

Maantiellä lentämisen unelma

– vapaus, voima ja depressio

Timo Kalanti

Kesäkuussa vuonna 1895 Emile Levassor saapui voittajana Pariisi–Bordeaux–Pariisi-kilpailun maaliin ajettuaan Panhard & Levassorillaan 1 178 kilometrin matkan kahdessa vuorokaudessa hämmästyttävällä 24.4 kilometrin keskituntinopeudella (Flink 1988, 17; Sachs 1992, 111).

Pariisi–Bordeaux–Pariisi -kilpailu herätti suurta huomiota ja innostusta Yhdysvalloissa. Sanoma- ja viikkolehdet uutisoivat laajasti tapahtumasta ja kertoivat Levassorin reittiennätyksestä, voitosta – ja diskvalifoinnista. Levassorin menetettyä ensimmäisen sijan muotoseikkojen vuoksi voiton vei 11 tuntia myöhemmin maaliin tullut Peugeot (Flink 1975, 12; 1988, 17). Heti kilpailun jälkeen, syyskesällä 1895, ensimmäiset autot tuotettiin Euroopasta Yhdysvaltoihin. New York Cityssä Carl Benzin valmistamia autoja sai ostaa kolmesta tavaratalosta.

Viisi vuotta myöhemmin autojen kysyntä Yhdysvalloissa alkoi kasvaa räjähdysmäisesti. Polkupyörätehtailijasta autonvalmistajaksi ryhtynyt Alfred A. Pope ilmoitti vuonna 1900, että hänen 15 000 pyörämyyjäänsä ”vonkuivat ja ulvoivat” autoja, jotka eivät riittäneet tyydyttämään kysyntää. Eräs alkuperäisistä Ford Motor Companyn sijoittajista, John W. Anderson kuvaili tilannetta Detroitissa vuonna 1903, juuri ennen Fordin perustamista: ”Automobiilien kysyntä on saavuttanut muotivillityksen mitasuhteet.” (Flink 1988, 27.) Aloittelevat tehtaajat myivät tuotantoaan jo etukäteen ennen kuin ne olivat valmistaneet ensimmäistäkään autoa. Konservatiiviset pankinjohtajat huolehtivat, että aivan liian monet ihmiset panttasivat omaisuutensa ja kiinnittivät asuntonsa saadakseen lainaa auton ostoon (Flink 1975, 29).

Munciessa, Indianassa ensimmäinen automobiili ilmestyi Robert ja Helen Lyndin sosiologisen tutkimuksen ”Middletown” tunnetuksi tekemään kaupunkiin vuonna 1900. Vuonna 1906 autoja arvioitiin olleen kaupungissa ja ympäröivässä maakunnassa jo noin 200, yli puolitoista kertaa enemmän kuin siellä oli ollut hevosia ennen auton tuloa (Flink 1975, 29).

Autojen määrä Yhdysvalloissa kasvoi eksponentiaalisesti: noin 2 000 ajoneuvoa vuonna 1899; 4 000 vuonna 1900; 200 000 autoa vuonna 1908; 458 500 vuonna 1910 (Flink 1975, 18; Jakle 1994, 293–294, 296). Kymmenen vuoden aikana, vuodesta 1900 vuoteen 1910, autojen määrä USA:ssa kaksinkertaistui aina puoleltoista vuoden välein. Vuonna 1927 55 prosenttia Yhdysvaltain kotitalouksista omisti auton ja markkinoiden uskottiin saavuttaneen kyllästymispisteensä (Gartman 1994, 62).

Vaikka auto kehitettiin Euroopassa, Eurooppa autoistui sukupolvea Yhdysvaltoja myöhemmin. Syynä on viitattu 1800- ja 1900-lukujen vaihteen Britannian ja Ranskan kiteytyneisiin luokkarakenteisiin, vähäiseen sosiaaliseen liikkuvuuteen ja Yhdysvaltoja jyrkempiin tulo- ja varallisuuseroihin. Euroopassa työläisten ostovoima oli heikompi kuin USA:ssa eikä suurten kuluttajajoukkojen tavoittelu sarjatuotannon avulla siksi kiinnostanut eurooppalaisia autonvalmistajia. (Flink 1975, 32; Volti 1996, 674.) Saksassa massamittaisen autoistumisen keskeytti toinen maailmansota. Suomessa Yhdysvaltojen vuoden 1927 ajoneuvotiheys saavutettiin vasta 1970-luvun lopulla (vrt. Bergholm 2001, 79, taulukko 4).

Auton haluttavuutta perusteltiin sekä Yhdysvalloissa että Euroopassa samoilla utilitaarisilla syillä: auto oli taloudellisempi, luotettavampi ja nopeampi kuin hevonen – ja auton syrjäyttäessä hevosen kaupungit puhdistuisivat hevosen lannasta ja ureasta ja niiden aiheuttamista terveysongelmista (Flink 1988, 28). Mutta auto oli enemmän kuin vain mekaaninen hevonen. Auto oli kulttuurisen mytologian lavetti, joka näytti tarjoavan ratkaisun modernisoituvan ja yksilöityvän yhteiskunnan ristiriitoihin vahvistamalla yksilön mahdollisuuksia kontrolloida omaa kohtaloaan.

AUTON MYTOLOGIAN SYNTY

1800-luvun lopulla amerikkalaiset talonpojat vihoittelivat rautatielaitokselle, jonka monopolistiset valtapyrkimykset ja hävyttömiksi koetut rahtitaksat olivat olleet maanviljelijöiden poliittisen allianssin ja populistisen liikkeen kiukun kohteena jo vuosikymmeniä (Flink 1975, 8; Jakle 1994, 296). Fordin N- ja T-mallien tultua markkinoille farmarit saivat välineen, jonka avulla oli mahdollista vastustaa rautateiden liittovaltion tukiaisin saavuttamaa kuljetusmonopolia. Talonpojat mursivat riippuvuutensa valtiomonopolistisesta korporaatiosta yksinkertaisesti ajamalla sen ohi omilla autoillaan.

Auto mursi maaseudun kylien ja tilojen eristyneisyyden ja avasi uuden yhteyden maailmaan. Se merkitsi uusia mahdollisuuksia sosiaaliseen vuorovaikutukseen ja taloudelliseen vaihtoon. Autolla käytiin kylillä ja kaupunkien riennoissa mutta mikä

tärkeintä, sillä kuljetettiin maatalojen tuotteet lähikaupunkien markkinoille. T-Fordilla toimintakykyään laajentanut farmari ei ollut enää pelkkä maanviljelijä vaan myös kuljetusliike ja kauppias. Erityisesti maaseudun naisten elämämpiiri laajeni ja taloudellinen itsenäisyys vahvistui, kun he kuljettivat ryytimaidensa vihanneksia, munia ja maitotuotteita myytäväksi auton avaamille uusille, maantieteellisesti etäämmille markkinoille (Kline & Pinch 1996; 780–781, 782; ks. myös Scharff 1991, 142–145).

Minkä auto teki maaseudulle, se teki myös kaupungille. Auton avulla maaseutu tuli lähemmäs kaupunkia. Samaan aikaan kun kaupungit laajenivat, teollisuuslaitokset kasvoivat ja savukaasut verhosivat kaupunkia, palkkatyö byrokratisoi työnteon ja työläinen menetti maanviljelijän tai käsityöläisen itsenäisyyden. Tehtaat valmistivat kulutustavaroita kuten autoja, jotka tarjosivat pakomahdollisuuden romanttisiin ihanteisiin, joita uhkasi se sama teollinen kapitalismi, joka tavaroita tuotti. Henry Ford ei halunnut muistaa auton teollista alkuperää kun hän puhui romanttisen mytologian äänellä: kaupunkien ongelmat ratkaistaisiin lähtemällä niistä pois – autolla (ks. Flink 1975, 39; Volti 1996, 684).

Auton myötä oli mahdollista asua kaupunkikeskustassa mutta silti nauttia maaseudun pastoraalisista maisemista sunnuntaisin – tai vielä enemmän: oli mahdollista elää sekä kaupunkilais- että maalaiselämää, työskennellä ja huvitella kaupungissa mutta nukkua yönsä maaseudulla – tai ainakin esikaupungin omakotialueella. Auton matkanopeus muutti ajan ja tilan suhteita ja pakkasi vuorokauden tunteihin yhä useampia paikkoja, sosiaalisia tapahtumia ja maisemia. Auto ja sen tuottama liike vastasi ihanteellisella tavalla amerikkalaisen kulttuurin maskuliinisiin ja individualistisiin ihanteisiin: itsevastuullisuuteen ja omavoimaisuuteen. Auto vahvisti käyttäjänsä valtaa vapauttamalla vanhoista riippuvuuksista, paikallisyhteisöstä ja valtiovallan laitoksista. Auto laajensi yksilön toimintasädettä ja lisäsi tämän valtaa, kun valta ymmärretään kyvyksi toimia ja vaikuttaa etäisyyden päästä (Albertsen & Diken 2001, 14).

Vahvistunut toimintakyky kanavoituu psyykkiseksi voiman tunteeksi, tyytyväisyydeksi, että kykenee vaikuttamaan ympäristöönsä ja itseensä; siihen, mitä itselle tapahtuu ja mitä itse on. Eikä tämä vallan, hallinnan ja kontrollin tunne (esim. Dunn Jr. 1998, 2; Marsh & Collett 1986, 14; Volti 1996, 667) syntynyt vain autolla matkaamisen ja maantieteellisen liikkuvuuden välineellisenä tuloksena. Auton ajaminen itsessään tuotti hallinnan tunnetta (ks. Ihde 1990, 99; Sachs 1992, 114–115). Auton avulla tuli mahdolliseksi liikuttaa omaa kehoaan liikuttamatta sitä, liikkua ilman fyysistä ponnistelua. Auton ohjaaminen on vuorovaikutusta toisen kanssa, olkoonkin, että tämä toinen on ei-inhimillinen toimija. Vuorovaikutus koneen kanssa tuottaa muutoksia kuljettajan ruumiin radan nopeudessa ja suunnassa sekä maisematilan vastaavassa liikkeessä ja näkymien avautumisessa. Ajaminen sitoo psyykkistä jännitystä ja tarjoaa intensiivistä toimintaa, johon uppoutuessa voi unohtaa itsensä, oman erillisyytensä ja voimattomuutensa.

