

minen on leimallisesti yksityisten yritysten ja yksilön välistä kaupankäyntiä.

Kirjan johdannossa Hannu Salmi toteaa, että ”välimuisti” ei viittaa vain teknisiin komponentteihin vaan myös laajemmin kulttuuriseen muistiin ja historian kirjoittamisen tapoihin. Kokoelma onnistuu paikoin ilahduttavasti palauttamaan niitä välimuistista jo kadonneita teemoja, joista viralliset tietoyhteiskuntatarinat eivät puhahda. Toisaalta ”välimuistin” yksi keskeinen konnotaatio on hajanaisuus: useimpien käyttäjien selaimen välimuistissa uutispalveluiden otsikot lyövät kättä kavereiden kotisivujen kanssa ja pankkipalvelusta jälkeen jääneet bitit saavat naapurikseen tietokonepelin lokitiedoston. Paikoin myös käsillä olevan kokoelman kokoavat teemat jäävät liikaa hyväntahtoisen lukijan oman pohdinnan varaan. Lukijaa olisi voinut auttaa urakassaan tiukemmalla toimittamisella tai esimerkiksi jaottelemalla artikkeleja teemoitettuihin lukuihin.

Paikoittaisesta hajanaisuudestaan huolimatta *Välimuistiin kirjoitetut* on kiinnostava ja tärkeä kirja ja se onnistuu varsin hyvin asettamissaan tavoitteissa. Teoksen perusteella voidaan päätellä, että uusi kulttuurihistoria on kehyksenä varsin salliva, niin erilaisia tulokulmia ja ymmärryksiä historian tutkimuksesta se piirinsä kutsuu. Siinä missä Paju ja Saarikoski tekevät tutkimustaan ”perinteisesti” lähellä aineistoa ja tiettyyn ajanjaksoon rajautuen, Suominen ja Parikka tarttuvat hanakasti laajempiin kulttuurisiin ja yhteiskunnallisiin keskusteluihin ja ovat samalla asteen halukkaampia harjoittamaan omaehtoista teorianmuodostusta. Sihvosen artikkelissa ei varsinaisesti sivuta historian tutkimusta kuin nimeksi, mutta tämä ei sinällään ole ongelma, sillä artikkeli on kaikkiaan kokoelman kiinnostavimmasta päästä.

Olli Sotamaa on Tampereen yliopiston Hypermedialaboratorion tutkija.

PYÖRÄ JA NOPEUSHULLUUS – HUVIA JA HYÖTYÄ

Jarmo Peltola

Velomania! Pyörällä halki aikojen. Toim. Kimmo Antila. Tampereen museoiden julkaisuja 98. Vapriikki, Tampere 2007. 255 s.

Tampereen museokeskus Vapriikki on teettänyt ja tuottanut järjestämäänsä *Velomania!*-näyttelyyn liittyvän kirjan, jolla on sama nimi kuin tällä hetkellä esillä olevalla näyttelylläkin (1.4.2007–24.2.2008). Näyttelyn ja kirjan nimi *Velomania* voitaneen kääntää vaikkapa nopeushulluudeksi. Pyöräilyvuoteen 2007 liittyvä polkupyörän historiaa valottava näyttely on laajin Suomessa järjestetty. Näyttely sinällään vahvistaa Tampereen asemaa maan johtavana museokaupunkina. Mutta millainen on näyttelyyn liittyvä teos?

