asemalle tultua. Asema näet on juuri tässä uudessa kaupunginosassa ja sitä wastapäätä on suuri hotelli matkustwaisia warten.⁹⁹

För en skribent i *Åbo Underrättelser* var förändringen så total att de nya stadsdelarna, som inkluderade Kyttälä, för denne till och med paradoxalt nog var modernare än den gamla staden: ”I de nybyggda stadsdelarne har man i allmänhet luftigare gator och större hus, mestadels dock af trä, än i den gamla staden, där både gator och en mängd hus äro vid sitt gamla, d.v.s. tränga och hopträngda.”¹⁰⁰

Kyttäläs totala förändring beskrivs ur en resenärs synvinkel väl i ett ”Bref från landsorten” publicerat i *Hufvudstadsbladet* på hösten 1893. Skribenten åskådliggör tydligt de huvudsakliga problemen som kopplades med förstaden: brister i hälsa, moral och utveckling:

Den resande, som stiger af tåget vid Tammerfors station och begifver sig vidare inåt staden, förvånar sig att finna den öster om forsen belägna delen af staden, den ökända förstaden Skyttälä, i ett helt annat skick än förut [...]. Ännu för ett år sedan stod det gamla Kyttälä kvar: en labyrinth af ruckel, placerade i en lerpöl samt bebodda af samhällets torftigaste medlemmar och ofta utgörande en eftersökt fristad för dem, som å egen eller annan ort hade något otaldt med polisen. På sensommaren ifjol jämnades kåkarne med marken och grushögar, nakna skorstensmurar samt hopar af rifvet timmer gáfvo platsen ett utseende, som om en vådeld gått däröfver. Nu går en bred, nyplanerad gata, kantad af prydliga sten- och trähus i rak linje ned till den öfver forsen ledande vackra järnbron, och till denna hufvudgata gränsa andra gator, äfven de delvis bebygda med trä- och stenhus. Längs gatorna leder de elektriska båg slampornas nätvärk och ryska gatläggare, af hvilka våra inhemska yrkesbröder icke ännu synas hunnit lära konsten, att åstadkomma en jämn och hållbar fältstengata, knacka ifrigt öfver alt. Planteringar finnas, utom några af gammalt kvarstående träd här och hvar, ännu endast iform af en liten lummig berså kring en vattenpaviljong nere vid bron, men plankartan öfver den nyreglerade stadsdelen upptager en esplanad såsom omgifning för en projekterad kyrka.¹⁰¹

98. *Helsingfors Aftonblad* 7.7.1893, 'Sommarbref IV'.

99. *Savo-Karjala* 29.4.1896, 'Muistelmia länsimatkoilta VIII'.

100. *Åbo Underrättelser* 30.1.1898, 'Bref från Björneborg'.

101. *Hufvudstadsbladet* 9.9.1893, 'Bref från landsorten'.

Då resenärernas Tammerfors kan förstås i kontexten av nationsbygge genom både framhävande av natur och industrialisering så bör också synen på Kyttälä förstås i flera delvis sammanflätade kontexter, dels handlade synen på förstaden om en materialisering av sundhetsideal genom fokus på arbetarnas och de fattigas boendeförhållanden. Dels handlade det om stadens och samhällets modernisering och dels om att löftet om en ljus framtid hotades av de lägre klasserna. Kyttälä kan alltså också förstås som ruin av det gamla men också som påminnelse om ett potentiellt framtida förfall. Kyttälä var ett materialiserat uttryck för arbetarklassens underlägsenhet, industrialiseringens avigsidor och för ett hot mot den utlovade ljusa framtid som industrialiseringen erbjöd. Kyttälä visar också på hur stadsrummet genom subjektiva upplevelser och reproduktion är i konstant förändring; den ena stunden var förstaden transparent och förvann helt ur bilden eller var en icke-plats, den andra stunden överfetischerades den och gavs en märkbar betydelse. Den fria, moderna och välordnade staden skulle vara enhetlig av estetiska skäl men utplånandet av säregenheter och skillnader hade också en betydande inverkan på Kyttälä som levt rum. Stadsdelens förändring medförde trygghet och lugn.

Sammanfattning

I Tammerfors inleddes en snabb industrialiseringsprocess under 1800-talet. Den fortsatte in på nästa sekel och befäste staden som Finlands första regelrätta industristad. Till det yttre hade den lilla staden grundad 1779 på hundra år förändrats markant: staden hade vuxit och dess område blivit större, silhuetten dominerades av stora fabriker och järnvägen hade knutit inlandsorten till det övriga Finland. Tammerfors säregna karaktär som industriort var redan tidigt föremål för intresse både runtom i Finland och utomlands. Då järnvägsförbindelsen till staden öppnades 1876 kom man i ökad omfattning att företa nöjesresor till det som sågs som ett uttryck för det nya Finland. Tammerfors blev ett resmål. Fram till 1898 publicerades minst 33 ingående reseskildringar om resor till Tammerfors i 19 olika tidningar i Finland. Genom att studera dessa har jag kartlagt resenärernas rumsliga praktiker och turismens topografi och de uppfattningar och tolkningar om Tammerfors och om förstaden Kyttälä som spreds i Finland.

