



Tekniikan Waiheita
ISSN 2490-0443
Tekniikan Historian Seura ry.
39. vuosikerta: 3
2021
<https://journal.fi/tekniikanwaiheita>

Taksi tiettömällä taipaleella ja olematon moottoripyörä – Tarinan merkityksestä kulttuuriperinnön säilymisessä

Risto Nurmi

To cite this article: Risto Nurmi, ”Taksi tiettömällä taipaleella ja olematon moottoripyörä –
Tarinan merkityksestä kulttuuriperinnön säilymisessä.” Tekniikan Waiheita 39, no. 3 (2021):
178–185. <https://doi.org/10.33355/tw.109957>

To link to this article: <https://doi.org/10.33355/tw.109957>

Taksi tiettömällä taipaleella ja olematon moottoripyörä – Tarinan merkityksestä kulttuuriperinnön säilymisessä

Risto Nurmi¹

Johdanto

Arkeologisen esineistön arvo on niiden sisältämässä ja kantamassa tiedossa, niiden kontekstien tarjoamissa viitteissä ja vihjeissä, joita arkeologi pyrkii parhaan kykynsä ja asiantuntemuksensa mukaan tulkitsemaan ja rakentamaan sitä kautta ymmärrettävää kertomusta menneisyyden elämästä. Klassisen arkeologisen toteamuksen, arkeologia on tiedettä roskista,² mukaan arkeologit suhtautuvat arkeologisissa kaivaustutkimuksissa esiin tulevaan esineistöön lähtökohtaisesti menneiden yhteisöjen tietoisesti hylkäämänä tavarana eli roskana. Kaikki esineistö ei toki ole jätteenä pois heitettyä, esineistö voi olla myös hukattua tai tietoisesti kontekstiinsa sijoitettua. Kaikki lähtee kuitenkin arkeologin tulkinnasta. Esineiden alkuperäiset roolit, käyttötarkoitukset, vaiheet ja niiden mukanaan kantamat tarinat eivät ole enää tallella.

Esihistorialliset arkeologiset esineet ovat alkuperäisten tarinoidensa täydellisestä puuttumisesta huolimatta meille pääsääntöisesti itsestään selvää materiaalista kulttuuriperintöä. Tärkeitä merkkejä ja avainaineistoa niin paikallisen, kansallisen kuin globaalinkin menneisyyden tulkinnassa. Modernin ajan materiaalsen kulttuurin suhteen tilanne on toinen. Etenkin teollisen ajan massatuotettu esineistö on meille käyttöiän päättymisen jälkeen suurimmalta osin jätettä, ja useimmiten vieläpä ongelma sellaista. Etenkin luontoon tai ympäristöön hylätty roska herättää tunteita tänä päivänä.

Missä vaiheessa sitten hylätystä jätteestä tulee kulttuuriperintöä ja mitä vaikuttavia tekijöitä prosessi vaatii? Vaikuttavia tekijöitä on varmasti monia, mutta yksi keskeinen vaikuttaja modernin materiaalsen kulttuurin kohdalla on varmasti esineeseen liittyvä tarina – joko todellinen tai keksitty. Esineeseen tai esinekokonaisuuteen liittyvä tarina luo sille yksilöllisen kontekstin ja merkityksen. Yhtäkkiä ongelmasta, joka haluttiin pois silmistä, muodostuukin merkittävä materiaallinen kiintopiste jollekin, jolla on merkitystä.³ Samalla esineestä tulee usein yksilö. Se ei enää ole harmaata massatuotettua materiaa – sille annetaan nimi. Tarinoita on monia ja osa niistä kiertää vain pienellä alueella paikallisesti, kun taas osasta on muodostunut laajalti tunnettuja. Nykypäivän sosiaalinen media on osaltaan vaikuttanut tarinoiden leviämiseen laajemmalle alueelle. Seuraavissa kahdessa tapauksessa käydään lyhyesti läpi pari hyvää esimerkkiä esineistä ja niiden tarinoista.

¹ FT. K.H.Renlundin Museo, Kokkola

² "Archaeology is the study of rubbish" tai "the science of rubbish" on usein arkeologisessa keskustelussa toistettu vertauskuva. (Esim. Rathje & Murphy 2001.)

³ Esimerkiksi Burström 2009.

