

KORKEALTA NÄKYVÄ KAUPUNKI

KATSOMISEN TEKNOLOGIAT URBAANISSA MAISEMASSA

Silja Laine

Teknologiat ovat muokanneet 1900-luvun suomalaista kaupunkimaisemaa monin tavoin. Rakennusteknologiat ovat muuttaneet rakentamisen tapoja ja sitä kautta itse rakennuksia, mutta toisaalta mediateknologiat ovat vaikuttaneet tapoihin joilla kaupunkimaisemaa katsotaan – tai millaiseksi kaupunkimaisemat ylipäätään ovat muodostuneet. Nämä muutokset eivät ole olleet toisistaan irrallaan, vaan liittyvät yhteen monin säikein.

Kun puhutaan suomalaisesta maisemasta, tulee helposti mieleen luonnonmaisema – tai ainakin maaseutumaisema – mutta maisemia voidaan kuitenkin löytää myös kaupungista. Viime vuosikymmenen aikana maisematutkimus on korostanut maiseman konstruointua, tehtyä luonnetta, olipa kyseessä sitten erämaa- tai kaupunkimaisema.¹ Maisema ei ole sellainen kokonaisuus, joka olisi olemassa itsestään ja itsessään, katsojasta huolimatta, vaan maisema syntyy katsomisen kokemuksessa, katsojan silmässä. Ja kuten teknologian tutkija David Nye on sanonut, yksikään silmä ei ole viaton, vaan katsomisen tavat ovat aina teknologisesti ja sosiaalisesti rakentuneita.²

Erityisesti modernilla ajalla teknologiat ovat muokanneet näkemistä ja katsomista jo yksistään siksi, että visuaalisten tuotteiden ja medioiden määrä on lisääntynyt valtavasti. Sen lisäksi, että teknologiat ovat vaikuttaneet siihen mitä on ollut nähtävänä, ne

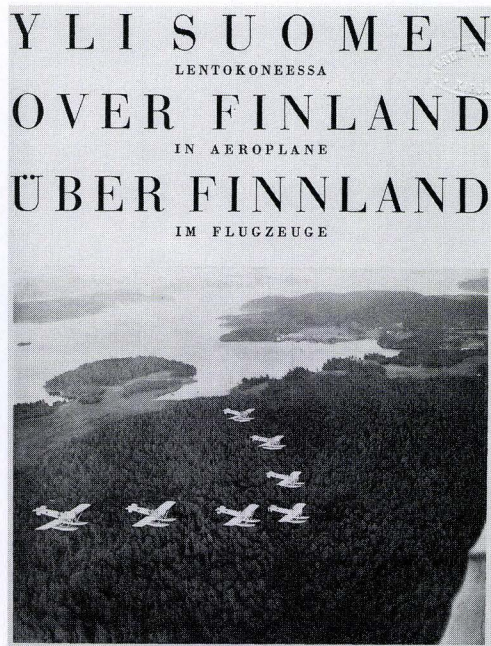
ovat vaikuttaneet näkemisen ja katsomisen tapoihin.³ Liikkuvan kuvan lisäksi erityisesti lehdistöllä on ollut tärkeä rooli kaupunkikuvaston muokkaajana. Varhaisimmat kuvat olivat piirroksia, ja kuvia saatiin myös ulkomailta, mutta 1920-luvun mittaan valokuvien määrä lisääntyi kaikissa lehdissä. Kun valokuvia tehtiin yhä enemmän Suomessa, tuli helpommaksi julkaista kuvia paikallisista kohteista. Edelläkävijänä valokuvien suhteen oli Suomen Kuvalehti.

Suomen Kuvalehden 1920-luvun kuvat rakennetusta kaupungista antavat mielenkiintoisen perspektiivin tuon ajan arkkitehtuuriin ja rakentamiseen. Suomen Kuvalehti on mielenkiintoinen jo pelkästään siksi, että Suomen suurimpana kuvalehtenä se oli kuvien käytön suhteen edelläkävijä, jota toiset kuvalehdet pitkälti jäljittelivät. Toisaalta lukijakunta ei ollut ainoastaan helsinkiläistä vaan lehteä luettiin ympäri Suomea. Kuvat Helsingistä ylittivät siis paikallisuuden rajat

eivätkä olleet pelkästään helsinkiläisille tarkoitettuja, vaan niillä luotiin kuvaa yhteisestä pääkaupungista kaikille Suomen asukkaille.⁴