Resenärerna rörde sig i samma områden och besökte huvudsakligen samma platser. Rutterna genom staden kan stakas ut genom att

man följer de beskrivna platserna. Samtidigt får man en tydlig bild av resenärernas stadsrum. Den bild av Tammerfors som reproducerades beskrev en framåtgående industristad vars konstanta utveckling hade en motvikt i den vackra kringliggande naturen. Reproduktionen genom reseskildringar följer i viss mån den process som Dean MacCannell har betecknat som *Sacralization*. Tammerfors som resmål beskrevs som Finlands Manchester och var tydligt avgränsat till platser som hade en direkt anknytning till stadens industrialisering – fabrikerna, forsen och industrimagnaten Nottbecks park med mera. Också förstaden Kyttälä beskrevs i ett anmärkningsvärt antal reseskildringar. För resenärerna utgjordes Tammerfors centrum ändå av ett område som innefattade både det traditionella administrativa (makt)centret och fabrikerna inte långt ifrån. Det industriella var konstant närvarande, antingen genom de höga fabrikkorstenarna som man kunde se från alla platser i staden, eller genom lukten av stenkolsrök, åsynen av arbetare eller ljudet av ångvisslor. För resenären var det industriella totalt och omöjligt att undvika. Människorna i stadsbilden nämndes i regel inte. Då de nämndes var det antingen som flitiga arbetare eller som en dubiös underklass – också detta i enlighet med industristaden som resmål. I reseberättelserna beskrevs staden som framåtgående, modern och som ett uttryck för framtiden. Förutom synen på staden återspeglar detta i en bredare bemärkelse också en syn på industrialiseringen som ett löfte om en god framtid i enlighet med en kristen världsåskådning.¹⁰²

De platser som inte hade en direkt anknytning till industrin besöktes för den romantiska upplevelsen. Tammerfors låg mitt i ett nationalromantiskt ideallandskap med vacker orörd natur, sjöar och gamla bygder. Naturen runtom gjorde sig påmind genom forsen och kort utanför stadens kärna fanns utmärkta platser för att njuta av det finländska nationallandskapet. Pynikeåsens potential som dragkrok hade identifierats tidigt och för att locka till sig resenärer hade man redan på 1840-talet låtit uppföra en paviljong. Senare byggdes ett utsiktstorn på åsen. Från tornet kunde man beskåda det förnyade nationallandskapet med inslag av såväl kontinuitet som förändring: natur, historia och industrialanläggningar. Tammerfors kunde till och med tolkas som storfurstendömet i miniatyr, en plats där allt som var kännetecknande för Finland möttes.

102. Se Haapala, 'The rise and fall of industrial society. Perceptions of urban reality', s.82.

Förstaden Kyttälä var för majoriteten av resenärerna den första kontakten med staden. Från tågstationens trappa var man tvungen att lyfta blicken över förstadens ruckel för att se fabrikkskorstenarna och de glimmande fönstren i bakgrunden. Vägen in till staden gick fram till 1892 längs en dåligt skött landsväg, som stenbelades i slutet av 1880-talet och som man visserligen började sörja mera för ju närmare Kyttäläs sanering kom. Först 1892 kunde resenärerna ta sig raka vägen från tågstationen längs Tavastvägen kantad med nybyggen fram till bron över forsen och till stadens torg.

Resenärernas berättelser, alltså mänsklig aktivitet, upplevelse och mänskligt beteende, visar hur de rumsliga praktikerna i Kyttälä materialiserade förstaden. Kyttälä ska studeras som ett rum i konstant förvandling eftersom förstaden den ena stunden ignoreras och tas förgiven och den andra stunden överbetonas. Innan saneringen kom igång i början av 1890-talet beskrevs Kyttälä som en i det hela otrevlig och oordnad plats och genomfarten som en obehaglig och till och med hälsovådlig upplevelse som utgjorde ett hot. Alternativt förblev förstaden en *icke-plats* och gjordes osynlig. Forsen i staden, vilken för många resenärer fungerade som retorisk ursprungsberättelse blev för dem som beskrev Kyttälä en skiljelinje mellan underutvecklat och modernt. Allt som fanns mellan stationstrappan och forsen var länge primitivt. I och med att Kyttäläs sanering inleddes kom också beskrivningarna av förstaden att ändra karaktär. Trots att de gamla fallfärdiga rucklen fortfarande stod kvar kom skildringarna av förstaden att bli allt positivare och samtidigt som de lyfte fram den som ett uttryck för stadens framåtanda.

Från att ha varit en utsiktslös och underutvecklad ort präglad av dålig infrastruktur, brottslingar och dubiösa individer blev Kyttälä under loppet av några år ett typexempel på modernisering och framåtanda. Förstaden som ännu i slutet av 1880-talet i många fall var transparent och en del av staden som man absolut inte uppehöll sig vid hade under de första åren på 1890-talet förvandlats till det motsatta. Det räcker med att man jämför fotografiet som är taget från tågstationens trappa (bild 1) med postkortet (bild 2) som visar en bred aveny, modern arkitektur, ett öppet stadsrum och promenerande invånare. Allt på en bild taget från en plats där man uttryckligen ska uppehålla sig: Bauers hotell i stadsdelen Kyttälä.