Partakon Letukka

Metsäauto on viimeisten vuosikymmenten aikana syntynyt käsite. Käyttöikänsä päätteeksi metsään, pois silmistä, hylätty kulkine, jonka luonto on alkanut pikkuhiljaa rappeuttaa ja valata kasvuympäristökseen. Metsäautojen valokuvaaminen on ollut harrastajien suosiossa jo pitkään. Metsäautokuvia voidaan hyvin pitää niin sanottuna modernin ajan *Vanitas*-taiteena.⁴ Viime vuosien sosiaalisen median yleistymisen myötä metsäautovalokuvauksen harrastaminen on vain kasvattanut suosiotaan. Facebookista löytyy lukuisia, vain metsäautokuvaukseen erikoistuneita keskusteluketjuja. Suosiota havainnollistaa hyvin se, että esimerkiksi moottoripyöräharrastajien VMPK ry forum keskustelupalstan yksi ylivoimaisesti luetuimpia ketjuja on juuri ”Metsäautoja”-ketju.⁵ Ketjussa on tällä hetkellä 580 sivua ja sillä on lähes 3 miljoonaa lukukertaa.

Metsäautot ovat herättäneet tunteita myös täysin päinvastaisesta näkökulmasta. Metsässä makaava autonraato on monelle luonnon turmelemista ja ympäristöririkokseen verrattavissa. Materiaalien kierrättämisen yleistymisen ja ympäristönsuojelullisen tiedostamisen kasvu ovat kiihdyttäneet metsäautojen häviämistä suomalaisesta luonnon-/kulttuuriympäristöstä. Prosessi on samalla kiihdyttänyt vastakkainasettelua eri näkökulmien välillä; siinä missä romujen siivoaminen pois metsistä on ympäristöteko, on se toisille kulttuurihistorian hävittämistä. Näkökulmakeskustelua käydään nykyään pääasiassa medioiden keskusteluissa, mutta joitain tapauksia on päädytty ratkomaan jopa oikeusteitse.⁶ Metsäautojen osalta kiista päättyy yleensä ratkaisemattomaksi, sillä kyse on pohjimmiltaan mielipiteistä. Ja metsäauto kun myös itsessään on yhtä aikaa tuota kaikkea – se on romua, se on pois silmistä vietyä jätettä, mutta se on myös tunteita herättävää teollisen ajan materiaalista kulttuuriperintöä.

Partakon Letukan kuvien ilmaantuminen Facebookin harrastajaryhmien uutisvirtaan on tänä päivänä suurin piirtein yhtä varma kevään merkki kuin joutsenten ylilento kevättalviseena aamuna. ”Partakon Letukka” tai ”Partakon taksi” on Inarijärven rannalla lähellä Siuttajoen suuta pienellä metsäsaarekkeella sijaitseva autonromu (Kuva 1). Auto on merkiltään ja malliltaan Chevrolet Styleline vuodelta 1949. Kyseisen auton tiedetään toimineen aikanaan Inarin Partakon kylällä taksina, mutta se on sittemmin seissyt ilman renkaita nykyisellä paikallaan jo todella pitkään. Auto on ollut varmasti yksi Lapin kuvatuimpia romukohteita lukuun ottamatta II maailmansodan aikaisia sotaromuja. Jo ennen internetaikaa autosta julkaistiin kuvia autoharrastealan lehdissä. Auto on kuvauksellisuutensa lisäksi kiehtonut ihmisiä erityisesti sijaintinsa takia. Auto sijaitsee Inarijärven pohjoispäässä järven rannalla paikassa, jonne ei ole tänä päivänäkään olemassa minkäänlaista tietä. Tarinoissa auton kuvataan nököttävän tiettömien taipaleiden päässä keskellä erämaita ja joskus on mainittu, että auto sijaittisi pienellä saarella keskellä Inarijärveä. Todellisuudessa auto ei sijaitse saarella vaan järven rannalla, eikä Sevettijärventiellekään ole todellisuudessa matkaa kuin noin kilometri.

Yksi keskeinen auton tarinan muodostumiseen voimakkaasti vaikuttanut tekijä on todennäköisesti paikan vierestä Inarijärveltä Sevettijärvelle johtava moottorikelkkareitti. Useimmat ihmiset saapuvat auton luo joko moottorikelkalla reittiä pitkin tai Siuttajoen suulle johtavaa kapeaa Inarijärven lahtea jäätä pitkin hiihtäen. Tästä johtuneen myös autokuvien julkaisujen ilmaantumisen ajoittuminen aina kevättalveen – kuumimpaan kelkkailukauteen.