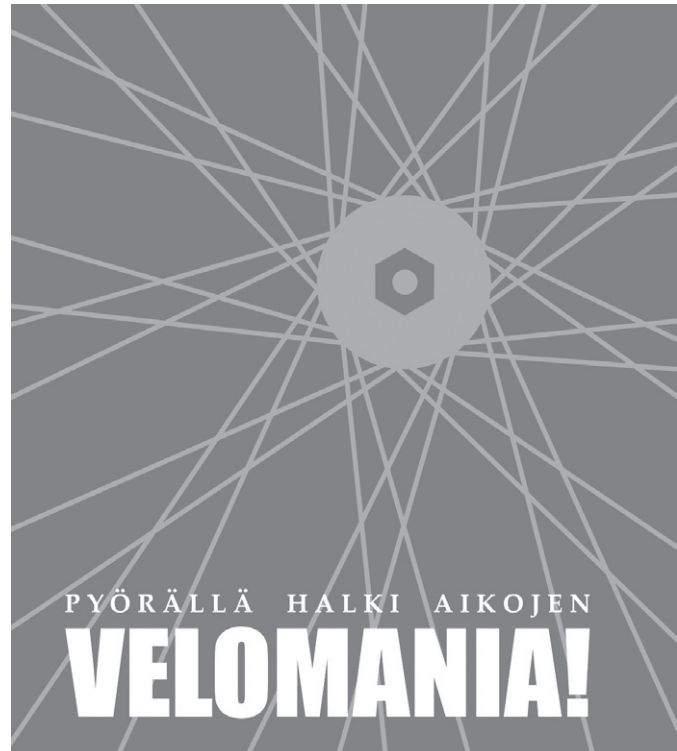
Nyt ilmestynyt kirja on ulkoasultaan varsin komea. Kirjan layoutista vastuussa ollut Reetta Tervakangas ja varsinaisen taittotyön tehnyt Kaarina Marttila ovat onnistuneet hyvin luodessaan ulkoasua, jossa on yhdistetty vanhoja mustavalkoisia ja uusia värivalokuvia kepeän tutkimustekstin kanssa. Kirjan hienon mustavalkokuvituksen avulla kirjan lukija kykenee asettamaan pyörän teknisen kehityksen pyöräilyn yhteiskunnallisiin ulottuvuuksiin. Autenttista kuvamateriaalia on täydennetty Reetta Tervakankaan eri maiden museokokoelmiin kuuluvista pyöristä ottamalla esinevalokuvilla, joissa pyörien teknisillä yksityiskohdilla on täydennetty kuvitusta ja nostettu esiin asioita, jotka tavallisissa tilannekuvissa jäävät yleensä taka-alalle.

Kirjan tutkimuksellinen anti koostuu kolmesta teemasta. Ensimmäisessä Mikko Kylliäisen kirjoittamassa jaksossa tutustutaan pyöräilyn alkuvaiheisiin maailmalla ja Suomessa aikana, jolloin saatiin ”parempi väki” satulaan. Tapani Maurasen kirjoittamassa jaksossa tutustutaan pyörään, pyöräilyyn ja pyörien valmistukseen aikana, jolloin pyörästä tuli ”tavallisten ihmisten” kuluväline Suomessa ja erityisesti Tampereella. Kolmas teemakokonaisuus koostuu kolmen kirjoittajan artikkeleista, joissa esitellään pyöräilyä suppeammista näkökulmista. Tiina Männistön ja Vesa Karosen artikkeleiden jälkeen ymmärretään, että pyörää ovat käyttäneet Suomessa niin naiset kuin kirjailijatkin. Markku Lahtisen artikkelin luettuaan käy selväksi, että kaikille ei ole myöskään riittänyt tavallinen kaksipyöräinen pyörä, vaan pyörä on tarvittu välillä kolme, pyörä on myös katettu ja niillä on kuljettu vedessä.