Vielä 1800-luvulla rakennuskorkeudet ja niiden säätely eivät kovinkaan oleellisesti muokanneet rakennustoimintaa. Tonttimaata oli Helsingissä halpaa, eivätkä matalat rakennuskorkeudet siksi muodostuneet kovinkaan keskeisiksi taloudellisesti kysymyksiksi. Vasta rakennustoiminnan vilkastuessa, keskusta-alueen tiivistyessä 1800-luvun loppupuolella ja viimein hissien yleistyessä vuosisadan vaihteesta lähtien tuli kysymys rakennuskorkeudesta niin tärkeäksi, että siihen katsottiin aiheelliseksi puuttua rakennusjärjestyksessä.⁵ Jo 1900-luvun alun arkkitehtuuri suosi erilaisia tornimuodostelmia, ja pilvenpiirtäjiäkin suunniteltiin. Kaikkein pisimmälle edennyt pilvenpiirtäjäsuunnitelma oli Sigurd Frosteruksen Stockmannin yhteyteen piirtämä 15-kerroksinen rakennus,⁶ mutta varsinkin 1920-luvun lopussa ja 1930-luvun alussa rakennettiin ja suunniteltiin muitakin taloja, joiden rakennuskorkeus ylitti selvästi aiemmat korkeudet. Korkeimpia rakennuksia, kuten esimerkiksi hotelli Tornia, kutsuttiin pilvenpiirtäjiksi, mikä kertoo varsin konkreettisesti siitä, kuinka korkeiksi aikalaiset nämä rakennukset mielsivät. Rakennuskorkeus oli, ja on toki edelleen, osaltaan rakennusmenetelmiin ja tonttien hintaan kytkeytyvä ilmiö, mutta sen vaikutukset siihen, millaiseksi kaupunkimaisema hahmotettiin ja millaisena kaupunki haluttiin nähdä, olivat moninaiset.

Ensimmäkin nousevat korkeudet aiheuttivat mittakaavan ja perspektiivin muutoksen. Paitsi että ihmiset saattoivat nyt asua korkeammalla, niin myös se mitä katutasolta pystyi näkemään ja havainnoimaan, muuttui. Samoihin aikoihin kun rakennuskorkeudet faktisesti muuttuivat, alkoi media (erityisesti lehdet, elokuvat ja mainokset) tuottaa uudenlaisia mielikuvia kaupungeista ja kaupunkilaisesta elämäntavasta. Osaltaan kysymys oli kansainvälisten ilmiöiden



WSOY julkaisi vuonna 1928 kuvakirjan, jossa kotimaaisemia katseltiin ilmavoimien lentokoneesta. Yli Suomen lentokoneessa. Over Finland in Aeroplane. Über Finnland im Flugzeuge. WSOY, Porvoo, 1928.

kansallistamisesta tai ainakin niiden sovitelemisesta paikallisiin olosuhteisiin. Toisaalta näitä erilaisia mediaesityksiä voidaan myös tulkita eräänlaisina lukuohjeina: miten ymmärtää modernisoituvaa kaupunkiympäristöä, miten suhtautua moderniin arkkitehtuuriin. Esimerkiksi korkeat talot, pilvenpiirtäjät ja dramaattiset ylhäältä alas tai alhaalta ylös leikkaavat kuvakulmat olivat tärkeä osa 1920-luvun kansainvälistä urbaania kuvakulttuuria ja ne löysivät paikkansa myös suomalaisessa mediakuvastossa.⁷

Aivan kaikkea kansainvälistä ei tietenkään omaksuttu eikä hyväksytty, pikemminkin kyseessä oli jatkuva neuvottelu siitä, mikä voidaan hyväksyä suomalaiseksi. Milaista suomalaisuutta esimerkiksi pilvenpiirtäjä edustaa, vai onko se suomalaisessa kaupunkimaisemassa aina vieras elementti? Kaupunkimaiseman ja kaupunkiarkkitehtuurin esittämisessä voidaan havaita saman-

kaltaisia kehityskulkuja kuin mainoksissa. Mainonnan kentällä kansainvälisyys, muualta lainatut kuva-aiheet ja vaikutuskeinot (ensimmäiset mainokset olivat suoraan ulkomailta lainattuja kuvia, joihin oli vaihdettu suomalaiset tekstit) herättivät tarpeen kansallisen mainostyylin luomiseen.⁸