⁴ Burström 2009, 139.

⁵ <https://www.vmpk.fi/forum/index.php?topic=38623.0>.

⁶ Esim. <https://www.iltalehti.fi/uutiset/a/200710266769861>.



Kuva 1. Partakon taksi eli vuoden 1949 Chevrolet Styleline, Inarinjärven rannalla kevättalvella 2021.
Kuva: Janne Turunen.

Reittiä pitkin auton luo saapuva voi tosiaan kokea auton olevan ”keskellä ei mitään” kaukana teistä. Saari-illusio syntyy myös talvella, kun metsäsaareketta ympäröivä suo on lumen peitossa ja aluetta tuntematta ei voi havaita missä järven todellinen rantaviiva menee.

Todellisuudessa auton tarina, tai auton sijaintipaikoilleen päätyminen tarina ei ole lopulta mitenkään mystinen. Eräs harrastaja oli onnistunut tavoittamaan auton entisen omistajan, paikallisen taksiautoilijan, hänen vielä eläessään ja saanut auton todellisen tarinan talteen. Auto on tosiaan toiminut Partakon kylällä taksina. Autoilija asui tuolloin Siuttajoen itäpuolella, Partakon kylän vastarannalla, ja siksi hänellä oli tapana talvisin ajaa autolla järvenlahden yli jäitä pitkin. Eräänä keväänä jäät lähtivät järvestä normaalia aiemmin ja auto jäi kesäksi loukkuun järven tiettömälle rannalle. Tarkoituksena oli ollut ajaa auto seuraavana talvena taas Partakon kylän puolelle, mutta kesän aikana autosta varastettiin renkaat ja siksi auto lopulta jäi niille sijoilleen.⁷

Tänä päivänä Partakon taksi makaa edelleen noilla samoilla sijoillaan kelkkareitin varrella ja herää eloon joka kevät harrastajien keskustelufoorumeissa. Toisin kuin Lapin sotaromun tai hylättyjen autopurkaamoiden suhteen, tunteita herättävä keskustelu ei keskity siihen, onko esineistö arvokasta kulttuuriperintöä vai luontoa saastuttavaa jätettä, joka olisi

⁷ Keskustelu Jari Laukkasen kanssa 24.3.2021.

siivottava pikimmiten pois,⁸ vaan mielipiteet vaihtelevat sen suhteen tulisiko auto jättää rauhaan paikoilleen vai tulisiko se ”pelastaa” kunnostettavaksi tai vaikka harrastajan puutarhakoristeeksi. Molemmat osapuolet ovat joka tapauksessa yhtä mieltä siitä, että kyse on säilyttämisen arvoisesta teollisen ajan materiaalisesta kulttuurista – ei missään nimessä romusta tai jätteestä, joka pitäisi siivota pois luonnosta tai edes näkyviltä. Näkemykset säilyttämisen tavasta vain vaihtelevat.

Herra Snellmanin moottoripyörä

Partakon taksi on itse säilyneenä esineenä edelleen olemassa ja ylläpitämässä tarinaperinnettä itsestään. Aina ei kuitenkaan itse esineen ole tarvinnut säilyä olemassa, jos sen tarinasta itsestään on kasvanut riittävän vahva ja se on alkanut elää omaa elämäänsä. Tai itse asiassa koko esinettä ei ole välttämättä tarvinnut olla olemassa. Tarina on eläessään ja kehittyessään voinut luoda sen itse. Tällainen esine on esimerkiksi herra Snellmanin moottoripyörä.

”Tähän kiveen on moottoripyöräilijä ajanut pahki ja saanut surmansa.” Tällainen teksti on meistettyä messinkilaattaan, joka on kiinnitetty hautakiveä muistuttavaan luonnonkiveen Haukiputaantien varrella Holstinmäellä Oulun pohjoispuolella Kellon Asematien risteyksessä. Laatan lisäksi kiveen on hakattu iso risti ja päivämäärä 20. toukokuuta 1893.⁹ Kyseessä on hyvin tyypillinen paikalla tapahtuneessa liikenneonnettomuudessa menehtyneen muistoksi pystytetty muistomerkki. Näitä muistomerkkejä näkee edelleen silloin tällöin teiden varsilla. Ne ovat yleensä pieniä pussia ristejä, jotka hyvin pian kaatuvat ja maatuvat pois näkyviltä ja samalla häviävät ihmisten silmistä ja sitä kautta muistista.