POLKUPYÖRÄN SYNTY

Mikko Kylliäisen teksti on perusteellinen esitys pyörän teknisestä kehityksestä aina vapaaherra von Dreisin juoksukoneesta nykyaikaiseen ketjuvetoiseen polkupyörän syntyyn saakka. Mielenkiintoinen yksityiskohta on muun muassa se, että polkupyörän syntyyn vaikutti katovuosien vuoksi kohonnut rehun hinta, jolloin hevosten pitäminen oli taloudellisesti raskasta. Kaivattiin halvempia kulkemistratkaisuja. Von Dreisin juoksukone se ei kuitenkaan ollut. Polkupyörä ottaa kehittyessään askelia suuntaan jos toiseen. Välillä kehitellään erilaisia kolmipyöräisiä malleja, kunnes ratkaisevan innovaation keksi 1860-luvun alussa ilmeisesti Ranskassa vau-nuseppä Pierre Michaux, sillä hän kiinnitti polkimet etupyörään. Tässä vaiheessa pyörät muistuttivat nykyaikaista pyörää siinä mielessä, että sekä taka- että etupyörä olivat suurin piirtein samankokoisia.

Hyvin nopeasti 1860-luvun loppua kohden huomattiin, että pyörään saa lisää vauhtia suurentamalla etupyörää. Näin syntyi polkupyörä, jota monet maallikot pitivät sinä alkumuotona, josta nykyaikainen polkupyörä syntyi. Vauhdin saamiseksi etupyörät suurenivat nopeasti, ollen halkaisijoiltaan suurimmillaan lähes pyöräilijän mittaisia. Itse asiassa pyöräilijän pituus ratkaisi sen, kuinka suurella etupyörällä varustettua polkupyörää hän saattoi ylettyä ajamaan. Polkupyöräilyä pidettiin melko vaarallisena, sillä olihan sen selkääkin kapuaminen jo itsessään aikamoinen urheilusuoritus. Euroopassa tällaisia pyöriä valmistettiin 1860-luvun loppulla jo tuhansittain. Suomessa nälkävuodet ilmeisesti viivästyttivät polkupyörän ensiesiintymistä muutamalla vuodelle. Keväällä ja kesällä 1869 tällainen isolla etupyörällä ja pienellä takapyörällä varustettu pyörä sitten nähtiin lähes kaikkien suurimpien kaupun-



kiemme kaduilla. Tampereella hämmästeltiin toukokuun lopulla tosin kolmipyöräistä velocipedia:

Kaupungin kaduilla kulkewan kummitukseksi ja silmän huvitukseksi warsinkin lapsille. Tämä pikakulkija, joka on kolmipyöräinen, pyöri jotenkin nopeasti, jotta katupojat tuskin voivat sen rinnalla pysyä.

Kaupunkeihin syntyi polkupyöräklubeja, jotka järjestivät pyöräkilpailuja. Pyöräilyaateen uranuurtajina voidaan pitää kauppiaita, joiden suhteiden avulla pyörien tuominen Suomeen oli helpompaa kuin muille maan kansalaisille. Esimerkiksi ulkomaankauppaa käyneet Krogiuksen veljekset toivat pyöriä maahan ja voittivat ensimmäisiä kilpailuja. Kolmen kilometrin kilpailun voittoaika kertoi 21 kilometrin tuntivauhdista eli suurin piirtein samasta vauhdista, johon ihminen on tänä päivänä juoksemalla päässyt. Tampereen tunnetuin polkupyöräilijä oli Alfred Frestadius.

Ulkomaalaisten mallien mukaisten polkupyörien valmistusta kokeiltiin monilla tehtailla Tampereellakin, ja kyläsepät ottivat mallia ulkomaisista tehdasvalmisteisista pyöristä ja rakensivat omia konstruktioitansa. Varsinaista polkupyöräilyn läpimurtoa lähestyttiin väijäämättömästi. Korkeita polkupyöriä pidettiin vaarallisina, ja niiden rinnalle syntyi ”turvallinen polkupyörä” (*safety bicycle*).