Auton kannattelemina modernisaation "saatanallisen myllyn" perinteellisistä elämänmuodoista irtileikkaamat subjektit eivät enää tunteneet itseään avuttomiksi. Autoon nojautuen he saattoivat kokea energisoituvansa koneen voimasta. Kiiltävästä, prässätystä metallista oli tullut kuljettajansa itseobjekti ja psyykkisen tuen lähde, ja syntyi kokemus "on the road", tienpäällä rullaamisen mielihyvä (Eyerman & Löfgren 1995, 53). Eikä liikkeen mielihyvällä lopulta ollut muuta päämäärää kuin jatkaa liikettä.

Itseisarvoinen liike vauhtina materialisoitui autojen muotoilussa, teknisessä kehityksessä ja suorituskyvyssä ylimääränä, joka ei ollut perusteltavissa kuljettamisen hyötyfunktioilla. USA:ssa autojen muotoilu jäljitteli lentäviä koneita 1930-luvun puolivälistä alkaen ja huipentui 1950-luvun lopun "lokinsiippiin" ja liekinmallisiin takavaloihin (Gartman 1994, luvut 5, 6). Amerikkalaisen auton vakiovoimanlähteeksi muotoutui 1950-luvulla V-8 -moottori, jonka viritystasetta nostettiin mallisukupolvesta toiseen valmistajien kilpaillessa autojensa moottoritehoilla aina ensimmäiseen öljykriisiin asti (mt., 155). Kohtuuttomuus ja ylenmääräisyys tekivät 1990-luvun kuluessa paluun kaupunkimaasturin massiivisessa hahmossa, jonka englanninkielinen nimitys "suburban utility vehicle" tai "sports utility vehicle" (SUV) kertoo tarpeesta rationalisoida sellaista, mikä voidaan ymmärtää vain suhteessa autoilun kulttuuriseen mytologiaan. Kaupunkimaasturissa huipentuu jo 1900-luvun alussa alkanut kehitys, jossa moottoriajoneuvot ylittävät sen, mikä kuljettamisen kannalta olisi tarpeellista. Hyötykuljetaminen ja mielihyvä myytiin lihaksi tulemisesta voimaa uhkuvassa kulkuvälineessä eivät ole toisiaan poissulkevia kategorioita. Päinvastoin, autolla jokainen kuljetusmatka on myös myyttinen matka.

Liikkeen mielihyvä artikuloitui ajelussa, jonka mieli oli muualla kuin perillepääsyssä. Auton historiallista menestystä (Dunn Jr. 1998, 3) selittää se erityinen tapa, jolla auto vastasi mielihyvän fallis-narsistiseen kaipuuseen. Autossa materialisoitui fantasia välineestä, jonka avulla subjekti voisi ylittää oman itsensä rajallisuuden: ruumiinsa raskauden ja psyykensä haavoittuvuuden.

Unelma hevosen korvaamisesta koneella, jossa hevosen tarjoama yksilöllinen käytettävissä oleminen ja joustavuus yhdistyisivät höyryveturin nopeuteen, on paljon autoa vanhempi (ks. Flink 1975: 5, 10). Siksi ei myöskään ollut itsestään selvää, että ajatus itseliikuvasta kulkuneuvosta toteutuisi juuri sellaisena teknisenä laitteena kuin auto nykyisin tunnetaan. Auto kulttuurisena, käsitteellisenä kategoriana ja auto materiaalisena, teknisenä konstruktiona muotoutuivat suhteessa autoa historiallisesti edeltäneiden ja auton kanssa kilpailleiden teknologioiden tuottamiin sosiaalisiin kokemuksiin. Siksi tarinamme tekee kierroksen vuosisadanvaihteen Pariisin maailmannäyttelyssä.

LIKKUVA JALKAKÄYTÄVÄ

Vuonna 1900 Pariisin maailmannäyttelyssä esiteltiin liikkuva jalkakäytävä. Émile Zolan ottamassa valokuvassa nähdään pyhäpukuisia herroja ja rouvia seisomassa kiskojen

kaistoihin jakamalla leveällä käytävällä, jonka reunaan on tasavälein pystytetty ohuita pallopäisiä pylväitä kuin kävelykeppejä tukea antamaan. Rouvat seisovat niin jäykän keskittyneesti eteensä katsoen, että he tuskin edes näkevät niitä paviljonkeja, joiden ohi käytävä heitä kuljettaa ja joihin herrat innokkaasti viittoilevat (ks. Friedberg 1993, 85). Jalkakäytävä oli 3,5 kilometrin mittainen liikkuva rata, jossa oli peräti kolme vaihtoehtoista nopeutta. Rata kuljetti katsojat läpi näyttelyiden ja näyttelyalueen kuin tavaroina liukuhihnalla (Friedberg 1993, 84).

Liikkuva jalkakäytävä vaikutti aikalaisten silmissä siinä määrin miellyttävältä lisältä porvarillisen kaupunkielämän mukavuuteen, että arvioitiin, että tulevaisuuden kaupungeissa kaikki jalkakäytävät ovat liikkuvia. Ja vielä 1950-luvun puolivälissä New York Cityn liikennesuunnittelupäällikkö arvioi, että aivan silloisessa lähitulevaisuudessa New Yorkin metro korvataan liikkuvilla jalkakäytävillä. Näiden kaupunkiutopioiden rinnalla kehittyi ajatuksia teknisesti kehittyneestä tavaratalosta, jossa ei tarvitsisi rasittaa itseään kävelemällä loputtomien hyllyrivistöjen välisillä käytävillä. Sen sijaan että asiakkaat olisivat tutustuneet tarjolla olevaan tavaradiversiteettiin seisten liikkuvilla käytävillä, ehdotettiin kääntäen, että ihmisten sijaan tavarat liikkuisivat: tavarat marssisivat liukuhihnoilla mukavasti tuoleihin asettuneen ostavan yleisön eteen kuin teatterissa konsanaan.

Kuten nyt tiedämme, nämä tulevaisuusutopiat eivät toteutuneet aivan sellaisinaan. Liukuvan jalkakäytävän eräänä muunnelma voi pitää liukuportaita, mutta muutoin tavarataloissa ja kauppagallerioissa joudutaan edelleen kävelemään yhä pidempiä matkoja kauppakeskusten kasvaessa katetuiksi miniatyrikaupungeiksi. Sen sijaan kansainvälisten lentokenttien terminaaleja ja lähtöportteja yhdistävillä satojen metrien mittaisilla käytävillä saattaa kohdata modernin liukuvan jalkakäytävän ja astua matkatavaroineen juoksevalle hihnalle. Että liukuvat jalkakäytävät löytyvät lentokenttien sisätiloista eivätkä kaupungin kaduilta, antaa jo viitteitä siitä, miksi mekanisoidut käytävät eivät kaupungeissa yleistyneet. Käytävien tekniikka olisi vaikeaa ja kallista rakentaa kestävästi sään vaihteluita, valumavesiä, jäätymistä ja lunta. Mutta on muitakin ongelmia, joihin lentokenttien mekanisoidujen kävelymattojen liukuporrasmaiset kaiteet viittaavat.

Lentokentillä rullaavat käytävät on tyyppillisesti asennettu käytävätilojen keskiakselille niin, että liukuvan hihnakäytävän rinnalle sen molemmin puolin jää tavallinen käytävälattia. Umpinainen suojakaide erottaa liukuvan lattian kiinteästä. On helppo kuvitella, mitä tapahtuisi, jos suojakaidetta ei olisi. Varomaton kävelijä ei edes ehtisi huomata astuneensa liikkuvalla alustalle ennen kuin se olisi jo vetänyt häneltä jalan alta. Toisaalta se, että liikkuva lattia täytyy eristää ympäristöstään, rajoittaa huomattavasti sen käyttömahdollisuuksia: kuten liukuportaaseen, siihenkin voi astua mukaan vain alkupäästä. Kesken matkaa se ei ole mahdollista, kuten ei poistuminenkaan. Näistä rajoituksista huolimatta liikkuva käytävä on lentokenttien siirtymätuubeissa käyttö-

kelpoinen. Siirtymäkäytävissä ei ole tarjolla vaihtoehtoisia kulkureittejä, ei risteyksiä eikä mitään katsottavaa, eikä siksi mitään, minkä vuoksi pysähtyä, vaihtaa kulkusuuntaa tai kulku-uraa.

Päinvastoin on kaupungissa, jossa tilan rakenne mahdollistaa vaihtelevat kulkureitit ja jossa ympäristön muodostelmat ja objektit – joihin lukeutuvat myös kadulla liikkuvat ihmiset – vaihtelevasti tulevat rekisteröidyiksi katseiden kutsuvina kohteina tai ruuhkaesteinä, joita kierretään tai joihin pehmeästi tömähdetään ja jotka taas seuraavassa hetkessä purkautuvat, kun ihmiset lähtevät liikkeelle omiin suuntiinsa; yhtä vaihtelevasti nousee ylykkeitä ja mielihaluja, jotka suuntaavat ihmisten kulun uraa. Näitä yksilöllisiä kulku-uria, trajektoreita, Michel de Certeau (1984) kutsui jalankulkijan puheakteiksi, kävelemisen retoriikaksi.

Kaupunkien kaduilla kävelevät etenevät eri nopeuksilla ja vastakkaisiin mutta myös poikittaisiin suuntiin, kukin hidastaen ja kiihdyttäen eri vaiheessa – toiset hidastaen muiden yrittäessä päästä eteenpäin, yhden pysähtyessä, kun hänen takanaan kiihdytetään askeleita. Näin syntyy alituisen muotoaan muuttava kehojen virta – pyörteitä, kapeikkoja, vastavirtausta, joka liikkueessaan pakkautuu ja purkautuu, tihentyy ja väljenee – dynamiikka, jota on vaikea pakottaa järjestymään jonoon, yksisuuntaiselle, tasanopeuksiselle hihnalle – vaikka tälle periaatteellehan joukkoliikenne on perustettu.