Erilaisista rakennustyypeistä pilvenpiirtäjä herätti ehkä kaikkein eniten erilaisia mielipiteitä ja kuvitelmia. Korkeat rakennukset – erityisesti pilvenpiirtäjähankeet Torni ja Suomi-Filmin Kino-Palatsi⁹ – olivat laajasti esillä lehdistössä, ja herättivät keskustelua paitsi ammattilaisten myös maallikoiden parissa. Keskustelu Kino-Palatsista näkyi

ammattijulkisuudessa Arkkitehti-lehden sivuilla, mutta kiistaa rakennuskorkeuksista käytiin myös päivälehtien palstoilla, ja siihen osallistuivat arkkitehtien lisäksi niin paki-noitsijat kuin nimimerkillä esiintyneet ”tavalliset” helsinkiläisetkin. Kiistan aiheena ei kuitenkaan ollut ainoastaan tekninen rakennuskorkeus, vaan kysymykseen korkeista taloista nivoutuivat monet muutkin suomalais-
ta urbaania elämänmuotoa puhuttavat ilmiöt aina kaupallisuudesta nationalismiin, ameri-
kanismiin ja kieliriitaan.¹⁰ 18-kerroksiseksi aiottua Kino-Palatsia ei koskaan rakennettu (vuonna 1928, kun hanke laitettiin vireille, se ei saanut rakennuslupaa, ja myöhemmin,

PILVENPIIRTÄJÄT MODERNIN MAAILMAN SYMBOLEINA

Thomas J. Misa

“Who knows when some slight shock, disturbing the delicate balance between the social order and thirsty aspiration, shall send the skyscrapers in our cities toppling.” – Richard Wright, *Native Son* (1940)

Pilvenpiirtäjillä oli läpi 1900-luvun erityisen vahva asema modernin maailman symboleina: ne olivat mitä suurimmassa määrin nykyaikaisen elämänmenon fyysisiä ja sosiaalisia ilmentymiä. Pilvenpiirtäjien symbolinen ja infrastruktuurinen kaksoisrooli alkoi samanaikaisesti, kun rakenteellinen ja taloudellinen insinöörityö tuotti ensimmäiset korkeat toimistorakennukset Chicagoon ja New Yorkiin. Euroopasta peräisin olevan modernistisen teorian mukaisesti nämä rakennukset peitettiin lasilla, teräksellä ja betonilla. Myöhemmin

tämä samainen kaksoisrooli oli mukana New Yorkin World Trade Centerin synnyssä ja tuhossa.

Nykyaikaisen elämän konkretisoijina pilvenpiirtäjät muokkasivat moniulotteisia ja monitasoisia moderneja kaupunkoja. Tämä ei tule ilmi pelkästään niissä kymmenissä identtisisissä päällekkäin ladotuissa kerroksissa, joiden puitteissa tuhansien toimistotyöntekijöiden päivittäiset rutiinit toistuvat samanaikaisesti: ”ylös” töihin ja ”alas” kotiin. Pohjoisamerikkalaisissa kaupungeissa keskusta-alueen korkeat toimihenkilöstön ja ylemmän toimihenkilöstön työrakennukset johtivat vielä uudenlaiseen sosiaaliseen ja alueelliseen erotteluun. Teollisuustyöväestö oli edelleen teollisuusalueillaan kaupungin ulkopuolella, eikä raitiovaunujen tai lähijunien rajaamis-

ta taajama-alueista tullut heidän kotikulmiaan. Nykyaikaisen kaupungin moniulotteisuus vaati myös insinöörityöltä uusia panoksia: pilvenpiirtäjien perustukset piti kyetä viemään läpi maanalaisten kaasu-, vesi- ja sähköverkoston sekä julkisen liikenteen.

Ainakin viiden vuosikymmenen ajan – 1920-luvulta 1970-luvulle – pilvenpiirtäjillä oli tärkeä rooli nykyaikaisen elämänmenon symboleina. Samalla kun pilvenpiirtäjät toimivat niin yksityisen kuin korporatiivisen vallan mahtavina symboleina (mm. Woolworth, Met Life ja Sears towers), ne olivat modernin maailman teknologia- ja edistysuskon betonisia ja teräksisiä ilmentymiä. Ajan mittaan pilvenpiirtäjistä näytti tulevan yhä korkeampia; vähemmän tunnettua on että talouden välikappaleina niihin

kun rakennuslupa vuonna 1931 olisi saatu, rakennuttajana toiminut Suomi-Filmi oli ajautunut taloudellisiin vaikeuksiin), mutta Kino-Palatsia käsittelevä kiista on hyvä esimerkki siitä, että keskustelu kaupunkitilasta ei ole aiemminkaan ollut ainoastaan rakentamisen ammattilaisten asia, vaan se on koskettanut myös kaupungin asukkaita.