KETJUVEDON JA ILMAKUMI- RENKAIDEN MYÖTÄ KAIKEN KANSAN KULKUVÄLINEEKSI

Suomalaisten maisemien kuvaajana tunnettu I.K. Inha teki vuonna 1886 pyöräretken Keski-Eurooppaan. Retkellään hän käytti uutta kahlewekselillä varustettua pyörämallia. Ilmeisesti kyseessä oli jo tuolloin malli, jossa voima siirtyi ketjun välityksellä takapyörään. Pyöräilyn kehitys oli nopeaa, ja Helsingissä järjestetyissä pyöräkilpailuissa

oli 1880-luvun lopulla eri sarjat korkeiden mallien käyttäjille ja safety-mallia käyttäneille. Näiden mallien esiintymisestä rinnan saa kirjan lukija hyvän käsityksen kirjan sivulta 96, jossa herrasmiehet nojaavat pyöriinsä ja joroislaiset pojat killittävät takana, ihmetellen varmasti polkupyörien lisäksi myös valokuvaajaa. Toinen 1800-luvun lopulle ajoittunut innovaatio oli ilmatäytteiset kummit, jotka tekivät pyöräilystä huonoilla teillä paljon miellyttävämmän. Koko maailma tuntee Dunlopin tuotemerkin.

Tapani Maurasen kirjoittama ansiokas jakso kuvaa pyöräilyn ja pyöränvalmistuksen kehitystä Tampereella. Polkupyöräilyn yleistymisen Tampereella tapahtui ennen I maailmansotaa. Varsin kauan asialla olivat kuitenkin enemmänkin pyöräilystä urheiluna ja ajanvietteenä kiinnostuneet, vaikka Tampereella vuosisadan vaihteessa vierailut englantilainen Harry de Windt vähän liioitellenkin maalaili:

Kaikki käyttävät pyörää – miehet, naiset ja lapset – jopa vauvat, joiden pitäisi olla sylissä sen sijaan, että heidät nostetaan pyörän päälle.

Vuonna 1913 kolmasosa tamperelaisista polkupyöristä oli merkitty työväestön omistamiksi. Työväestön osuus tamperelaisista oli kuitenkin tuolloin enemmän kuin kaksinkertainen. Vuonna 1928, jolloin yläluokka liikkui Tampereellakin autoilla, kuului jo 60 prosenttia uuden pyörän hankkijoista työväestöön. Tämän jälkeen toimessa olleen työväestön rinnalle pyörien omistajina nousivat myös heidän vaimonsa ja lapsensa. Vuonna 1952 rekisteröityjen uusien pyörien omistajista lähes puolet (46 %) oli naisia. Naisten osuus tamperelaisista oli tuohon aikaan tosin reilusti enemmän kuin puolet. Maurasen mukaan 1940-luvulla pyörästä oli tullut ”koko kansan kulkuneuvo” eli ”kenen tahansa kulkuneuvo”.

Ison roolin Maurasen tekstissä saa tamperelainen konepaja Kone ja Terä (ent. Sommers, af Hällström & Waldens/Tam-

pereen konepaja), joka siirtyi 1930-luvun laman aikana polkupyörien massatuotantoon ja pääsi uudelleen jaloilleen. Maan kolmanneksi suurin pyörätehdas valmisti valmiiden pyörien lisäksi runkoja ja vanteita. 1930-luvulla Tammelassa valmistettiin Tammer-merkkisiä pyöriä. Legendaarinen Jaguar-merkki tuli markkinoille sota-aikana. Tällöin ympäri Suomen hoettiin mainoslauseita: ”Ketterästi polkee faari, faarilla on jaguaari”. Pyöräilyn asemaan ihmisten liikuttajana vaikutti joukkoliikennematkojen suhteellisen halpenemisen lisäksi myös henkilöautojen yleistyminen. Tätä kehitystä on osuvasti havainnollistettu sivun 166 kuvilla.

