

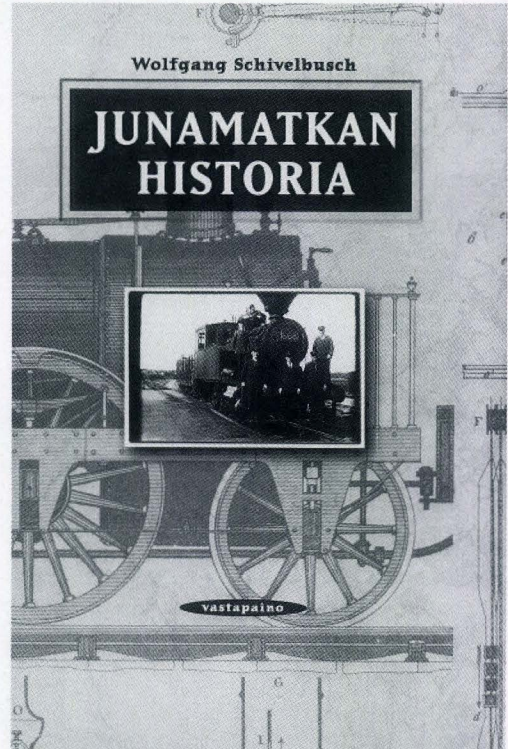
# MARXILAIS-FREUDILAINEN JUNAMATKA

Schivelbusch, Wolfgang, Junamatkan historia. Suom. Margit Heinämäki. Vastapaino, Tampere 1996.

Suomenkielinen rautatiehistoriallinen kirjallisuus sai viime vuonna merkittävän lisän, kun alkuaan vuonna 1977 Saksassa ilmestynyt Wolfgang Schivelbuschin Junamatkan historia suomennettiin. Kirjaan on jälkisanaksi liitetty Esa Sirosen laaja essee, jossa hän lähinnä käsittelee rautatietä suomalaisessa kulttuurissa, etenkin kirjallisuudessa.

Kirjan suomennos on sujuvaa tekstiä, jota lukee mielikseen. Tosin käsite 'junarata' rautatien merkityksessä hiukan häiritsee. Junaratoja lienee sittenkin lähinnä lastenhuoneissa? Suomennoksessa olisi voinut harkita joidenkin alkutekstin toistojen karisimista. Satunnaisten venäläisten nimien transskriptiot olisi pitänyt muuttaa suomalaisiksi. Esimerkiksi Pirogoff pitäisi kirjoittaa suomalaisessa muodossa Pirogov. Kirjan kanteen valitun suomalaisen valokuvan aihe on epäonnistunut. Mitä tekemistä arviolta 1930-lukuisella ratapihatyökuvalla on junamatkustamisen ja matkustajan tietoisuudessa 1800-luvulla tapahtuneiden muutosten kanssa?

Suomalainen kustantaja näyttää ottaneen lähtökohdakseen ajatuksen, että kyseessä on populaariteos. Arvattavasti siksi on jätetty pois alkuteoksen alaotsikko "Ajan ja tilan teollistumisesta 1800-luvulla". Tämän otsikon säilyttäminen olisi kuitenkin kertonut kirjaan tarttuvalle lukijalle paljon oleellista lisätietoa ja auttanut asennoitumaan siihen, mitä tuleman pitää. Kieltämättä tieteellinen alaotsikko saattaisi pelottaa yleisöä. Nyt lukija alkaa ensiksi ihmetellä, mistä oikein



onkaan kyse, aikansa äimistelyään kaivaa alkuteoksen nimen esiin sivulta neljä ja huokaisee vasta sitten helpotuksesta.

Schivelbuschin kirja on tieteellinen teos. Sen perustana ovat Siegmund Freudin ja Karl Marxin teoriat. Schivelbusch johdattaa lukijan teknisen kehityksen aiheuttamien mentaalisten muutosten lävitse. Hän aloittaa rautatien käyttövoiman koneellistumisesta ja lopettaa rautatien jälkiin kaupungissa. Matkan varrella pohditaan niin rautatien asemaa koneellisena kokonaisuutena kuin menneitä käsityksiä rautatiematkan fysiologisista vaikutuksistaakin. Ehkä kaikkein vaikuttavimmillaan kirja on esitellessään šokin eli sotilaallisen yhteentörmäyksen historiaa. Kirjoittaja rinnastaa vastaansanomattomasti jalustimen keksimisestä seuranneen armeijoiden ihmismateriaalin mekaanistumisen ja siitä johtuneen

muutoksen sotilaallisen yhteentörmäyksen luonteessa ihmisen aseman muutokseen taloudessa ja liikenteessä. Tälle perustalle rakennetaan esitys tietoisuuden teollistumisesta: rautatiematkustaja ja sotilas ovat samankaltaisten mekaanisesti toimivien järjestelmien tahdottomia osasia.

Esa Sirosen essee on Schivelbuschin tekstiä vapaammin rönsyilevä. Kirjoittaessaan junamatkasta suomalaisessa kulttuurihistoriassa Sironen esittelee myös Schivelbuschin muuta tuotantoa ja poimii hauskoja oivaluksia sieltä täältä eri elämänalojen piiristä. Suomalaisten rautatiekirjailijoiden kantaisän viitan saa harteilleen Zachris Topelius. Esseellään Sironen haastaa tiedeyhteisön entistä aktiivisemmin tutkimaan rautatien vaikutuksia ihmisten elämään ja ennen kaikkea huomaamaan sen aseman kulttuuri-ilmiönä. Rautatiehistorian onkin

pystyttävä kohoamaan ratanaulojen laskemisen yläpuolelle käsittelemään entistä enemmän ihmisiä. Sekä niitä, jotka löivät ne ratanaulat, että niitä, joiden matka rautatien ansiosta muuttui entistä joutuisammaksi.

Rautatiehistorian ja -kulttuurin tutkimus on monitieteistä. Historiantutkijoita istuu kyllä jo arkistoissa, mutta moniko kansanperinteentutkija tai psykologi kiertää koko amassa aineistoa kaikesta, mitä nykyisin tapahtuu rautatiematkustajan tietoisuudessa? Toivottavasti mahdollisimman moni, jotta jollakulla tulevaisuuden Schivelbuschilla olisi monipuolinen aineisto 1900-luvun junamatkahistoriaa varten.

**Timo Salminen**