”Tavallisen ihmisen” kokemukset ovat päässeet teknologian tutkimuksessa viime vuosina varsin näyttävästi esiin.¹¹ Arkkitehtuurin alueella kysymys julkisuudesta ja populaarisuudesta asettuu kuitenkin toisella tavalla kuin esimerkiksi tietotekniikassa, varsinkin käsittelemälläni ajanjaksolla, sillä

modernilla arkkitehtuurilla voidaan katsoa olevan aivan erityinen suhde mediaan. Asiantuntijoiden ja ”tavallisten” ihmisten suhteessa on niin ikään hieman erilaisia sävyjä. Arkkitehtuurintutkija Beatriz Colominan väittämän mukaan moderni arkkitehtuuri ei ainoastaan tarvinnut median tukea tunnetuksi tulemisessaan, vaan moderni arkkitehtuuri itse asiassa syntyi mediassa. Colomina perustelee väitettään ensinnäkin sillä, että vaikutteet levisivät arkkitehteille lehdistön kautta. Eurooppalaiset modernistit eivät vuosisadan ensimmäisinä vuosikymmeninä käyneet itse esimerkiksi Amerikassa, vaan tutustuivat amerikkalaiseen arkkitehtuuriin

ja niiden vaikutuspiiriin pyrittiin mahdollittamaan aina vain suurempi joukko ihmisiä ja enemmän tilaa. Pilvenpiirtäjät toteuttivat näin moderniteetin lupauksia rajattomasta edistyksestä.

New Yorkin World Trade Centerin torneilla oli sekä rakenteellinen että symbolinen arvo, minkä syyskuun 11:n tapahtumat tekivät erityisen selväksi. WTC:n tornit rakennettiin 1960-luvulla, modernistisen edistysuskon viimeisimmän huippuaallon aikana (jolloin myös amerikkalaiset rahahanat näiden modernististen unelmien toteuttamiseksi olivat vielä auki), ja sinne majoittuivat koko maailmanlaajuisen rahatalouden keskeisimmät toimijat.

WTC:n tornit oli rakennettu modernistisen perinteen mukaisesti; vertikaalisten tukipilareiden määrä oli uhkarohkeasti vähennetty minimiin. (Palosuojaus 34. kerroksen alapuolella perustui tavanomaiseen ruiskutettavaan asbestiin, mutta siitä ylöspäin käytettiin uutta betoninkaltaista

materiaalia, jota pidettiin vähemmän terveydelle haitallisena.) Siinä missä pilvenpiirtäjät 1880-luvulta lähtien oli tyypillisesti varustettu enemmän tai vähemmän säännöllisillä tukipylväiden rivistöillä sekä ei-kantavilla väliseinillä, jotka yhdessä mahdollistivat mahdollisimman suuren määrän ikkunoita ja päivänvaloa sekä kuormituksen tasaisen jakautumisen, siirsivät WTC:n suunnittelijat kaikki kantavat rakenteet tornien keskikohtaan ja ulkovoivaukseen; sisus käytännössä kannatteli koko rakennelmaa, kun taas ulkokuori tarjosi vain lisätukea ja vahvistusta tuulta vastaan.

WTC oli suunniteltu kestämään jopa n. 225–240 km tunnissa puhaltavia tuulia. Sisuksen ja ulkokuoren välistä puuttuivat kantavat rakennelmat kokonaan, sen sijaan ne oli liitetty toisiinsa sisustasta ulkoseinämiin ulottuvilla kaarilla, ’silloilla’. Tällä ennennäkemättömällä rakenteellisella ratkaisulla oli kaksi esteettistä seurausta: ensinnäkin jokaisessa kerroksessa oli noin 4000

neliömetrin verran esteetöntä tilaa, ja toiseksi ikkunat olivat hyvin kapeat, vain 56 cm, ja vedetty sisään rakennuksen ulkopinnasta. Toukokuun 26. päivänä vuonna 1977 George Wiling kiipesi etelätornin koilliskulmaa ylös nauttiakseen näkymästä: ”viiden kerroksen päässä katolta ... ikkunoiden muodon vuoksi ... en kyennyt näkemään minua talon sisäpuolelta katselevia ihmisiä”.