Kivinen muistomerkki säilyy pidempään, mutta sitäkin täytyy hoitaa ja ennen kaikkea siihen liittyvän tarinan pitää pysyä elossa. Holstinmäen kivi on säilynyt oululaisessa maisemassa ja paikallisessa muistitiedossa jo reilusti yli sadan vuoden ajan. Kivi itsessään hakkauksiin on selvästi vanha, mutta messinkilaatta on nuorempi lisäys. Laatan on selvästi tehnyt ja lisännyt yksityishenkilö, sillä se ei ole ammattimaista työtä. Tekstit on meistetty hapuilevasti irtomeisteillä, sanamuoto sisältää murretta ja laatta on kiinnitetty kiveen peltikattoruuveilla. Kiven ympäristö on yleensä hyvin hoidettu ja ympärillä on kukkaistutuksia. Siitä siis pidetään edelleen hyvää huolta. Tämä kaikki siitä huolimatta, ettei kivi ole edes alkuperäisellä paikallaan. Haukiputaantien linjausta on tällä paikalla muutettu 1900-luvun jälkipuoliskolla ja 1980-luvulla kivi oli siirretty syrjään kevyenliikenteenväylän tieltä. 1990-luvun alkupuoliskolla paikalliset asukkaat, jotka vielä muistivat kiven, löysivät kiven lähistöltä ja siirsivät sen nykyiselle paikalleen lähelle muistitiedossa ollut alkuperäistä paikkaa ja samassa yhteydessä kivi sai myös laattansa.¹⁰

Kivessä itsessään ei ole tietoa siitä, kuka tämä onneton uhri oli, mutta paikallisessa perimätiedossa se toki on hyvin tiedossa. Tarinan mukaan Oulun kaupungin nuori pormestari Karl Arthur Snellman olisi joutunut moottoripyörällään onnettomuuteen ja saanut ulosajossa surmansa. Muistitiedoissa kuvataan, kuinka Snellman olisi ollut matkalla pohjoiseen äänekkäästi paukkuvalla moottoripyörällään, kunnes oli jostain syystä menettänyt ajoneu-

⁸ Esim. Burström 2009; Herva 2014; Herva et al. 2016; Seitsonen & Koskinen-Koivisto 2017; Seitsonen 2020.

⁹ Päiväys on tehty 1800-luvun lopulle tyypillisessä muodossa, jossa päivä ja kuukausi on sijoitettu murtolukuna vuosiluvun satojen ja kymmenysten väliin seuraavasti: ”18 20/V 93”.

¹⁰ Tiri, *Rantapohja* 5.6.2003.



Kuva 2: Snellmanin muistokivi Kellon Holstinmäellä kesällä 2020. Kuva: Risto Nurmi.

vonsa hallinnan. Äänekäs ajoneuvo, joka erään silminnäkijän – silloin pikkupojan – mukaan olisi ollut kolmipyöräinen, mahdollisesti sivuvaunullinen, oli kuulemma herättänyt runsaasti huomiota paikallisten keskuudessa.

Vaikuttava tarina, joka vain ei keskeisiltä osin voi faktojen perusteella pitää paikkaansa. Onnettomuuden tapahtuessa keväällä 1893 kenelläkään ei voinut olla vielä käytössään moottoripyörää. Ensimmäinen kaupallinen moottoripyörä – Hildebrand & Wolfmüller – lanseerattiin markkinoille vasta vuotta myöhemmin keväällä 1894.¹¹ Seuraavana vuonna näitä uutukaisia tuotiin Suomeenkin ainakin yksi, mahdollisesti kaksi. Sveitsiläinen insinööri Josef Renggli toi Tampereelle Finlaysonin tehtaanjohtajan pojille von Nottbeckin veljeksille todistettavasti yhden H&W moottoripyörän, jolla järjestettiin useita näyttäviä näytösajoja Tampereella ja niistä kirjoitettiin useita sanomalehtiartikkeleita.¹² Yhtä lailla myöskään sivuvaunua ei Snellmanin kulkineessa voinut olla, sillä sellainen (polkupyörään asennettu) esiteltiin sotilaskäyttöön ensimmäisen kerran Ranskan armeijalle vuonna 1893 ja patentoitiin moottoripyöräkäyttöön vasta 1903 Englannissa.¹³ Jos Oulun virkaa tekevällä pormestarilla

¹¹ Esim. Brown 2004, 10–15.