KULJETETTU LIIKKUMATTOMUUS

Liikkuvan jalkakäytävän käyttö perinteisen kaupunkielämän puitteissa ei siis olisi ollut aivan ongelmatonta. Mutta kulttuurinen fantasia, jota mekanisoitu jalkakäytävä artikuloi, on kiinnostava. Liikkuvassa jalkakäytävässä materialisoituu unelma sunnuntaikävelystä kaupungissa raukean levollisesti, salongin sohvalta tutun passiivisen mukavuuden olotilassa. Se on kävelyä ilman kävelyä. Kaupunkielämään osallistumisen ehtona on perinteisesti ollut liikkuminen kaupunkitilassa. Tilassa liikkuvaa katsetta on ohjattu ja kontrolloitu havainnoivan kehon ruumiinjäsenten liikkeiden avulla. Mutta ruumiin liikuttaminen ruumiin omin voimin on kuluttavaa ja väsyttävää. Liikkuva jalkakäytävä irrottaa tilassa liikkumisen ruumiinliikkeistä tuottaen ”kuljetettua liikkumattomuutta” (Barthes 1984; ref. Friedberg 1993, 59). Kun ruumis liikkuu tilassa ilman omaa ponnistelua, myös katseen liike irrottautuu ruumiinliikkeistä (Friedberg 1993, 3). Mekanisoitu kuljetin muutti katseen ja ruumiin suhdetta. Nyt oli mahdollista liikkua ja kuljettaa katsetta fyysisesti passiivisena. Liikkuva jalkakäytävä oli elokuvallistanut kaupunkikokemuksen. Eteenpäin kuljettavalta hihnalta katsoen kaupungin katujulkisivut virtaavat hiljalleen ohitse samalla kun hihnalla kävelykeppeihin nojautuen kommentoidaan visuaalisiksi spektaakkeleiksi muodostuneita kaupunkielämän tapahtumia ja figuureja.

Katseen ja liikkeen, tilan ja ajan suhteiden mullistajana liikkuva jalkakäytävä ei ollut yksin. Saman oli tehnyt jo aikaisemmin juna, ennen juna kuumailmapallo ja sitä ennen hevonen ja hevosvetoiset ajokalut. 1800-luvun lopun ja 1900-luvun alun

liikkumisen teknologista vallankumousta olivat lisäksi kiihdyttämässä hissit, liukupor-
taat, polkupyörä, lentokone ja – auto. Näiden ruumiin lavettien lisäksi ajan ja paikan
suhteita sekä kokemusta nykyhetkestä ja todellisuudesta tulivat muuttamaan valokuva
ja elokuva.

Liikkuvan jalkakäytävän suurin heikkous sen edustaman kulttuurisen fantasian
kannalta oli, että jos halusi nähdä jotain, mikä ei ollut käytävän kulku-uran varrella, oli
astuttava pois hihnalta. Mutta pois astuessaan menetti välittömästi myös kokemuksen
liikkeestä ja tapahtumisen virrasta, josta oli saattanut nauttia ruumiillisen passiivisuu-
den nautinnollisessa olotilassa. Katseen ja katsojan ruumiin kulku-ura mutta myös
etenemisnopeus olivat sidoksissa liikkuvan käytävän kulku-uraan ja nopeuteen, joihin
ei liikkuvalla jalkakäytävällä seisten voinut mitenkään vaikuttaa.

Siksi unelma liikkuvasta liikkumattomuudesta ei lopulta toteutunut liikkuvilla
jalkakäytävillä vaan kokonaan toisessa teknologisessa muodossa, jossa liikettä voidaan
ohjata liikkumattomuudesta käsin ja jossa väline seuraa ruumiin liikkeitä. Tässä tek-
nologisessa muodossa passiivisuus ja kontrolli, infantiilisuus ja grandiositeetti, yhtäältä
mukavuus ja toisaalta hallinnan, vallan ja itsemääräämisen tunteet yhdistyisivät kaik-
kein tehokkaimmin. Ei kuitenkaan ollut itsestään selvää, millainen tämä teknologinen
muoto olisi.

JUNA LENTÄÄ RAUTAISELLA TIELLÄ

Juna oli ensimmäinen liikkuva kone, joka tarjosi matkustajilleen kokemuksen vauh-
dista. Aikalaiset kuvasivat junan vauhtia lentämisen metaforalla (Schivelbush 1996, 73). Ajan-
kohtana, jolloin yksikään kone ei vielä ollut lentänyt, ei (kuumailmapalolentoja lukuun
ottamatta) ollut mitään, mikä olisi tullut lähemmäksi lentämisen ajatusta: ”Kun suljin
silmiäni, lentämisen tunne oli nautinnollinen”, kuvaili näyttelijä Fanny Kemblen juna-
matkaansa Manchesterin ja Liverpoolin välillä vuonna 1830 (mt., 185, viite 15).

Matti ja Liisa Juhani Ahon novellissa *Rautatie* jännittivät kokemattomuuttaan
ensimmäistä junamatkaansa: ”Ja nyt se lähtee liikkeelle... koko huone... ovet ja ikkunat
ja lattia... Herra jumala, kunhan ei hajoaisi!... (Aho 1930, 300). Kiihtyvä vauhti sai Liisan
vapisemaan penkissään ja pelkäämään putoamista. Matti tarrautui käsipuuhun. Kum-
mastakin tuntui, ”kuin istuisivat he vauhkon hevosen rattailla, joka suitsettomin suin
alamäkeä laukkasi. Kerran oli Liisa koskea laskenut, mutta ei se niin hirveätä ollut kuin
tämä...” (mt., 301). Vasta matkaseuran tarjoamat ryypyt ”kiivakan kulun kunniaksi” saivat
Matin antautumaan vauhdille: ”...heiluvee! nyt sitä mennään!” (mt., 306). Viina ja vauhti
riemastuttivat Mattia niin, että hän ajoi vielä seuraavankin asemavälin.

Rautatie kompressoi aika-tila -suhteet. Lyhentäessään matka-aikoja se tuntui
kutistavan tilallisia etäisyyksiä ja kokemuksellisesti siirsi Normandian rannikon
mondeenit kylpyläkaupungit, Deauvillen ja Trouvillen, Pariisin edustalle, heti Bois
de Boulognen puistojen taakse. ”Pohjanmeren aallot lyövät portaileni”, kirjoitti Hein-

rich Heine Pariisista (Sachs 1992, 122; Schivelbusch 1996, 37). ”Ranskanmaalle ennättää viidessä päivässä, jos tiukkaan ajaa”, selostaa rovasti Matille *Rautatiessä* (Aho 1930, 210).

Mutta junamatka, niin tehokkaasti ja miellyttävästi kuin se ensimmäisessä luokassa liittikin lähtöpaikkansa ja määränpänsä toisiinsa, saattoi kuitenkin mobilisoida ahdistuksen tunteita, joita tuottivat samantyyppiset seikat, jotka saivat säätyläisrouvat jäykistymään paikoilleen liikkuvalla jalkakäytävällä matkatessaan, mutta joiden piinaavuus oli kasvanut suhteessa junan monikymmenkertaisesti suurempaan nopeuteen. Junan kulkuun ei voinut millään tavoin vaikuttaa. Vauhtia ei voinut säätää, ei sen enempää lisätä kuin hiljentääkään. Asemien välillä ei voinut pysähtyä eikä poistua. Juna kulki raiteillaan aikataulunsa mukaista reittiä eikä sitä voinut ohjata toiselle kulku-uralle, vaikka mieli olisi tehnytkin. Tätä Sigmund Freudin rautatieahdistukseksi kuvamaa oireyhtymää tulkitse psykoanalytikko Karl Abraham 1920-luvulla seuraavasti: neuroottisten ihmisten pelko nopeasti voimistuvaa ja hallitsematonta liikettä kohtaan johtuu heidän pelostaan omaa hallitsematonta seksuaalisuuttaan kohtaan. He pelkäävät joutuvansa liikkeeseen, jota ei voi pysäyttää ja joka ei tottele heidän tahtoaan. Nämä potilaat pelkäävät matkustaa sellaisella kulkuvälineellä, jota he eivät halutessaan voi pysäyttää. (Abraham 1971; ref. Schivelbusch 1996, 72–73.)

Avuttomuuden tunne vahvistui eristetyissä vaunuosastoissa, joiden sulkeuduttua ei enää ollut mahdollista peruuttaa päätöstään lähteä matkaan. Saattoi vain odottaa vaunun nytkähtämistä liikkeeseen ja vauhdin vääjäämätöntä kasvua. Eikä edes matkaseuraansa voinut valita. Erityisesti säätyläispiireissä tämä herätti äänekästä paheksuntaa. Sakari Topeliuksen *Talvi-iltain tarinoissa* (1863) virkamiesperheen äidin on vaikea hyväksyä, että samaan vaunuosastoon tulisi muitakin matkustajia. Hän on käsityksessä, ”että jokaisen perheen tulee saada vaunu käytettäväkseen ja että on erikoista hyvántahtoisuutta, jos siihen ottaa vieraita” (ref. Sironen 1996, 225).

Rautateiden joukkoliikennejärjestelmän koneellisen kokonaisuuden koettiin palauttavan matkustajat kappaleiksi rahtitavaraa (Sachs 1992, 8; Schivelbusch 1996, 67). Porvaristo ja aristokratia tunsivat olevansa teollisen matkustustapahtuman kohde eikä I luokan hyttiosastojen hevosvaunujen sisustusta jäljittelevä muotoilu verhoiltuine paksuine pehmusteineen auttanut unohtamaan asiaa (Schivelbusch 1996, 67). Alimpien yhteiskuntaluokkien edustajat eivät edes kuuluneet henkilökuljetusten piiriin, vaan heitä kuljetettiin tavaroina avoimissa tavaravaunuissa (mt., 67; ed. noj. Kalanti 2001a, 104–105).

POLKUPYÖRÄ: MIES HEVOSENA

Hevonen tarjosi muista ihmisistä ja liikennejärjestelmistä riippumatonta yksilöllistä matkantekoa niille, joilla oli varaa ylläpitää hevosta. Adam Smithin laskelmien mukaan yksi hevonen söi kahdeksan työmiehen edestä (Schivelbusch 1996, 10). Ja elollisena olentona hevonen söi silloinkin, kun ei tehnyt töitä, myös silloin kun se oli sairastunut tai loukkaantunut. Hevosen raajat, erityisesti polvet olivat alttiita vahingoittumiselle

eivätkä ne olleet korjattavissa varaosin. Elollisella oliolla oli myös omaa tahtoa, mikä saattoi yllättää tallirengin tai ohjastajan. Eläimen luontoa alettiin 1820-luvun kuluessa pitää vaarallisena ja kaoottisena voimana (Sachs 1992, 5–6; Schivelbusch 1996, 17). Hevosen liikuminen perustui lihasvoimaan, joka työskennellessään väsyi ja vaati toistuvaa lepoa. Pitkillä päivämatkoilla hevosen nopeus perustui mahdollisuuteen vaihtaa vetovaljakkoa aina säännöllisin matkaväleihin. Englannissa postivaunujen nopeutta oli tällä tavoin pystytty kasvattamaan 80 prosenttia vuosien 1750–1830 välillä (Schivelbusch 1996, 12).