Ne lukemattomat sankaritarinat, joita syyskuun 11. päivänä WTC:n porraskuiluissa tornien saamiensa osumien ja niiden romahtamisen välisenä aikana koettiin, osoittivat perättömäksi italialaisen futuristisen modernismin väittämän, että ”portaat – nyt täysin tarpeettomia – täytyy hylätä.”

Käännös: Terhi Ketolainen ja Tiina Päivärinne

lehtikuvien välityksellä. Toiseksi arkkitehtuurilehdet sisälsivät sekä mainoskuvia että kuvia uusista arkkitehtuurikohteista, ja nämä kuvat ja kuvaamisen tavat limittyivät usein lähes erottamattomasti toisiinsa.¹² Yhtenä seurauksena uudenlaisesta tavasta nähdä ja esitellä arkkitehtuuria mediassa – ja sitä kautta luoda maisemia – oli visuaalisuuden ja aineettomuuden korostuminen arkkitehtuurin tulkinnassa.¹³

Helsinkiläisiä pilvenpiirtäjiä ympäröivää mediajulkisuutta voisi tarkastella keskittymällä aiheesta käytyyn keskusteluun, mutta mikäli kuvilla ja visuaalisuudella tosiaan on niin suuri merkitys kuin Colomina antaa ymmärtää, niin myös kuvien roolia tulisi pohtia.

Aivan ensimmäiseksi voidaan todeta, että 1920-luvun lehdistössä on nykylukijaa hämmästyttävä määrä rakentamista koskevia uutisia. Suurimmat sanomalehdet julkaisivat kuvia niin ulkomaiden uusista arkkitehtuurikohteista kuin kotimaan maakuntien uusista koulurakennuksista. Mutta millaista uutisointi sitten oli? Suomen Kuvalehdessä uutiset olivat usein kuvapalstalla. Osa artikkeleista oli pitkiä ja raportinomaisia, mutta usein pääosassa oli ainoastaan kuva, ja mukaan oli liitetty vain suppea kuvateksti, jossa ei välttämättä kerrottu muuta kuin uuden rakennuksen sijainti. Esimerkiksi vakiopalstalla ”Uutisia kotimaasta” esiteltiin usein maakuntien vastavalmistuneita rakennuksia aina kouluista sairaaloihin ja suojeluskuntataloihin. Kaupungeista varsinkin Helsinki oli 1920-luvulla näyttävästi esillä, ja esimerkiksi kansikuvana oli usein helsinkiläisen kaupunkinäköymä. Sisäsivuillakin esiteltiin usein Helsingin uusinta arkkitehtuuria. 1930-luvun laman kourissa pyristelevä lehti pyrki tavoittamaan enemmän lukijoita maaseudulta, ja tämä näkyy juttujen aiheissa, jotka nyt olivat yhä useammin maaseudulta. Kansikuvistakaan löytyy enää harvoin pääkaupunkilaisia aiheita.

TEKNOLOGIAN KAUNEUS

Yksi silmiinpistävä piirre 1920-luvun Suomen Kuvalehdessä on teknologian runsas esilläolo. Nykylukijaa saattaa hämmästyttää automainosten valtava määrä, mutta osansa saivat niin ikään lentokoneet, tehtaat ja konttorikoneet.¹⁴ Arkkitehtuurikin esiteltiin usein uusien koneiden ja laitteiden yhteydessä, samalla sivulla. Arkkitehtuuri esittäytyikin usein nimenomaan teknologiana, jolloin rakennusten estetiikka kävi ilmi kuvista, mutta kuvatekstit houkuttelivat lukemaan rakennuksista niiden teknologisten ominaisuuksien näkökulmasta. Esimerkiksi vuonna 1929 lehdessä oli koko sivun juttu, jonka otsikko oli ”Helsinki kasvaa joka suhteessa”, ja aiheena oli Sörnäisiin rakennettavat kaasukellot. Kuvissa korostuvat rakennusten monumentaaliset mittasuhteet ja lasin ja teräksen kauneus, siis esteettiset ominaisuudet. Kuvatekstit antavat kuitenkin toisenlaisen lukuohjeen, sillä ne ohjaavat ja houkuttelevat katsomaan rakennuksissa tekniikan rationalistista kauneutta.¹⁵ Toisin sanoen estetiikka, teknologia ja rationaalisuus kyllä yhdistyvät kaasulaitoksen esittelyssä, mutta varsin jännitteisellä tavalla.