NAISET JA KIRJAILIJATKIN AJOIVAT

Naiset pyöräikäyttäjänä olisi ollut upotettavissa Kylliäisen ja Maurasen ja Karosen kokonaisuuksiin, kuten itse asiassa kyseiset kirjoittajat jo tekivätkin. Tästä näkökulmasta Tiina Männistön sinällään käypää tekstiä voidaan pitää turhana, varsinkin kun itse teksti on varsin suppea. Tämä on osoitus historiantutkimuksessa nykyään vallitsevasta suuntauksesta, jossa ei naishistorian järkevän vaatimuksen mukaisesti aina pyritäkään sukupuolijärjestelmän kehitystä kuvaavaan historiankirjoitukseen, kuten esimerkiksi Tapani Mauranen on tässä kirjassa tehnyt. Nyt sen sijaan irrotetaan naiset kuin joiksikin ihmeolennoiksi ja parhaimmillaan kuvataan sama yhteiskunnallinen kehitys vain naisten kautta. Ajatella, naisetkin ajoivat pyörillä! Samalla kun miehet tällaisissa tutkimuksissa unohdetaan, jää varsinainen sukupuolijärjestelmänkin tutkimus. Sillä eikö nimenomaan naisten ja miesten pyöräilyn vertailu synnyttäisi mielenkiintoisia tutkimusasetelmia? Nyt me tiedämme kaksin verroin, että yläluokan naiset ajoivat pyörillä ensiksi, ja viimeksi satulaan kiipesivät maata omistamattomat naiset. Sen sijaan motiivit

naisten pyöräilylle, sikäli kuin ne erosivat miesten pyöräilystä, jäivät selvittämättä.

Vesa Karosen teksti kirjailijoista pyörän satulasta on mielenkiintoinen ja viihdyttävä. Tosin me saamme nyt lukea uudelleen I. K. Inhan ulkomaanmatkasta. Maiju Lassilan tekstin analysoinnin myötä lukijalle välittyy kuva pyörästä rakkauden välineenä. Levitetäänpä pyörän avulla uusia aatteitakin, muun muassa sosialismia. Pyöräilyllä oli varmasti merkitystä myös Pentti Haanpään tuotannolle. Pyörän avulla köyhempikin kirjailija keräsi kokemuksia aikaisempaa laajemmalta alueelta. Kirjojen sivuille päätyneet kokemukset ja kuvaukset ovat päätyneet lähdemateriaaliksi Karoselle. Monen muun ammattikunnan pyöräilykokemuksista olisi ollut vaikeampi löytää aineistoa. Muuten olisi voinut kirjoittaa tutkimusta vaikkapa muurareista ja heidän hanslankareistaan pyörien käyttäjinä.

UNELMANA POLKUAUTO

Varsinaisena pyöräilyn kuriositeetteihin keskittyneenä osuutena voidaan pitää Markku Lahtisen nojapyöriä, polkuautoja ja kinnereitä käsitellyttä artikkelia. Kyse ei tosiaankaan ole mistään polkupyöräilyn valtavirrasta. Tällaiset erikoispyörät jäivät Suomessa harvinaisiksi ja niiden hyötykäyttö vähäiseksi. Sotien jälkeen polkuautot ja kinnerit olivat ainakin lähes jokaisen pojan unelmia. Polkuautoja saattoi ostaa tai rakentaa varsin epäselvien piirustusten perusteella itse. Varsinaisten autojen yleistymisen myötä polkuautoja pitemmälle menneet konstruktiot jäivät kuitenkin alan harrastajien innostuksen varaan. Pojille ja tytöille, jotka halusivat liikkua, oli 1950-luvulta lähtien tarjolla polttomoottoreiden apua. Tämä jakso kiinnostaa kuitenkin varmasti jokaista omasta polkuautosta joskus haaveillutta tyttöä tai poikaa.