Mutta nopeuskilpailussa junan kanssa hevonen jäi häviölle. Kun junien nopeudet 1800-luvun mittaan nousivat, hevosvetoisten ajopelien sosiaalinen arvostus vastaavasti laski kunnes oltiin tilanteessa, että milloin juna ohitti hevosvaunut, junavaunujen ikkunoista irvisteltiin ja naurettiin pilkallisesti ohitettaville kärryille (Sachs 1992, 7). On ymmärrettävää, että tilanne oli hitaammaksi jääneille hivenen katkera. Nopeuskilpailu oli statuskilpailua (Kalanti 1998, 48) eikä varakkaimmissa piireissä ollut totuttu häviämään. Nöyryytyksestä kasvoi 1800-luvun puolivälissä huutava sosiaalinen kysyntä laitteelle, joka kulkisi junan nopeudella mutta olisi matkustajan ohjattavissa kuin hevosvaunut.

Polkupyörä kärsi samasta heikkoudesta kuin hevosvaunut, orgaanisen voimanlähteen väsymisestä kuormituksessa. Ja mikä pahinta, nyt ohjastaja oli myös vetojuhta. Pyörän selässä mies oli satulassa mutta joutui tekemään hevosen työt. Kun tuulisilla peltoaukeilla ja pitkissä ylämäissä eteneminen hiipui ja pyörämies joutui laskeutumaan jalkamieheksi, polkupyörä ei tarjonnut enää etua kävelyn verrattuna, päinvastoin. Pyörä jota sai taluttaa, oli ylimääräinen taakka kävelijälle. Mutta kaikesta huolimatta polkupyörä tarjosi laajoille kansanosille kokemuksen vauhdista. Alamäissä murtuivat ruumiillisen luonnon kahleet; vauhti yltyi yhä vain villimmäksi, kun pyörä syöksyi jyrkenevään rinteeseen. Putoamisen tunne oli kiihdyttävä, huumaava. Romaanissaan *Paris* vuodelta 1989 Émile Zola kuvaa kahta polkupyöräilijää, jotka vauhdin kohiseva ryntäys tempaa mukaansa: ”Mikään kiihotus ei ole parempaa; sydämet tykyttävät avoimen taivaan alla.” (ref. Sachs 1992, 102–103.) Vauhti merkitsi jo tuolloin vapautumista ja toivoa.

Naisten rooliin kuului kauhistella nuorten miesten kaahailua polkupyörillä, ja nuorten miesten rooliin kuului tehdä vaikutus nuoriin naisiin polkupyöränsä vauhdin akrobaattisella hallinnalla (Bijker 1995, 19, 74). Kun suurietupyöräiset velosipedit 1860-luvun lopulla tulivat markkinoille, alkoi myös välittömästi kilpailu niiden nopeudella. Pyöräilijät kilpailivat paitsi keskenään myös hevosvetoisten ajopelien kanssa. Saksassa jouduttiin pyörillä kilpaileminen yleisillä teillä rajoittamaan varhaisiin aamuihin ja myöhäisiin iltatunteihin. (Bijker 1995, 37.) Poliisilla oli toivoton työ yrittää saattaa pyöräilijöitä minkäänlaiseen järjestykseen (Bijker 1995, 41–42; Sachs 1992, 102). Tunnettiinpa ”pyöräilijävoilijat” Suomessakin, kuten Juhani Aho aikansa uutuuksivälillä egoaan vahvistaneita mahtailijoita nimitti *Uuden Kuvalehden* artikkelissa vuonna 1898 (Sironen 1996, 220).

Velosipedit, joita poljettiin korkean etupyörän akselilta, olivat vaikeasti hallittavia ja vaarallisia laitteita. Sekä velosipedien harrastajat että suuri yleisö, joka paheksui pyö-

räilyä sen vaarallisuuden takia, olivat asiasta yhtä mieltä. (Bijker 1995, 74.) Mutta pyöräily-entusiastien kannalta juuri vaarallisuus oli osa velosipedien kiehtovuutta. Ja nuorten naisten kiinnostuksen herättämisessä se oli aivan olennaista. (Mt., 74–75.) Kun siis Starley ja Sutton esittelivät modernin polkupyörän vuonna 1884, sen oli osoitettava olevansa vakavasti otettava ja toimiva voittamalla velosipedit nopeuskilpailuissa. Oli tavallista, että ilmarenkailla varustetun ”turvallisuuspolkupyörän” ilmaantuminen kilparadoille herätti yleistä huvittuneisuutta, mutta yhtä tavallista oli, että ennen kuin kilpailu oli ohi, nauru oli jo vaiennut (Bijker 1995, 84).

Kun velosipedi oli hävinnyt kilpailuissa, sen myynti tyrehtyi. Moderni polkupyörä syrjäytti velosipedin ja samalla naisten rooli muuttui. Pyöräilyä oli pidetty naisille sopimattomana, säädyttömänä ja turvattomana, kunnes Starleyn ja Suttonin ”turvapyörä” poisti esteet naisten pyöräilyltä (Bijker 1995, 94). Polkupyörä laajensi pyöräilijän maantieteellistä ja sosiaalista maailmaa laajentamalla hänen ruumiinsa toimintasädeksi. Niin miehet kuin naiset, nuoret kuin vanhatkin, naimisissa olevat ja naimattomat, ja aivan erityisesti nuoret naimattomat naiset, vapautuivat – pyörämatkan ajaksi – vanhempiensa, perheidensä ja naapuruston porvarillisen elämänpiirin tukahduttavuudesta. Tiet täytyivät pyöräilijöistä, ja mahdollisesti ensimmäistä kertaa historiassa syntyi käsite maantielle lähtemisen mielihyväästä (Flink 1988, 4).

Kun polkupyöräilijöiden määrä 1800-luvun lopulla nopeasti kasvoi sekä Yhdysvalloissa että Britanniassa, heistä muodostui merkittävä tienpidon painostusryhmä. USA:ssa ”The League of American Wheelmen” vaati jo 1880-luvulla maaseututeiden päällystämistä erityisesti Massachusettsin ja New Yorkin osavaltiossa (Jakle 1994, 296). Englannissa ja Walesissa vuodesta 1890 vuoteen 1902 tienpidon määrärahat kasvoivat 85 prosenttia, osaltaan juuri polkupyöräilijöiden painostuksen takia (Woodforde 1970; ref. Bijker 1995, 93). Kun pyöräily muotivillityksenä oli Britanniassa huipussaan vuosina 1895–96, maassa arvioitiin olleen yli miljoona, ehkä yli 1,5 miljoonaa pyöräilijää (mt. 93; Sachs 1992, 102). Vuonna 1900 heitä oli Yhdysvalloissa 10 miljoonaa (Jakle 1994, 296). Mutta vuosina 1896–1897 polkupyörämarkkinat Britanniassa romahtivat (Bijker 1995, 97). Kului pari vuotta ja uusi muoti valtasi markkinat. Polkupyörän tuottamat kokemukset itseliikkuvan kulkuvälineen iloista, riippumattomuudesta ja vapaudesta, vapaudesta itsemääräämisestä ja lähtemisen vapautena, olivat valmistaneet kuluttajajoukot kaipaamaan seuraavan suuren muotiaallon menestystuotteita (Sachs 1992, 106). Enää ei tarvitsisi ponnistella ylämäissä, sillä pyöriä pyörittäisivät nyt moottorit.

KULTTUURISEN UNELMAN MATERIALISAATIO: AUTO

Vuonna 1885 Carl Benz sai käyntiin yksisylinterisen, kaksitahtisen polttomoottorin, joka oli asennettu kolmipyöräiseen runkoon, jossa risteytyivät polkupyörä ja hevoskärryt. Ensimmäisen Benzin 0,8 hevosvoiman tarjoama suorituskyky oli vaatimaton,

mutta vuoden 1891 Benz oli jo nelipyöräinen ja sen moottori kehitti 3 hevosvoimaa 700 kierroksen minuuttinopeudella. (Flink 1975, 11; Flink 1988, 12–13.)

Auto oli keksintö, jonka uutuus oli sen konfiguraatiossa, kokoonpanossa: kaikki mitä auton rakentamiseksi tarvittiin oli jo olemassa – polkupyörissä, hevoscärryissä ja kiintomoottoreissa. Auto rakentui teräsputkikehikosta ja kuulalaakereista, ketjuvedosta, differentiaalihammaspyörävälityksestä ja ilmarenkaista (Flink 1988, 5), jotka muodostivat alustan ja voimansiirron. Pneumaattisen renkaan esitteli John B. Dunlopin vuonna 1888, ei autonrenkaana vaan polkupyörärenkaana. Auton teknologia perustui polkupyörän teknologiaan – ei ainoastaan niin, että auto rakennettiin polkupyörän osista, vaan myös konetyökalut ja sarjatuotantotekniikat, joita ensimmäisissä auto-tehtaissa sovellettiin, olivat samoja kuin polkupyöränvalmistuksessa. Lukuisat polkupyörävalmistajat laajensivatkin tuotantoaan autoihin. Tällaisia olivat muun muassa Opel Saksassa, Peugeot Ranskassa, Morris ja Rover Britanniassa ja Pope, Rambler ja Willys Yhdysvalloissa. (Flink 1988, 5.)

1860-luvulta 1890-luvulle polttomoottori kehittyi dramaattisin hyppäyksiin. Nicolaus Otton entinen insinööri Gottlieb Daimler ja hänen assistenttinsa Wilhelm Maybach saivat vuonna 1885 valmiiksi ottomoottorin kehitysversion, joka tuotti 1,5 hevosvoimaa 600 kierroksen minuuttinopeudella ja painoi noin 50 kilogrammaa. Voidakseen esitellä moottorinsa suorituskykyä Daimler ja Maybach joutuivat rakentamaan moottorin alustaksi auton. Ja kun Maybach vuonna 1893 kehitti kaasuttimen, modernin polttomoottorin komponentit olivat jo olemassa. (Flink 1988, 11–12.) Polttomoottorin rinnalla kehittyivät myös kilpailevat voimanlähteet. Höyrykoneesta muotoutui kevyt, korkeapaineinen ja sen säätimet automatisoituivat. Höyrykoneessa oli vähemmän liikkuvia osia kuin polttomoottorissa ja voimanlähteenä se oli joustavampi, mutta kattilan korkeat paineet (600 psi) aiheuttivat mekaanisia ongelmia – vuotoja ja räjähdyksiä. Lämpöhäviöt höyryn kuumentamisessa ja siirtämisessä johtivat huonoon energiankäytön hyötysuhteeseen. Höyrykoneen massan ja mukana kuljetettavan veden ja polttoaineen myötä höyryauton teho/paino -suhde jäi huonommaksi kuin polttomoottoriauton. (Flink 1988, 6–7.)