Lehden taitto ja sitä myöten visuaalinen ilme olivat muuttuneet 1920-luvulla kuvien ja mainosten määrän lisääntyessä, ja 1930-luvulla ne muuttuivat uudestaan kun taitosta tuli ilmavampi ja kevyempi. Uusista rakennuksista kerrottiin 1930-luvulla vähemmän, mikä kertonee yksinkertaisesti siitä, että rakentamisen määrä romahti lamavuosina, eikä uutisoitavaa juuri ollut. Tämä ei kuitenkaan tarkoita, että rakentamisesta käsittelevät aiheet olisivat kokonaan loppuneet, juttujen aihepiirit pikemminkin uudistuivat. Niinpä rakennusten sisätiloista kertovia, sisustukseen keskittyviä artikkeleita julkaistiin jatkuvasti. Mielenkiintoista on, että osa teknologiaan liittyvistä esittämisen tavoista pysyi verrattain muuttumattomana. Esimerkiksi tehtaita ja teräsrakenteita esitel-

tiin runsaasti. Hieman yllättävältä tuntuu, että lamavuosista huolimatta juuri teknologiaa käsittelevässä journalismissa, ja erityisesti kuvajournalismissa, säilyy eräänlainen viihteellisyys ja koneromanttinen sävy.

Ilmaperspektiivi vaikutti monella tapaa ympäristön ja sitä kautta myös kaupungin ja rakennetun maiseman hahmottamiseen. Jo aiemmin näkötornit olivat mahdollistaneet panoraamiset näkymät korkeista paikoista, mutta lentokoneen myötä perspektiivi lähti kirjaimellisesti lentoon. Erkki Vanhakosken



Helsinkiä lentokoneesta nähtynä. Yli Suomen lentokoneessa. Over Finland in Aeroplane. Über Finnland im Flugzeuge. WSOY, Porvoo, 1928.

LENTÄJÄN KATSE KAUPUNKIIN

1920-luvun lehdistön kaupunkikuvia tarkastellessa yksi keskeisimmistä visuaalisista muutoksista liittyy perspektiiviin. Kaupunkia aletaan katsella ylhäältä käsin, ensin piirroksissa ja lentokoneiden yleistyessä konkreettisesti lentokoneesta. Vaikka kovin moni ei itse päässyt nauttimaan lentämisestä, niin erilaiset todelliset ja fiktiiviset kuvat ja kertomukset toivat lentokokemuksen vähitellen lähemmäksi tavallista ihmistä.¹⁶

mukaan ensimmäinen arkkitehdin piirtämä lentoperspektiivi on Erik Bryggmanin kilpailuehdotus Columbus-majakasta Santa Domingoon, Karibian meren saarelle. Myöhemmin lentoperspektiivi menetti uutuutensa ja hätkähdyttävyytensä kun siitä tuli konventionaalinen kuvakulma, jota käytettiin arkkitehtuurikilpailuissa lähes aina kun edellytettiin perspektiivipiirrosta.¹⁷ Jyrki Siukonen on väitöskirjassaan analysoinut Alvar Aallon nuorena miehenä vuonna 1921 Kerberos-lehdelle kirjoittamaa kuvausta lentomatkastaan Helsingin yllä. Tekstiin tiivistyy

häkellyttävällä tavalla nuoren arkkitehdin vallan ja ylemmyyden tunne tavallisia ihmisiä kohtaan.¹⁸