¹² Keskinen 1989, 14.

¹³ Sheldon 1955.

olisi vuonna 1893 ollut moottoripyörä, olisi siitä todennäköisesti kirjoitettu useammin kuin kerran paikallisissa sanomalehdissä varsinkin, jos hän olisi sen kanssa ajaessaan menehtynyt.

Totta tarinassa vaikuttaisi olevan se, että K.A. Snellman todella menehtyi noilla tienoin tuona kyseisenä päivänä. *Kaiku*-lehti kirjoitti tapahtuneesta seuraavasti:

Kuollut. Waratuomaria, Oulun m.t. pormestaria Kaarle Arthur Snellmania, joka mennä lauantaina jälkeen puolisen oli lähtenyt polkupyörällä huviretkelle, kohtasi keskellä kiihvasta kulkua arvaamaton sydämen halvaus joka syöksi hänet ajoneuvoineen maahan ja ryösti häneltä hengen muutamassa silmänräpäyksessä.¹⁴

Aikalaislähteiden mukaan pormestari Snellman siis menehtyi sairaskohtaukseen polkupyöräretkellä. Moottoripyörää tarinaan ei liity, eikä paikalla nykyään sijaitsevalla kivellä liene ole itse onnettomuuteen mitään tekemistä. Polkupyörä onkin tässä tapauksessa se loogisempi ja todennäköisempi ajoneuvo, ja kaiken vakuudeksi Snellmanin perunkirjaan on omaisuusluetteloon merkitty ”1st velociped 250mk”¹⁵, eli Snellman tosiaan omisti polkupyörän.

Snellmanin traagisesta pyöräretkestä jää lopulta päällimmäiseksi kysymykseksi vain miksi ja missä vaiheessa Snellmanin pyörään ilmaantui moottori? Ehkä kyseessä on lopulta havainnollistava esimerkki siitä, kuinka myös tarinat elävät ajassa, tai että niiden on elettävä ajassa pysyäkseen elossa. Polkupyöräily oli 1800-luvun lopulla varakkaan porvarisnuorison ajanvietettä,¹⁶ joten on luonnollista, että yhteen Oulun huomattavimmista kauppiassuvuista kuulunut Snellman oli myös hankkinut itselleen aikakauden muotikulkineen. Moottoripyörät ja autot korvasivat vuorostaan polkupyörän yläluokan kulkineina ja huvilaitteina 1900-luvun edetessä. Samalla polkupyörästä tuli yhä enemmän leimallisemmin työväenluokan kulkuneuvo. Tämän aikakauden näkökulmasta on ymmärrettävää, ettei huomattavan kauppiassuvun vesa ole voinut millään rahvaan kulkineella huristella. Tarina sopeutui aikakauteen helposti. Pyörään vain asennettiin tarinoissa moottori, jotta laiteesta saatiin ajan käsityksen mukaisesti oikeaan yhteiskuntaluokkaan sovelias. Näin tarina pääsi jatkamaan elämäänsä. Ajan myötä Karl Arthur itsekin hävisi tarinasta ja koko tapahtuman ainoa maisemassa säilynyt elementti – muistokivi – sai siinä oman roolinsa ja merkityksensä.

Tarina keskeisenä kontekstina

Edellä kerrottujen esimerkkien ja monien muiden vastaavien perusteella voidaan todeta, että ainakin yksi keskeinen tekijä, mikä tekee massatuotantojätteestä merkityksellisiä esineitä, on niihin liittyvä tarina – joko todellinen tai keksitty. Tarina tekee esineestä tai kohteesta yksilöllisen, ja ennen kaikkea tarina luo sille kontekstin. Aivan samalla tavalla kuin esihistoriallinen esine on arkeologille tietoarvoltaan miltei hyödytön ilman arkeologista kontekstitietoa, on vanha autonromu metsässä, saksalaisen lentokoneen jäännökset tunturissa tai muu modernin ajan käytöstä poistunut esine pelkkää jätettä tai kierrätysmateriaalia ilman sosiaalista kontekstiaan – ilman sitä tarinaa, joka tekee siitä meille merkityksellisen. Samoin Holstin-

¹⁴ *Oulun Kaiku* 24.5.1893.