Teho/paino -suhteen ongelmat tuntuivat myös sähköauton kulussa: akkujen paino muodosti niin suuren kuorman, että sähköautoilla oli vaikeuksia jaksaa nousta ylämäkiä. Kaupunkikeskustoissa lyhyt toimintasäde ja latauspisteiden vähäisyys eivät kuitenkaan haitanneet. Yhdysvaltain itärannikolla hiljainen ja hajuton sähköauto oli erityisesti naisten suosiossa. Sähköauton käynnistäminen oli helppoa verrattuna polttomoottorin veivaamiseen käsikammella eikä kuljettajan tarvinnut opetella vaihtamista, sillä sähköautossa ei ollut vaihteita. (Flink 1975, 36; 1988, 10.)

Höyry- ja sähköauto kokivat lyhyen kukoistuskauden 1800–1900 -lukujen vaihteen Amerikassa. Vuonna 1899 Yhdysvalloissa tuotettiin 2 500 moottoriajoneuvoa, joista suurimman osan valmistivat itärannikon kymmenen johtavaa valmistajaa, jotka vielä

silloin keskittyivät sähkö- ja höyrykäyttöisten autojen tuotantoon. (Flink 1975, 16.) Höyryauton kehityshistorian kulminaatioksi jäi vuonna 1906 ajettu maakulkuneuvojen senaikainen nopeusennätys 205,4 kilometriä tunnissa.

Höyryautot keräsivät nopeusennätyksiä, mutta eivät menestyneet luotettavuus-ajoissa. Ensimmäiseen autokilpailuun, vuoden 1895 Pariisi–Bordeaux–Pariisi -ralliin, osallistui 22 autokuntaa. Yhdeksän pääsi maaliin. Näistä kahdeksan oli polttomoottorikäyttöisiä. Saman vuoden marraskuussa, kiitosjuhlan päivänä, The Chicago Times-Herald sponsoroi Amerikan ensimmäistä autokilpailua. Osallistujia oli ilmoitautunut 83, mutta talvisissa oloissa vain kuusi autoa suostui käynnistymään. Kaksi pääsi maaliin, Duryea ja Benz, molemmat polttomoottoreilla. Polkupyörämekaanikot Charles ja J. Frank Duryea olivat lukeneet *Scientific Americanin* vuoden 1899 numerosta kuvauksen Benzin autosta ja suunnitelleet sen pohjalta oman kulkupelinsä. (Flink 1975, 11–12; 1988, 13, 17.)

Duryean keskinopeus 88 kilometrin matkalla oli ollut vain 13 kilometriä tunnissa, mutta kuten sponsoroiva sanomalehti seuraavana päivänä uutisoi, kilpailu oli ajettu yhden pakkasasteen lämpötilassa ”syvässä lumessa ja uraisilla teillä, jotka olisivat koetelleet hevosten voimia äärimmilleen” (Flink 1975, 14; 1988, 23). Myös muu itärannikon lehdistö tulkitsi, että Duryea ja Benz kykenisivät toimimaan siedettävästi hankalimmissa mahdollisissa olosuhteissa ja arvioitiin, että auto tulisi syrjäyttämään hevosen aikakauden. (Flink 1988, 23.)

Auton oli osoitettava, että se oli kilpaileviin liikkumisen teknologioihin verrattuna, paitsi vakavasti otettava ja toimintakykyinen, myös niitä käyttökelpoisempi. Aivan kuten modernin polkupyörän kulttuurinen uskottavuus polkulaitteiden joukossa ratkaistiin nopeuskilpailuissa, myös auton kulttuurinen menestys kulkuneuvona riippui sen nopeudesta. Luotettavuuskilpailuissa olennaista oli maaliinpääsy, mutta kilpailun voiton ratkaisi matkaan käytetty aika. Nopeus oli toimintakykyisyyden ja luotettavuuden mitta. Jos matkalla oli teknisiä ongelmia, ne aiheuttivat taukoja, jotka alensivat keskinopeutta ja näkyivät loppusijoituksessa. Emile Levassorin 24,4 kilometrin keskituntinopeus Pariisi–Bordeaux–Pariisi -rallissa oli mahdollinen, kun Levassorin pisin huoltotauko oli vain 22 minuuttia (Flink 1988, 17; Sachs 1992, 111). Mikään hevosvetoinen ajopeli ei olisi kyennyt samaan. Tuohon aikaan nopeimpien valjakkovetoisten postivaunujen matkanopeus oli noin 16 kilometriä tunnissa.

Polttomoottoritekniikan kehitys oli kiihtyvää. Sylinteriluku, tilavuus ja kierrosluvut kasvoivat niin, että vuodesta 1898 vuoteen 1908 autojen huippunopeus oli noussut 25:stä 100:n kilometriin tunnissa. Teknistä harppausta merkitsi vuoden 1901 Mercedes, jonka suunnittelusta Daimler Motoren Gesellschaftille vastasi Wilhelm Maybach. Mercedes ”Doppel Phaetonissa” oli 35-hevosvoimainen moottori, joka kiidatti auton 85 kilometrin huipputuntinopeuteen. (Flink 1988, 33.) 1910-luvun alussa Daimler

Mercedeksen kilpa-autossa oli jo 100 hevosvoimaa ja se saavutti 140 kilometrin huippunopeuden.

Autojen suorituskyvyn kasvu, jota mitattiin tehoilla, nopeuksilla ja kiihtyvyyksillä, huolestutti Carl Benziä. Hän yritti vaikuttaa kehitykseen jo vuonna 1901 kieltäytymällä virittämästä autojaan maksimaalisen suorituskyvyn vaatimusten mukaisiksi: "Autoasioiden kehitykselle eräs erityinen vaara piilee uudessa muotivillityksessä ylittää itsensä kilpailuissa yhä suuremmilla nopeuksilla, ajaa kilpaa pikajunien kanssa ja kevytmielisesti vaarantaa niin kuljettajien kuin kaduilla liikkuvien ihmisten henki ja terveys." (Sachs 1992, 123.)

Autojen suorituskyvyn nopea kasvu oli jo alkanut tuottaa verisiä spehtaakkeleita. Emile Levassor oli kuollut voittoa Pariisi–Bordeaux–Pariisi -rallia seuranneena vuonna vammoihinsa Pariisi–Marseilles–Pariisi -rallissa, kun hänen Panhardinsa osui koiraan ja kaatui (Marsh & Collett 1986, 139; Flink 1988, 31). Vuoden 1903 Pariisi–Madrid–Pariisi -ralli oli keskeytettävä Bordeaux'hon, kun viisi kuljettajaa, joukossa Louis Renaultin veli Maurice, sekä useat katsojat olivat kuolleet. Yleisillä teillä muun liikenteen joukossa järjestetyt autokilpailut päättyivät siihen (Flink 1988, 31), mutta kilpailu nopeudella normalisoitui osaksi yleistä liikennettä.

Benz säilytti vuoden 1900 mallinsa konstruktion ja muotoilun pohjimmiltaan muuttumattomana vuosikymmenen ajan (Flink 1988, 13). Mahdollisesti hän katsoi, että auto oli jo valmis, suorituskyvyltään riittävä eikä muutoksiin siksi ollut tarvetta. Sinä aikana muut, suorituskyvyn teknologiseen kilpavarusteluun panostaneet valmistajat ohittivat markkinoilla Benzin. Carl Benz syrjäytettiin yhtiöstään ranskalaisten insinöörien painostuksesta (Sachs 1992, 123). Vuonna 1926 Benz sulautettiin Daimler Mercedekseen, joka kilpailutoiminnassaan ja autojensa kehitystyössä oli taloudellisesti menestyksellisellä tavalla hyödyntänyt voiman ja nopeuden kulttuurista merkitystä.

NOPEUS, VOIMA JA DEPRESSIO

Mihin tarvittiin suorituskykyä ja voimaa moninkertaisesti yli sen, mikä olisi riittänyt auton, matkustajien ja hyötykuorman kuljettamiseen muiden tielläliikkujien joukossa turvallisella nopeudella?

Vauhti on ilmaus voimasta ja voima edustaa valtaa (Kalanti 1998, 48). Auton suorituskyky on voimaa, jonka kuljettaja tuntee ruumiissaan. Kun hän ajaessaan tekee päätökset tämän voiman purkautumisesta, hän voi tuntea kontrolloivansa sitä, määräävänsä sitä ja käyttävänsä valtaa. Erään psykoanalyttisen määritelmän mukaan minuuks muodostuu siitä, "mistä minä, oman käsityksensä mukaan, itse määrää, minkä se itse tuottaa" (Reenkola 1983, ref. Vuorinen 1997, 49). Ulkoisen maailman objektit ovat minästä erillisiä, koska ne ovat olemassa omasta itsestä riippumatta ruumiin vaipan ulkopuolella. Mutta psykisesti objektit ovat osa minuutta siinä määrin kuin minällä on valtaa kontrolloida niitä. Äärimmillään minä kokee ulkoisen objektin yhtä luonnolliseksi osaksi itseään

kuin oman ruumiinsa. Objekti, joka psyykkisesti on sulautettu osaksi minuutta, voi olla niin sosiaalinen kuin materiaalinenkin. Sosiaalisia objekteja, ihmisiä, joita minä käyttää hyväkseen ja jotka asettuvat minän palvelukseen, Kohut (1971, 1977, 1996) kutsui itseobjekteiksi. Materiaalisia objekteja, esineitä jotka ovat minän hallussa ja joita minä voi kontrolloida ja manipuloida oman ruumiinsa avulla, Winnicott (1971, 9–10) kutsui siirtymäobjekteiksi.

Ensimmäinen itseobjekti on äiti, tai ihminen, joka hoitaa lasta mukautamalla tämän tarpeisiin. Klassisen psykoanalyttisen käsityksen mukaan sylivauva ei aisti äitiään itsestään erillisenä, vaan äidin onnistunut sovittautuminen lapsen tarvejännitysten tyydyttäjäksi tuottaa lapsessa omnipotentin illuusion, että äidin ruumis on osa lasta itseään. Lapsi kokee itsensä oman tyydytyksensä lähteeksi. Koska ensimmäistä objektia ei koeta objektiksi, vaan osaksi omaa itseä, Kohut kutsuu sitä itseobjektiksi.