Lentoperspektiivi ei kuitenkaan ollut yksinomaan ammattilaisen katse alhaalla maan pinnalla kulkeviin tavallisiin ihmisiin. Myös tavalliset ihmiset houkuteltiin katsomaan ja kuvittelemaan näkymiä ilmasta käsin. Suomen Kuvalehti järjesti muun muassa yleisölenätyksiä, joissa omaa kotiseutuaan pääsi katsomaan linnun silmin lentokoneesta käsin. Samoihin aikoihin useassa numerossa mainostettiin Suomen ilmavoimien kuvaamaa valokuvateosta nimeltä Yli Suomen. Teoksessa esiteltiin Suomi ilmasta käsin otetuissa valokuvissa. Mukana oli kuvia kaupungeista, maaseudusta ja erämaasta aina Helsingistä Punkaharjulle ja Lappiin.¹⁹ Teoksen tulkintaan ja maisemien katsomiseen teoksessa ei juuri anneta ohjeita, sillä selittävää johdantoa tai kuvatekstejä ei ole oikeastaan ollenkaan. Kunkin kuvan alla on hyvin lakonisesti ilmoitettu paikan nimi ja korkeus, josta kuva on otettu. Voisikin ajatella, että tärkein lukuohje on juuri se, että maisemaa katsotaan lentokoneesta. Näitä maisemia ja kuvakulmia ei voisi olla olemassa ilman lentokonetta ja lentäjän katsetta. Kuvatekstien lähes täydellinen puuttuminen viittaa siihen, että lentäjän katse ei enää ollut aivan samalla tavalla ylemmydentuntoinen kuin Aallon kirjoituksessa 1920-luvun alussa, tai ainakaan hallinnantunne ei kohdistunut toisiin ihmisiin. Pikemminkin hallinnan kohteeksi tulee itse maisema.²⁰ Korkealta katsomisesta oli tullut tavallisillekin ihmisille mahdollinen havainnoimisen tapa. Vaikkakaan kaikilla ei ollut taloudellisia mahdollisuuksia varsinaiseen lentomatkestämiseen, niin voidaan ajatella, että korkealta katsomisesta oli kuitenkin tullut osa yhteistä mielikuvitusta.

Yhteenvetona voisi sanoa, että 1920-luku toi suomalaisen lehdistöön uudenlaisia tapoja kuvata arkkitehtuuria ja kaupunkimaisemia. Kaikkia näitä tapoja ei

kuitenkaan omaksuttu kovin pysyvästi, vaan niiden kohtalona oli jäädä eräänlaisiksi muoti-ilmiöiksi. Vaikka urbaanien kuvien ja kuvitelmien määrä selvästi väheni 1930-luvulla, jäivät varsinkin teknologia-aiheiset kuvat pysyvämmiin aikakauslehtien aiheiksi. Koneita ja kaupunkeja ihailevasta 1920-luvusta jäi jäljelle koneiden ihailu kun taas kaupunkikuvat saivat paljon väistyä tehdas- ympäristöjen ja maalaismaisemien tieltä.

¹ Ks. esim. Mitchell, 1994, ss. 1–2.

² Nye, ss. 4–5.

³ Uraauurtava tutkimus on ollut esim. Crary, 2001.

⁴ Myös Anne Mäkinen on sotilasarkkitehtuuria käsittelevässä tutkimuksessaan tuonut esiin lehdistön tärkeän roolin, sillä uusia kasarmeja rakennettiin 1930-luvulla paljon, mutta niitä esiteltiin vain hyvin harvoin ammattilehdissä. Pääsääntöisesti ne esiteltiin päivälehdissä ja uusissa kotimaisissa elokuvissa. Mäkinen, 2000, s. 14.

⁵ Kivitalojen rakennuskorkeus joutui säätelyn alaiseksi ensimmäisen kerran vuoden 1895 rakennusjärjestyksessä. Ylin sallittu rakennuskorkeus oli tällöin 23 m. Lahti, 1960, s. 20–21.

⁶ Stockmann valmistui vasta vuonna 1930, mutta ensimmäiset piirustukset ovat peräisin vuodelta 1916. Frosteruksesta ja Stockmannista ks. Sarje, 2000, ss. 140–163.

⁷ Laine, 2004, ss. 216–220.

⁸ Siren, 1992, ss. 33–36.

⁹ Kino-Palatsi -hankkeen yksityiskohdista ks. Laine, 2004, ss. 209–210.

¹⁰ Pääkaupungin arkkitehtikunta oli vielä 1920-luvulla pitkälti ruotsinkielistä, ja kun suomalaisen arkkitehdin Väinö Vähäkallion suomalaiselle Suomi-Filmille suunnittelema Kino-Palatsi ei saanut rakennuslupaa, tämä tulkittiin herkästi nimenomaan suomenkielistä elinkeinoelämää vastustavaksi eleeksi. Laine, 2004, s. 214.

¹¹ Esimerkiksi Jaakko Suominen on keskittänyt koko tietotekniikan ja tavallisten ihmisten kohtaamista käsittelevän tutkimuksensa nimen omaan populaarijulkisuuteen. Suominen, 2003, passim.

¹² Colomina, 1994, s. 14.

¹³ Ibid., 47.

¹⁴ Leino-Kaukiainen, 1992, s. 216.

¹⁵ Suomen Kuvalehti 4/1929, s. 179.

