

## Junista ja katseista

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

Wolfgang Schivelbuschin alunperin vuonna 1977 ilmestynyttä teosta *Junamatkan historia* (alk. *Geschichte der Eisenbahnreise. Zur Industrialisierung von Raum um Zeit im 19. Jahrhundert*) voitaisiin kutsua vaikakapa teknologian mentaalihistorian nykyklassikoksi. Tällainen poikkitieteellinen ja vaikeasti paikannettava tutkimusala ei sinänsä ole uusi (Schivelbuschin keskeisiä taustavaikeuttajia ovat Walter Benjamin, Georg Simmel ja Norbert Elias), mutta vasta *Junamatkan historian* jälkeen se on vakiinnuttanut asemaansa yhtenä modernin kulttuurin ja modernin kokemuksen tutkimuksen keskeisistä alueista. Suomessa Schivelbuschin teoksen jälke-  
läisistä voidaan mainita ainakin Hannu Salmen *Atoomipommilla kuuhun*, joka sivuaa paitsi aikakäsityksen muutoksia ja suhtautumista audiovisuaalisiin laitteisiin ja atomienergiiaan, myös Schivelbuschin aihepiiriä, liikennevälineisiin kohdistuneita pelkoja ja toiveita.

*Junamatkan historia* palvelee kahta tarkoitusta: se kartoittaa nimensä mukaisesti rautateiden ja matkustustapojen kehitystä 1800-luvulla, mutta samalla ja ennen muuta se ottaa tehtäväkseen selvittää niitä perustavanlaatuisia muutoksia tilan ja ajan hahmottamisessa ja havaitsemistavoissa, joita teollistuminen toi mukanaan. Vaik-

ka Schivelbuschin huomion keskipisteenä on rautatie, hän poikkeaa vähän väliä "sivuraiteille" tarkastelemaan tavaratalon, keinotekoisen valaistuksen ja lasiarkkitehtuurin kaltaisia rinnakkaisilmiöitä. Nopean teknologisen kehityksen ja yhteiskunnallisten muuttusten keskeltä hän jäljittää kokemusmaailmaa, jota määrittää yhtäältä pelko ja kauhu muutoksia, vauhtia, väkivaltaisia onnettomuuksia sekä fyysisiä ja psyykkisiä sairauksia kohtaan, ja toisaalta uudenlaisen turvallisuuden tuntu, viehtymys laajenevaan ja nopeasti vaihtuvaan ärsykeympäristöön, sekä (alkuvaiheessa) utopia demokraattisesta tilasta, joka ei jäsentynyt yhteiskunnallisten rajojen mukaisesti.

Mutta miksi junamatkan historiasta kertova kirja on syytä nostaa esille audiovisuaalisen kulttuurin tutkimukseen omistautuneessa lehdessä? Ytimekkään vastauksen antaa Lynne Kirby, joka teoksessaan *Parallel Tracks - The Railroad and Silent Cinema* (Duke University Press 1997) nimeää rautatien esielokuvalliseksi ilmiöksi ja rautatien ja elokuvan kaksoisolennoiksi: molemmat voidaan nähdä katsomisen koneistoina, jotka valloittavat aikaa ja tilaa ja kuljettavat katsojaa/matkustajaa fantasiaan ja uniin.

Ei varmasti ole pelkkää sattumaa, että juuri *L'Arrivé d'un train en gare de la Ciotat* sai myyttisen "ensimmäisen elokuvan" epiteetin. Lumière-veljesten elokuva ja sen esityksiin liittyvät tarinat katsojista, jotka järkyttyvät uskoessaan junan ajavan heidän päälleen, antavat oivallisen esimerkin sekä havaitsemisen muutoksista että kumpaankin teknologiaan liitettyistä psykologisista vaikutuksista:

katsomoon syöksyvä juna palautti hetkellisesti tuntuman katseen *etualaan*, joka Schivelbuschin mukaan oli maisemaa halkovan junan ja 1800-luvun panoraamakuvien myötä haihtunut ihmisten kokemusmaailmasta - ja joka elokuvakoneiston normalisoiduttua ja katsojan ja valkokankaan eriydyttyä menetti jälleen merkitystään. Ja sitä vaikutusta, jonka junan saapuminen katsomoon aiheutti, on kuvattu samalla shokin käsitteellä, joka oli totuttu liittämään varhaisiin junamatkustuskokemuksiin ja erityisesti junaonnettomuuksiin.