Lapsen ja itseobjektin täydellisen sulautumisen ”oseaaninen kellunta” on vähitellen jäsentyvä sisäiseen ja ulkoiseen maailmaan ja oman erillisyyden tiedostamiseen. Äiti hahmottuu lapsen ruumiista erilliseksi olioksi, jota lapsi ei mielikuvien voimalla kykenekään aina saamaan paikalle helpottamaan pahaa oloa. Lohdutukseksi lapsi turvautuu siirtymäobjektiin. Siirtymäobjekti on esine, joka lievittää äidin poissaolon aiheuttamaa depressiivistä ahdistusta (Winnicott 1971, 4, 15). Nuken tai räsyn kyky rauhoittaa ja lievittää separaatioahdistusta perustuu psykosemiosiksen voimaan: siirtymäobjekti edustaa äitiä, äidin rintaa. Siirtymäobjektin tarjoama tyydytys ei ehkä ole niin täyteläistä kuin äidin ruumiin, mutta päinvastoin kuin äiti, materiaalinen objekti on täydellisesti lapsen omassa vallassa. Hän voi turvautua sen pehmeuteen ja lämpöön tai innostua sen responsivisuudesta, siitä miten se omilla liikkeillään vastaa lapsen ruumiin liikkeisiin. Siirtymäobjektilla on itsenäinen identiteetti, se kykenee tekemään jotain lapselle, ja objektin avulla lapsi kykenee vaikuttamaan itseensä, kuten hän vaikutti itseensä äidin ruumiin kautta.

Riippuvuus sekä itseobjektista että myöhemmin siirtymäobjektista kuuluvat varhaislapsuuden kehitysvaiheisiin, mutta koska normaali yksilöitymiskehitys jää aina epätäydelliseksi, molemmat palaavat ihmiselämän myöhemmissä ikävaiheissa. Ihminen etsii vahvistusta ja hyväksyntää omalle minuudelleen läheisistä ihmissuhteista mutta myös suhteista esineisiin, ja elämäntilanteissa, joissa menetys uhkaa minuutta, persoonallisen tilan materiaaliset objektit saattavat uudelleen saada siirtymäobjektin psyykkisen funktion (Winnicott 1971, 4). Siirtymäobjekti voi tehdä paluun myös fetissinä (mt., 5, 9) kuten myös epäonnistunut itseobjektisuhde varhaislapsuudessa saattaa johtaa etsimään sitä täydellisyyttä, jota elämän ensimmäinen ihmissuhde ei tarjonnut, materiaalisesta objektista, ”kylmän täydellisuuden ruumiillistumasta” (Kohut 1996, 357).

Tarina Välimeren kulttuuripiiristä kertoo professorista, joka säilytti kotinsa sisäpihan puutarhassa uutta Porsche Boxteria. Hän ei koskaan ajanut sillä. Sen sijaan hän tapasi rentoutua lepäämällä sen penkeillä, ja synkeimmän alakulon hetkinä

hän saattoi kääntää auton virta-avainta ja kuunnella moottorin käynnistyvän. (Gottidener 2005.) Tyhjäkäyntikierrosten pakoäänten matala jyllinä riitti helpottamaan hänen depressiivisyyttään.

Virginia Woolf lääkitsi itseään autoilulla. Julkaistuaan teoksensa *To the Lighthouse* Woolfilla ja hänen miehellään Leonardilla oli heinäkuussa vuonna 1927 varaa ostaa käytetty Singer 275 punnan hintaan. Woolfin tiedetään kärsineen toistuvista depressioista ainakin vuodesta 1910 alkaen. Vuonna 1924 hän suunnitteli matkaa kanaalin yli Dieppeen ja Sussexin tutkimista moottoribussilla yrittäessään löytää helpotusta lievään masentuneisuuteensa. Woolf tiesi tarvitsevansa lisää ”mobiliteettia”, kun hän tunsi itsensä onnettomaksi. (Thacker 2002; 9, 12–13.)

Singerin avulla Woolf pääsi liikkeelle – ja maailma avautui. Auto nosti hänet joka-päiväisen paikalleenpysähtyneisyyden horkasta. Maiseman pysyvyys ja liikkumattomuus merkitsi Woolfille tapahtumattomuutta ja tapahtumattomuus oman itsensä kyvyttömyyttä ja avuttomuutta. Singerin avulla maisema alkoi virrata liikkeen mukana ja Woolf koki vastaavan muutoksen psyykkisessä tilassaan: ”Moottori tuo esiin elämämme ilon, lisää elämää, vapaata ja liikkuvaa ja ilmavaa elämää meidän tavallisen paikallaanpysyvän ahertamisen rinnalle” (Woolf 1967, ref. Thacker 2002, 12). Liikkeessä Woolfin sisäinen maailma laajeni. Miелensisäisen kartan rihmasto rakentui ja oli jatkuvasti elossa Singerin mutkitellessa Chichesterin kummuilla samalla kun yhä uudet toisiaan seuraavat näkymät välähtelivät maisemaa panoroivan matkustajan verkkokalvoilla. Virginia Woolf nautti autoilusta, vaikka hän ei itse ajanut. Hän ei koskaan läpäissyt ajokoetta (Thacker 2002, 10).

Woolfin kokemuksessa autoilu horjutti minuuden kiinteää jähmeyttä. Jälkiä tällaisesta virtaavan minuuden kokemuksesta Thacker (2002) löytää Woolfin teoksesta Orlando, jossa päähenkilö ajaa läpi Kaakkois-Lontoon: ”Kovaa ajaminen muistuttaa niin paljon identiteetin pilkkomista hajoamistilaan, joka edeltää tiedostamatonta tai kuolemaa, että oli kyseenalaista, missä mielessä Orlandon saattoi sanoa olleen olemassa tuolla hetkellä” (Woolf 1928; ref. Thacker 2002, 14). Kokemus minän rajojen liukenemisestä on toiminnan kinesteettis-kognitiivisen prosessin psyykinen vastine, kuten Mihaly Csikszentmihalyi (1975, 86) asian määritteli. Uppoutuessaan toimintaan minä unohtaa itsensä ja olemassaolonsa ulkoisesta maailmasta erillisenä ruumiina (Kalanti 2001b, 208). Virginia Woolfin innoittuneisuus tukee sitä Csikszentmihalyin (1990, 64) johtopäätöstä, että mahdollisuus hetkeksi unohtaa itsensä tuntuu hyvin nautinnolliselta.

Csikszentmihalyin käsittein autoilun rauhoittavuus perustuu viimekädessä siihen, että ajamisen vaatima vuorovaikutus koneen kanssa pakottaa tarkkaavuuteen. Tarkkaavuuden suuntaaminen auton kuljettamiseen puolestaan organisoii psyyken toimintaa (Kalanti 2001b, 205–206). Psykoanalyttisin termein asian voi tulkita niin, että ajaminen on esitietoista toimintaa, joka sitoo psyykkistä jännitystä ja estää siksi ahdistavia mielikuvia nousemasta tietoisuuteen (mt., 2001b, 190). Esitietoinen toiminta on ensimmäisen

asteen sitomista, joka kuluttaa psyykkisiä voimavaroja, mutta jättää niitä myös saman-
aikaisen muun toiminnan toisen asteen sitomisen käyttöön. Ilmeisesti ensimmäisen
asteen sitominen häiritsee toisen asteen sitomista vähemmän kuin ne ahdistavat tie-
toisuuden tilat, jotka ensimmäisen asteen sitomisella saadaan laukaistua. (Vuorinen 1992,
98.) Tämä saattaa selittää miksi autoilu toimi terapeuttisena kokemuksena Virginia
Woolfille ja miksi Pauline Garveyn (2001) etnografisessa tutkimuksessa nuoret norjalais-
naiset löytävät helpotusta alakuloonsa autoilusta: ”[...] Jos ajaa autoa, täytyy keskittyä
tiehen, kuulee musiikin ja voi laulaa mukana, mutta ei voi ajatella, kun täytyy keskittyä
ajamiseen, joten se selvittää pään...” (mt., 140).

Kun kotona yksin istuminen alkaa tuntua liian painostavalta, liikkeelle lähtö hel-
pottaa. Liikkuminen mahdollistaa ystävättärien tapaamisen ja yhteisen hauskanpidon,
mutta vaikka ajaminen jäisikin vain yksinäiseksi matkanteoksi, yksinäisyys helpot-
tuu silti (Garvey 2001, 140). Auto, vaikkakin vain kone, on toinen, jonka kanssa voi tuntea
sosiaalisuutta (Ihde 1990, 99–100; Sofoulis 2002, 4). Aivan kuin vuorovaikutus koneen kanssa
korvaisi vuorovaikutuksen toisen ihmisen kanssa. Garveyn (mt.) haastattelemat naiset
puhuivat autoistaan kuin ne olisivat itsenäisiä toimijoita. Lähtiessään matkaan he eivät
ota autoa vaan auto ottaa heidät. Auto ottaa valtoihinsa nuoren norjalaisnaisen, kuten se
otti Virginia Woolfin (Thacker 2002, 9), ja kuljettaa matkustajansa pois kodin ahdistavasta
pysähtyneisyydestä ja arjen rutiineista. Garvey (2001, 140) kutsuukin auton tarjoamaa
lohdutusta *sijaissosiaalisuudeksi*.

Liikkeellä oleminen tuottaa jatkuvan tapahtumisen tunnetta ja auton kuljettaja
tuntee olevansa tämän tapahtumisen lähde: istuimessa passiivisena lepävä ruumis
kontrolloi auton mekaniikan välityksellä voimallisen aktiivista liikettä. Autoilu on
aktiivista passiivisuutta. Auton avulla subjekti tuottaa vaivattomasti itselleen koke-
muksen omasta aktiivisuudestaan, kuten sylivauva tyydyttää itsensä ilman ponnisteluja
äidin kautta. Autoilussa ilman ponnistelua syntyvä aktiivisen aikaansaamisen kokemus
ilmeisesti auttaa helpottamaan niitä voimattomuuden, riittämättömyyden ja kyvyt-
tömyyden tunteita, jotka masennuksesta kärsivillä ovat tavallisia ja joita passiivinen
paikallaan olo ruokkii.

Psykoanalyttisessa katsannossa kiihottavien elämysten janoaminen on depression
defenssi, joka estää tyhjyyden ja voimattomuuden tunteita nousemasta tietoisuuteen.
Auton tekniikan välittämä tapa vastata kuljettajan ruumiin ohjausliikkeisiin auton
omilla liikkeillä tarjoaa huomattavia kehon kiihottamisen mahdollisuuksia. Ruumiin-
seen iskevä kiihtyvyys tuottaa lihasjännityksiä, jotka aktivoivat autonomisen hermos-
ton ja sen alajärjestelmän, sympaattisen hermoston, joka säätelee suoliston toimintaa
(Marsh & Collett 1986, 182). Hermoston sähköistyminen kohdistaa psyykeen somaattisen
paineen, joka on samantyyppinen kuin pelkona tai seksuaalisena kiihottumisen koettu
ruumiin jännitystila (Kalanti 2001b, 198).