¹⁶ Lehtien, kirjojen ja valokuvien lisäksi lentokokemuksia houkuteltiin kuvittelemaan myös elokuvissa. Yhdysvalloissa tehtiin 1920- ja 1930-lukujen taitteessa runsaasti lentoaiheisiä elokuvia. Esimerkiksi yksi ensimmäisistä Suomessa esitetyistä äänilehdissä oli paljon huomiota herättänyt lentoelokuva Siivet (Wings, 1929).

¹⁷ Vanhakoski, 1992, s. 294.

¹⁸ Siukonen on myös nostanut esiin, kuinka ristiriitainen asia arkkitehdin tavallisia ihmisiä kohtaan osoittama vallantunne on. Göran Schildtin toimittamassa kirjassa, johon on käännetty ja koottu Aallon kirjoituksia, on juuri nämä kohdat jätetty pois. Siukonen, 2001, 99–104.

¹⁹ Yli Suomen lentokoneessa, 1928, passim.

²⁰ Aulanko-kuvastoja tutkineen Taneli Eskolan mukaan ilmakuviissa on kysymys maiseman kesyttämisestä teknologian avulla. Kun koko maasta tuli hahmotettujen näkymien tilkkutäkki, ei mikään ollut enää todella etäällä. Eskola, 1997, s. 65.

LÄHTEET:

Lehdet:

Suomen Kuvalehti 1928–1931

Painamattomat lähteet:

Siren, Susanna, "Kansaan tehoo parhaiten sille ominainen ja luontoinen". Suomen Kuvalehden mainonta osana kansallista prosessia. Kulttuurihistorian pro gradu -tutkielma, 1992.

Kirjallisuus:

Colomina, Beatriz, *Privacy and Publicity. Modern Architecture as Mass Media*. MIT Press, Cambridge, Mass & London 2000 (1994).

Crary, Jonathan, *Techniques of the Observer. On Vision and Modernity in the Nineteenth Century*, Cambridge, Mass.: MIT Press 2001 (orig. 1990).

Eskola, Taneli, *Teräslintu ja lumpeenkukka. Aulanko-kuvaston muutosten tulkinta. Musta taide*, Finnfoto, Helsinki, 1997.

Lahti, Matti J., *Kuinka Helsinkiä on rakennettu. Rakentajain Kustannus-Oy*, Helsinki, 1960.

Laine, Silja: "Pilvenpiirtäjä amerikkalaisille, Eurooppa eurooppalaisille! Urbaanin mielikuvituksen lähteillä". Tilan kokemisen kulttuurihistoriaa. Toim. Riitta Laitinen. *Cultural History – Kulttuurihistoria* 4, Turku, 2004.

Leino-Kaukiainen, Pirkko, "Aikakauslehdistön itsenäistymisvuodet 1918–1955". Teoksessa *Suomen lehdistön historia 10. Aikakauslehdistön kehityslinjat*. Toim. Päiviö Tommila. Kustannuskiila, Kuopio, 1992.

Mitchell, W.T.J., "Introduction". *Landscape and Power*. The University of Chicago Press, Chicago & London, 1994.

Mäkinen, Anne, *Suomen valkoinen sotilasarkkitehtuuri 1926–1939*. *Bibliotheca Historica* 53. SKS, Helsinki, 2000.

Sarje, Kimmo, *Sigurd Frosteruksen modernin käsite. Maailmankatsomus ja arkkitehtuuri*. *Dimensio* 3. Valtion Taidemuseo, Helsinki, 2000.

Siukonen, Jyrki, *Uplifted Spirits, Earthbound Machines. Studies on Artists and the Dream of Flight 1900–1935*. SKS, Helsinki, 2001.

Suominen, Jaakko, *Koneen kokemus. Tietoteknistyvä kulttuuri modernisoituvassa Suomessa 1920-luvulta 1970-luvulle*. Vastapaino, Tampere, 2003.

Vanhakoski, Erkki, *Arkkitehdin työvälineet*. Teoksessa *Arkkitehdin työ: Suomen arkkitehtiliitto 1892–1992*. Toim. Pekka Korvenmaa. Rakennustieto, Helsinki 1992.

Yli Suomen lentokoneessa. *Over Finland in Aeroplane. Über Finnland im Flugzeuge*. WSOY, Porvoo, 1928.

Silja Laine, FM, tutkija, Itämeren kulttuurisen vuorovaikutuksen ja integraation tutkijakoulu, Kulttuurihistoria/Turun yliopisto.