Yhteydet eivät lopu tähän: matka-elokuva oli yksi varhaisen elokuvan keskeisistä lajeista, *junamatka-elokuva* taas yksi matka-elokuvan keskeisistä alalajeista. Jos etäännytetty ja pannoiva näkökokemus junan nelikulmaisesta ikkunasta oli jo sinänsä sukua valkokangaskokemukselle, suhde kaksinkertaistui matka-elokuvassa, joka simuloi kankaalle näkymän liikkuvasta junasta. Tämän simulaation äärimmäisenä muotona oli *Hale's Tours*, jossa katsojat astuivat junavaunua muistuttavaan katsomoon, maksoivat lippunsa "konduktöörille" ja nauttivat matka-elokuvista parhaimmillaan jopa heiluvan liikkeen ja junamatkaan viittaavien ääniefektien kyydittäminä.

Fiktiiviselläkin elokuvalla on aivan alusta nykypäiviin ollut kiinteä suhde juniin. Juna on tarjonnut milloin dynaamisen tapahtumaympäristön, milloin speaktaakkelimaisen ikonografian, milloin suljetun tilan, jossa voi tarkastella ja uudelleenjärjestää sosiaalisia suhteita (ja jonka analysoinnille Schivelbuschin luku vaunuosastojen luokkajärjestyksen muutoksista antaa oivan lähtökohdan), mil-

loin metaforan sille tai tälle asialle. Kirby keskittyy omassa teoksessaan mykän kauden elokuvaan ja Yhdysvaltojen (John Fordin *The Iron Horse*, 1924), Ranskan (Abel Gancen *La Roue*, 1922) ja Neuvostoliiton (Dziga Vertovin *Mies ja elokuvakamera*, 1929) kaltaisiin suuriin elokuvamaihin, mutta yhtä lailla symbioottisessa suhteessa juna ja elokuva ovat eläneet Suomessakin. Todisteeksi riittää jo muutama ilmeinen esimerkki: Hannu Lemisen *Rata-vartijan kaunis Inkeri* (1950) ja juna melodraaman seksuaalisesti ladattuna tilana; Kari Paljakan *Veturimiehet heiluttaa* (1992) ja juna vapauden ja paremman elämän metaforana; 1950-luvun alun rillumarei-elokuvat ja juna koomisen luokkataistelun areenana.

Junamatkan ja elokuvakokemuksen rinnastamista voidaan Kirbyyn tukeutuen jatkaa käsitteellisemmällä tasolla: molempia määritti yhtäaikaan liike ja paikallaan pysyminen. Sekä elokuvankatsoja että junamatkustaja häilyivät jossakin turvallisen unen ja äkillisen shokin rajamailla, yhtäältä pysyivät liikkumattomina penkeissään ja toisaalta kokivat vaihtelun jatkuvasta liikkeestä ja vauhdista. Edelleen Kirby toteaa, että junamatkaan ja elokuvissa käymiseen kohdistuneet pelot ja moraaliset kannanotot muistuttivat hämmäntävästi toisiaan. Molempien teknologioiden oli kyettävä legitimoimaan itsensä ja todistamaan sosiaalinen hyväksyttävyytensä, ja molemmat pyrkivät tekemään tämän demokratisoinnin eleellä, integroimalla rahvaan osaksi sosiaalista kokonaisuutta. Toisin sanoen kaikkein laajimmalla tasolla kummassakin tapauksessa kyse oli

modernin subjektin integroimisesta – sekä sosiaalisesti että kokemuksellisesti – uuteen, teknologian kautta määriteltyyn maailmaan.

Junamatkan historia ei tartu kaikkiin näihin kysymyksiin kirjaimellisesti (itse asiassa panoraamaa lukuun ottamatta Schivelbusch ei juuri käsittele taiteeseen eikä ajanvietteeseen liittyviä rinnakkaisilmiöitä; sen sijaan Esa Sirosen jälkisanat tarjoavat avauksen tähän suuntaan). Teos luo kuitenkin merkittävän pohjan myös varhaisen (ja miksei myöhemmänkin) elokuvan, esielokuvallisten välineiden sekä vuosisadan vaihteen havaitsemistapojen kulttuurihistorialliselle tarkastelulle. Niinpä ei olekaan ihme, että Junamatkan historia löytyy nykyisin jokseenkin välttämättömänä taustateoksena useimpien varhaista elokuvaa ja massaviihdettä käsittelevien tutkimusten lähdeluettelosta. Ja koska Schivelbuschin teos on yleisemmässakin mielessä metodologisesti urauurtava teknologis-filosofis-sosiologinen avaus, Vastapainoa on syytä kiittää tärkeästä ja erinomaisesta suomennoksesta.

**Kimmo Laine**