GRANDIOSITEETTI – TAI FALLINEN NARSISMI

Voima, jota kuljettaja säätelee sormenpäällään, ei vain ravistele hänen ruumistaan vaan tulee psyykkisesti osaksi häntä itseään (ks. myös Sachs 1992, 114). Vallan tunne täyttää minuuden ja syvä tyydytys leviää ruumiissa. Auto on kuljettajan itseensä vaikuttamisen väline, jonka ohjaamisessa itsemääräämistunne ja mielihyvä lankeavat yhteen tuotteen voimien vahvistumisen ja ylivertauisuuden kokemuksen. Psyykkisesti kuljettaja ei niinkään tunne hyödyntävänsä auton voimaa, vaan hän kokee, että auton voima on hänestä itsestään lähtöisin, hänen omaa voimaansa. Näin mielihyväperiaatteen piirissä toteutuu se, mitä maagiset rituaalit tavoittelivat: pääsemistä osalliseksi toisen voimasta. Maagiset rituaalit perustuvat uskoon, että kun toinen olio aineellisesti sulautetaan itseän, myös sen ominaisuudet siirtyvät minän ominaisuuksiksi (ks. esim. Frazer 1919: 166, 206, 218 viite 3). Ihmisen ja koneen vuorovaikutuksessa psyykkisen sulautumisen kokemus seuraa vuorovaikutuksen rakenteesta: kone tottelee ruumiin liikkeitä kuin se olisi osa ruumista, kuin se olisi ruumiin jäsen. Kokemus ruumiin saumattomasta niveltymisestä koneeseen ja koneen ehdottomasta nöyryydestä kuljettajan tahdon voimallisena toimeenpanijana tuottaa fantasian minän suuruudesta.

Ylivertauisuuden ja suuruuden kokemuksen tarve kumpuaa psykoanalyttisissa tulkinnoissa ihmisen narsistisesta vajeesta. Eräs psykoanalyysin moderneista klassikoista, Heinz Kohut (1977, 188), sanoi sen suoraan: normaalin aikuisen endopsyykkiset narsistiset resurssit ovat epätäydelliset. Siksi hän yhä uudelleen kaipaa itseobjektia, jonka omnipotenttiin voimaan hän voisi sulautua.

Ja kun kuuntelemme, millaiseen falliseen euforiaan Alvar Aalto kiihtyy kuvaillessaan ensikokemustaan lentämisestä 23-vuotiaana, kohta valmistuvana arkkitehtioppilana vuonna 1921, huomaamme, että itseobjektiksi asettuva toinen voi olla myös mekaaninen kone: "[...] kone nousee karjuen kuin itse paholainen jyrkässä kulmassa, jonka jokainen aste on runoutta, ja muutaman minuutin manööverien jälkeen ystäväni kapteeni on asettanut koko ylpeän Helsingin kaupungin jalkojemme juureen. Lopultakin olemme löytäneet oikean paikkamme elämässä. Kukapa ei olisi joskus katsonut naapuriaan ja tuntenut itseään paremmaksi ihmiseksi. Mutta ongelma oli, että ympäristö ei myöntänyt tätä ylempää asemaa. Asiat olivat täällä toisin. Nyt me olimme tosiaan ylempiä, täsmälleen metreissä mitattuna. Näimme ihmisiä maanpinnalla, Esplanadilla, ja he näyttivät kauhean pieniltä, juuri niin pieniltä kuin he todellisuudessakin ovat." (Aalto 1921; ref. Siukonen 2001, 100.)

Taivaallinen näkökulma innoittaa Aaltoa arvostelemaan Helsingin kaupunkisuunnittelua. Senaatintori ja kaupunki sen ympärillä saavat armon. Esplanadi, vaikkakin "lyhyt ja paksu", kulkee sentään kauniisti. "Loput kaupungista, idioottien rakentamaa, räjäytetään kun kapteenista ja minusta tulee sijaishallitsijoita. [...] Kaupungissa on yhä paljon kauneutta, mutta lennosta voi nähdä, että apinat ovat olleet töissä ja aiheuttaneet varsin paljon tuhoa." Aalto päättää kirjoituksensa: "Tänään aion mennä ulos ja lyödä

hyvin pukeutunutta miestä turpiin vain näyttääkseni, että lentäminen tuottaa voimaa.”

(Aalto 1921; ref. Siukonen 2001: 100, 101.)

Aallon voimantuntoa uhkuva puhe vertautuu Rudolf Dieselin vuoden 1905 Pohjois-Italian automatkan aivan yhtä falliseen tyytyväisyyteen: ”Georg ajoi rajusti läpi Piaven laakson ottaen autosta kaiken irti, ja takanamme purkautui kolossaalinen hiekkapyörre. Valkoinen pöly nousi ilmaan ja levisi äärettömyyksiin. Saimme jalankulkijat raivoihinsa pölyhyökkäyksellämme – heidän kasvonsa vääntyivät irvistyksen – ja me jätimme heidät taaksemme määrittymättömään maailmaan, jonka kaukaisuudessa kuivan hiekkakerroksen alle jääneet pellot ja puut olivat menettäneet kaiken värinsä.”

(Diesel 1941; ref. Sachs 1992, 14.)

MAANTIELLÄ LENTÄMISEN VAPAAUS

Autoilu on horisontaalista lentämistä. Mikä lentäessä jää kauas alapuolelle, jää maantiellä auton taakse, pienenee taustapeilissä, kunnes katoaa horisontin pakopisteeseen. Lentämisen unelma muodostui painovoiman voittamisesta (Siukonen 2001) ja kaiken sen voittamisesta, mitä painovoima edusti. Maantie tarjoaa painottomuuden tunteen, vauhdin kauhistuttavan nautinnollisen keveyden, joka ylittää kaikki luonnolliset ja yhteiskunnalliset rajat (vrt. Sachs 1992, 112), lihallisen ruumiin heikkouden ja massiivisen kappaleen inertian. Tilalliset etäisyydet kutistuvat, aika hidastuu, tapahtuminen tihtyy ja pakotie tukahduttavasta yhteisöllisyydestä ja kontrolloivasta sosiaalisuudesta avautuu.

Sosiaaliset suhteet tapahtuvat paikoissa, liike tapahtuu paikkojen välissä. Sosiaalisten instituutioiden tyranniasta, valvonnasta ja kontrollista oli mahdollista vapautua – lähtemällä liikkeelle (Kalanti 2001b, 182, 184). Lähtemisen mahdollisti henkilökohtainen kulkuneuvo, jota ei tarvinnut jakaa kenenkään toisen kanssa, joka kuului vain itselle kuten oma ruumiskin, jota sitäkään ei tarvitse jakaa muiden ruumiiden kanssa, ellei niin halua. Näin vapaus määrittyi negatiivisena vapautena, poislähtemisenä ja pakemisenä, ja vapauden symboliksi tuli liike, joka vastustaa paikkoja valvovaa kontrollia (ks. Eyerman & Löfgren 1995, 55, 57).

Rajoitukset kohdistuvat paikkoihin ja hallintaa toteutetaan pakottamalla paikalleen. Siksi liikkeessä oleminen on olemista kontrollin ulottumattomissa, paikkojen välissä, ei missään. Liike on pysäytettävä, jos liikkuja halutaan alistaa kurin kohteeksi. Michael Foucault’ta mukaillen, pysäyttäminen ei ole ainoastaan kontrolloivan vallankäytön ehto, vaan juuri se muoto, jossa kurinalaistava valta toteutuu.

Lähes avantgardistisesti kuvatussa elokuvassa ”Vanishing Point” (1971) autoja Pohjois-Amerikan mantereen halki rannikolta toiselle siirtävä kuljettaja, entinen kilpa-autoilija, virasta erotettu poliisi, ajaa viritettyä valkoista Dodge Challenger R/T -autoa Coloradoa San Franciscoon vedonlyönnin asettamaa 15 tunnin aikaa vastaan perässään takaa-ajoon kääntyvät keskilämmen osavaltioiden poliisipartiot. Elokuvan synkässä ja

nihilistisessä, kuubalaissyntyisen vasemmistososialistin käsikirjoittamassa tarinassa kokaiinin kiihdyttämänä autoa kuljettavan päähenkilön elämän tappiot ja menetykset palautuvat mieleen painajaismaisina välähdyksinä menneisyydestä. Itsetuhoon Caterpillareista rakennetulla tiesululla päättyvää elokuvaa voisi tulkita kuten ”Easy Rider” -elokuvaa (1969) on tulkittu: tien päältä ei lopulta löytynyt vapautta eikä vapahdusta menneisyydestä. Mutta molemmat elokuvat sallivat myös vaihtoehdoisen luennan. ”Vanishing Point” -elokuvassa Dodge Challengerin rinnalla kulkeva kamera zoomaa ohi auton, taustalla vilisevään preerijamaastoon, joka täyttää kuva-alan pyyhkiytyvillä viivoilla, puhtaalla liikkeen kuvalla. Liike on vapautta niin kauan kuin se jatkuu.

Niin kauan kuin auto on liikkeessä, se on pakkokeinojen ulottumattomissa, näkyvänä merkinä siitä, että pakkovallan kurinpito on epäonnistunut. Kääntäen tästä seuraa, että liike ei ole vain vapauden ilmaisu vaan että liike on vapautta. Niin kauan kuin auto on liikkeessä, on toivoa. Niin myyttiin on kirjoitettu.

EPILOGI: MITEN KONEISTA TULI OSA MINUUTTAMME

Yhteistä 1800-luvun lopulla esitellyille uusille teknologioille oli perinteisesti vastakohtaisten, toisensa poissulkevien kategorioiden ylittäminen: teknisten välineiden myötä oli tullut mahdolliseksi liikkua liikkumatta, olla sekä täällä että pienellä viiveellä taas toisaalla, elää samanaikaisesti sekä tätä hetkeä että menneisyyttä; olla samalla sekä aktiivinen että passiivinen, aikaansaava, tuottelias ja vaikuttaa maailmassa ilman että kuitenkaan aktiivisesti ponnistelee.