¹⁵ Karl Arthur Snellmanin perunkirja, 14.11.1893, Ale:54, Perunkirjat 1892–1893, Oulun raastuvanoikeuden I arkisto, Kansallisarkisto (KA).

¹⁶ Kylliäinen 2007.

mäen muistokivi olisi ollut pelkkä kivi muiden joukossa ja hautautunut tiettyömaan jäte-
maiden alle, ellei siihen liittynyt tarina olisi pelastanut sitä takaisin paikoilleen muistuttamaan
ohikulkijoita yli sadan vuoden takaisesta onnettomuudesta. Esineet synnyttävät tarinoita,
mutta tarinat myös suojelevat niitä.

Bibliografia

Tutkimusaineisto

Kaiku 24.5.1893. Kansallisarkiston digitaalinen kokoelma. <https://digi.kansalliskirjasto.fi/sanomalehti/binding/532862?page=2>

Oulun raastuvanoikeuden I arkisto, Kansallisarkisto (KA).

Tiri, Antti. "Kohtalon kyydittämänä kohti kalmankiveä." *Rantapohja* 5.6.2003.

Kirjallisuus

Brown, Roland. 2004. *History of the Motorcycle: From the first motorized bicycles to the powerful and sophisticated superbikes of today*. Bath: Parragon.

Burström, Mats. 2009. "Garbage or heritage: The existential dimension of a car cemetery." Teoksessa *Contemporary Archaeologies: Excavating Now*, toimittaneet Cornelius Holtorf ja Angela Piccini: 131-143. Frankfurt am Main: Peter Lang.

Herva, Vesa-Pekka. 2014. "Haunting Heritage in an Enchanted Land: Magic, Materiality and Second World War German Material Heritage in Finnish Lapland." *Journal of Contemporary Archaeology*, 1 (2): 297-321. doi:10.1558/jca.vii2.18639.

Herva, Vesa-Pekka, Eerika Koskinen-Koivisto, Oula Seitsonen ja Suzie Thomas. 2016. "I Have Better Stuff at Home": Alternative Archaeologies and Private Collecting of World War II Artefacts in Finnish Lapland." *World Archaeology*, 48 (2): 267-281. doi:10.1080/00438243.2016.1184586.

Keskinen, Pentti. 1989. *Hyrysysy tulee!: moottoriliikenteen varhaisvaiheita Tampereella*. Tampere: Tampere-seura.

Kylliäinen, Mikko. 2007. "Pikakulkuri saapuu Suomeen." Teoksessa *Velomania! Pyörällä halki aikojen*, toimittanut Kimmo Anttila: 41-93. Tampere: Vapriikki.

Rathje, William L. ja Cullen Murphy. 2001. *Rubbish!: The Archaeology of Garbage*. Tucson: University of Arizona Press.

Seitsonen, Oula. 2020. *Archaeologies of Hitler's Arctic War: Heritage of the Second World War German Military Presence in Finnish Lapland*. London: Routledge.

Seitsonen, Oula ja Eerika Koskinen-Koivisto. 2017. "Where the F... is Vuotso?: heritage of Second World War forced movement and destruction in a Sámi reindeer herding community in Finnish Lapland." *International Journal of Heritage Studies*, 24 (4): 421-441. DOI:10.1080/13527258.2017.1378903

Sheldon, J.A. 1955. "Origin of the sidecar" *The Motor Cycle*, 13. January: 42-43.

Verkkosivut

Veteraanimoottoripyöräklubi. "Foorumi." Luettu 27.6.2021. <https://www.vmpk.fi/forum/index.php?topic=38623.0>.

Iltalehti 2007. "Satojen romuautojen varastointi toi sakkoja." Luettu 27.6.2021. <https://www.iltalehti.fi/utiset/a/200710266769861>.

Haastattelut

Jari Laukkanen 24.3.2021 (haastattelijana artikkelin kirjoittaja).