LUOTETTAVA PERUSTEOS PYÖRÄILYSTÄ

Varsinaisten kirjoittajien tekstit toimittaneen Kimmo Antilan panos on ollut jouhevan kokonaiskuvan synnyssä varmasti tärkeä. Kirjan vahvuus on eittämättä sen kokonaisuudessa, jossa sujuva kirjoitustyylillä yhdistyy tyyliteltyyn ulkoasuun. Kirja on huolellisesti dokumentoitu ja se sisältää varsin paljon tietoa. Tutkimustöitä on tehty viitseliäästi, sillä kirja tarjoaa varsin luotettavan kuvan pyörän ja pyöräilyn asemasta ja paikasta yhteiskuntamme kehityksessä. Suurimpia käännekohtia olisi voinut nostaa ehkä enemmänkin esiin, sillä nyt ne hautautuvat runsaiden detaljien joukkoon eivätkä välttämättä satu satunnaisen selaajan silmään. Pyöräilyn historiasta kiinnostuneet sen sijaan löytävät varmasti tärkeimmät käännekohtat. Kirja on tärkeä lisä suomalaiseen kulttuuri- ja sosiaalishistorian tutkimukseen. Kirja auttaa alan tutkijoita heidän pyrkiessään hahmottamaan suomalaisen yhteiskunnan yleistä kehitystä: siihen pyöräilyn leviäminen ylhäältä alas – rikkailta tavallisille kansalaisille – antaa oivia rakennusaineita.

Jäin itse miettimään pyörän ja pyöräilyn ympärillä muuttunutta maailmaa. Pyöräähän pidettiin pioneerivuosina varsin nopeana kulkuvälineenä. Jos aikansa ”nopeushullut” valikoituivat pyöräilyn pariin, askartelevatko tämän aikakauden nopeushullut moottoripyörien, ralliautojen ja formuloiden parissa? Edustavatko tämän päivän keskivertopyöräilijät aivan toisenlaista mentaliteettia kuin 1800-luvun lopun pyöräilypioneerit?

FM Jarmo Peltola työskentelee tutkijana Tampereen yliopiston historiatieteen laitoksella. Hän viimeistelee väitöskirjaansa 1930-luvun lamasta teollisuuskaupungissa.

OLIN ITSE PAIKALLA KUN...

Panu Nykänen

Jouko Koskinen: *Neles. Nelimarkan oivalluksista maailmanmaineeseen.* Gummerus Kirjapaino Oy, Jyväskylä 2003. 480 s.

Historioita voidaan kirjoittaa joko tutkimuksen keinoin tai kertaamalla itse koettu historia. Viimeksi mainittu lienee maailman vanhin tapa toteuttaa kyseinen tehtävä. Muistelmateokset ovat ilman muuta tärkeä osa menneisyydestä koostuvan kokonaisuuden hahmottamista. Usein varsinainen tutkimuksellinen historiankirjoitus pääsee vauhtiin vasta kun muistelmateoksia on kirjoitettu tarpeeksi. Suomalaisen teollisuuden historian kannalta muistelmateokset ovat aivan liian harvinaista herkkua. Joitakin tunnettuja poikkeuksia lukuun ottamatta kotimainen teollinen toiminta on iältään nuorta. Vientiteollisuutemme nykyiset lippulaivat ovat syntyneet vasta viimeisen viidenkymmenen vuoden aikana, ja suomalainen insinööri ja yritysjohtaja on tottunut vaikkomaan. Tästä syystä menetämme huomattavan määrän omaan teollisuutemme arvokkainta pääomaa – kirjoittamatonta teolliseen toimintaan liittyvää osaamista, jonka välittäminen tuleville polville olisi todella tärkeää.

Jouko Koskinen on kirjoittanut 2003 julkaistun Neles-yhtiön historian *Nelimarkan oivalluksista maailmanmaineeseen*. Esipuheessaan kirjoittaja kertoo halunneensa huolehtia yrityksen historian kirjoittamisesta ”mahdollisimman totuudenmukaisesti” ja käsittelevänsä ”normaaleista historiikkeista poiketen myös ammattiyhdistysliikettä”. Projektilla ei ole ollut nimettyä historiatoi-