Tätä syvästi modernia kokemusta Baudelaire kuvasi esseessään *Le Peintre de la vie moderne* vuonna 1863 seuraavasti: ”Täydelliseksi kehittynyt katsoja, intohimoinen tarkastelija, iloitsee suunnattomasti asettuessaan kuin kotiinsa tuntemattomien joukkoon, keskelle aaltoilevaa liikettä, keskelle ohikiitävää ja ääretöntä. Olla kaukana kotoa, mutta silti kotona; nähdä maailma ja olla sen ympäröimänä mutta samalla piilossa maailmalta – nämä ovat riippumattoman ja intohimoisen mutta etäisen puolueettoman havainnoitsijan vaatimattomia tyydytyksiä... Havainnoitsija on prinssi, joka yhä uudestaan iloitsee tunnistamattomuudessaan.” (Baudelaire 1986; ref. Friedberg 1993, 29.)

Moderni kokemus liikkeestä on ruumiista irtautuneen katseen, joka motorisoidulle lavetille asetettuna tunkeutuu tilaan ja panoroi objekteiksi asettunutta maailmaa. Katseen avulla objekteja introjisoidaan, ”syödään” ja otetaan katsojan oman psyykkisen mielihyvän käyttöön ilman että katsojan ja kohteen välillä vallitsee vastavuoroisuutta. Näin toistuu primaarinarsismin palautuva fantasia aukottomasta mielihyvästä, jossa maailma on välittömästi minän käsillä ja minän tyydytyksen palveluksessa, ilman että minän tarvitsee ponnistella ja kamppailla saavuttaakseen tyydytyksen.

Narsistinen fantasia on sisäisesti ristiriitainen, sillä maailman saaminen minän palvelukseen, minän palvelijaksi, vaatii maailman kontrollointia ja aktiivista vallankäyttöä, mikä tekee tyhjäksi alkuperäisen toiveen passiivisesta levollisuudesta. Siksi



primaarinarsistinen toive, jonka erään puhelinyhtiön mainoslause sattuvasti kiteytti, ”haluan olla kaikkialla, kaikkien kanssa, kaiken aikaa, nyt ja aina” (ref. Pantzar 2000, 219–220), kuuluu mielihyväperiaatteen piiriin eikä voi lopullisesti toteutua realiteettiperiaatteen säätelemässä maailmassa, jossa vaikuttavat voimat ovat välinpitämättömiä kunkin yksittäisen ihmisen persoonalliselle kokemukselle (vrt. Winnicott 1971, 11). Tämä ei kuitenkaan ole estänyt teknologista kehitystä lupaamasta mielihyväperiaatteen piirin laajentumista ja realiteettiperiaatteen syrjäytymistä teknisillä välineillä tuotetuissa maailmoissa.

Länsimaaisessa teknisessä kehityksessä artikuloituu pyrkimys laajentaa minän vaikutuspiiriä, saattaa yhä laajemmat aika-tila -avaruuden ulottuvuudet yksilön toiminta- ja kokemuspiiriin ja alistaa yhä enemmän materiaa ja energiaa minän käyttöön. Ja koska minuus muodostuu kaikesta siitä, minkä minä oman käsityksensä mukaan itse tuottaa, mistä se itse määrää, minän käytössä olevat välineet ja niillä saavutetut tilat ovat tulleet osaksi modernin ihmisen minuutta (Kalanti 2001a, 98–99). Ihmisen minäkuva, käsitys omista kyvyistään ja tyytyväisyydestään itseensä, ovat tulleet riippuvaisiksi hänen käytössään olevista välineistä, niiden sensuaalisuudesta ja toimintakyvystä. Siksi ihminen näkee esineissä ja koneissa itsensä.

Kiitokset Kalle Toiskalliolle, joka lainasi Keelen konferenssin esitelmää.

KIRJALLISUUS

- Aho, Juhani** (1930 [1884]). Rautatie. Teoksessa Aho, Juhani: Kootut teokset. I nidos, 197–316. Werner Söderström osakeyhtiö, Porvoo.
- Albertsen, Niels & Diken, Bülen** (2001). Mobility, justification, and the city. Nordisk Arkitekturforskning 1, 13–24.
- Bergholm, Tapio** (2001). Suomen autoistumisen yhteiskuntahistoriaa. Teoksessa Toiskallio, Kalle (toim.): Viettelyksen vaunu. Autoilukulttuurin muutos Suomessa, 65–92. Suomalaisen Kirjallisuuden Seura, Helsinki.
- Bijker, Wiebe E.** (1995). Of Bicycles, Bakelities, and Bulbs. Toward a Theory of Sociotechnical Change. The MIT Press, Cambridge, Massachusetts.
- Conzen, Michael P.** (toim.) (1994). The Making of the American Landscape. Routledge, New York.
- Csikszentmihalyi, Mihaly** (1975). Beyond Boredom and Anxiety. The Experience of Play in Work and Games. Jossey-Bass, San Francisco.
- Csikszentmihalyi, Mihaly** (1990). Flow. The Psychology of Optimal Experience. Harper & Row, New York.
- de Certeau, Michel** (1984). The Practice of Everyday Life. University of California Press, Berkeley.
- Dunn Jr., James A.** (1998). Driving Forces. The Automobile, Its Enemies, and the Politics of Mobility. Brookings Institution Press, Washington D.C.
- Eyerman, Ron & Löfgren, Orvar** (1995). Romancing the road: Road movies and images of mobility. Theory, Culture & Society 12:1, 53–79.
- Flink, James J.** (1975). The Car Culture. The MIT Press, Cambridge, Massachusetts.
- Flink, James J.** (1988). The Automobile Age. The MIT Press, Cambridge, Massachusetts.
- Frazer, J. G.** (1919). The Golden Bough. A Study in Magic and Religion. Part VII: Balder the Beautiful, vol. II. Macmillan, London.

- Friedberg, Anne** (1993). *Window Shopping. Cinema and the Postmodern*. University of California Press, Berkeley.
- Gartman** (1994). *Auto Opium. A Social History of American Automobile Design*. Routledge, London.
- Garvey, Pauline** (2001). *Driving, drinking and daring in Norway*. Teoksessa Miller, Daniel (toim.): *Car Cultures*, 133–152. Berg, Oxford.
- Ihde, Don** (1990). *Technology and the Lifeworld*. Indiana University Press, Bloomington.
- Jakle, John A.** (1994). *Landscapes redesigned for the automobile*. Teoksessa Conzen, Michael P. (toim.): *The Making of the American Landscape*, 293–310. Routledge, New York.
- Kalanti, Timo** (1998). *Autoilukokemus. Mekanisoitu liike ja virtualisoituva maisema*. Yhdyskuntasuunnittelun tutkimus- ja koulutuskeskuksen julkaisu B 75. Teknillinen korkeakoulu, Espoo.
- Kalanti, Timo** (2001a). *Auto romanttisen minuuden kotina*. Teoksessa Toiskallio, Kalle (toim.): *Viettelyksen vaunu. Autoilukulttuurin muutos Suomessa*, 95–126. Suomalaisen Kirjallisuuden Seura, Helsinki.
- Kalanti, Timo** (2001b). *Auto ja psyyke. Kiihdytys vauhtiin*. Teoksessa Toiskallio, Kalle (toim.): *Viettelyksen vaunu. Autoilukulttuurin muutos Suomessa*, 181–216. Suomalaisen Kirjallisuuden Seura, Helsinki.
- Kline, Ronald & Pinch, Trevor** (1996). *Users as agents of technological change: The social construction of the automobile in the rural United States*. *Technology and Culture* 37:4, 763–795.
- Kohut, Heinz** (1971). *The Analysis of the Self*. International Universities Press, Madison, Connecticut.
- Kohut, Heinz** (1977). *The Restoration of the Self*. International Universities Press, Madison, Connecticut.
- Kohut, Heinz** (1996). *The Chicago Institute Lectures*. Toim. Tolpin, Paul & Marian Tolpin. The Analytic Press, Hillsdale, New Jersey.
- Marsh, Peter & Collett, Peter** (1986). *Driving Passion. The Psychology of the Car*. Jonathan Cape, London.
- Miller, Daniel** (toim.) (2001). *Car Cultures*. Berg, Oxford.
- Pantzar, Mika** (2000). *Tulevaisuuden koti. Arjen tarpeita keksimässä*. Otava, Keuruu.
- Sachs, Wolfgang** (1992). *For Love of the Automobile. Looking Back into the History of Our Desires*. University of California Press, Berkeley.
- Scharff, Virginia** (1991). *Taking the Wheel: Women and the Coming of the Motor Age*. University of New Mexico Press, Albuquerque.
- Schivelbusch, Wolfgang** (1996). *Junamatkan historia*. Vastapaino, Tampere.
- Siukonen, Jyrki** (2001). *Uplifted Spirits, Earthbound Machines. Studies on Artists and the Dream of Flight, 1900–1935*. Suomalaisen Kirjallisuuden Seura, Helsinki.
- Sironen, Esa** (1996). *Jälkisanat*. Teoksessa Schivelbusch, Wolfgang: *Junamatkan historia*, 219–231. Vastapaino, Tampere.
- Sofoulis, Zöe** (2002). *The open road*. A paper presented in *Automobility Conference at Keele University* 8.–10.9.
- Thacker, Andrew** (2002). *Traffic, desire, modernism: The hermaphrodite Singer and beyond*. A paper presented in *Automobility Conference at Keele University* 8.–10.9.
- Toiskallio, Kalle** (toim.) (2001). *Viettelyksen vaunu. Autoilukulttuurin muutos Suomessa*. Helsinki: Suomalaisen Kirjallisuuden Seura.
- Volti, Rudi** (1996). *A century of automobility*. *Technology and Culture* 37:4, 663–685.
- Vuorinen, Risto** (1992). *Persoonallisuus ja minuus*. Werner Söderström, Porvoo.
- Vuorinen, Risto** (1997). *Minän synty ja kehitys*. Werner Söderström, Porvoo.
- Winnicott, D. W.** (1971). *Playing and Reality*. Tavistock Publications, London.

MUUT LÄHTEET

- Gottdiener, Mark** (2005). *Henkilökohtainen tiedonanto 20.04.2005*.
- Hopper, Dennis** (ohj.) (1969). *Easy Rider*. Peter Fonda, Dennis Hopper & Terry Southern (käsikirj.). Pando Company Inc. 94 min (USA).
- Sarafian, Richard C.** (ohj.) (1971). *Vanishing Point*. Malcolm Hart (tarina), G. Cabrera Infante (nimellä Guillermo Cain) (käsikirj.). Cupid Productions. 98 min (USA)/106 min (UK).