
POLITIIKKA MATKUSTAMALLA

Toim.

Meeri Haapakoski & Kari Palonen



POLITIIKKA MATKUSTAMALLA

Toimittaneet

Meeri Haapakoski & Kari Palonen

YFI julkaisu – YFI Publications

YFI julkaisuja – YFI Publications 12
© 2022 Jyväskylän yliopisto ja kirjoittajat
ISBN 978-951-39-9029-9
ISSN 2342-3366

Sisältö

Johdanto ... 5

Meeri Haapakoski & Kari Palonen

I JUNAMATKUSTUKSEN POLITIIKKA

Kari Palonen:

- Junamatkustusta eri vuosikymmenillä (2019/20) ... 10
 - Junailupolitiikkaa (1991) ... 24
 - Matkaverolla kaikki juniin (ei julk, n. 1992) ... 46
 - Kafka, Arendt ja junailupolitiikka (1993) ... 50
- Matkustamisen kolme paradigmaa. Esimerkki poliittisen luennasta (ei julk. n. 1993) ... 58
 - Junailu elämäntapana (2016) ... 71
 - VR tekee JY:stä provinssiyliopistoa (2016) ... 76
 - Ministerit junalla Brysseliin (ei julk, 2018) ... 78
 - Junamatkustajan pelivaroista (uusi, 2018) ... 83
- Parlamentaarikko Interraililla (JYUunity 16.4. 2019) ... 97
 - Junamatkustus, jalkapallo, parlamentarismi.
- Kolme eurooppalaisen politiikan pelimuotoa (uusi 2019) ... 101
 - Kymmenen vuotta lentokoneboikottia (uusi 2019) ... 110
 - Jälkikirjoitus: Miten olla matkustamatta? (uusi, kesäkuu-marraskuu 2021) ... 120

II AINEJÄRJESTÖ PUOLUEEN KEVÄTMATKOJA – KOKEMUKSIA

Meeri Haapakoski, Jyväskylästä Eurooppaan jo vuodesta 1984
Ekskursioiden vuodet ja kaupungit ... 130

Heino Nyysönen, ”On vuosi ’85, kauan on aikaa siis...”
– Vappu kahdessa maassa ja mitä siitä seurasi ... 139

Ville Elonheimo, ”Miksi Eerolan talo on vieläkin tyhjillään?”
– Narrin akrono-utopia ... 156

Sarita Friman & Hanna Kallio, Käsitteet raiteilla ... 161

Onni Pekonen, Tukholma 2002: ensimmäistä kertaa parlamentissa ... 165

Meeri Haapakoski, Päiväkirjamerkintöjä 2010-luvun ekskursioilta:
”Neljä maata ja viisi kaupunkia” ... 168

Kari Palonen, Reunamerkintöjä Puolueen matkoihin
(sisältää Marja Paavilaisen ja Anu Riilan kommentit v. 1984 Pariisiin
matkaan) ... 172

Henkilöhakemisto ... 185

Kaupunki- ja asemahakemisto ... 190

Kari Palosen tekstien aikaisemmat julkaisupaikat ... 196

Kirjoittajat ... 197

Johdanto

Meeri Haapakoski & Kari Palonen

”Matkustusvälineen ja –tavan valinta on nykyaikana merkittävä esimerkki siitä, miten toimia poliittisesti sekä oman elämänsä suhteen että samalla ainakin epäsuorasti polemisoiden toisia matkustusvalintoja kohtaan.”

Tämä teos koostuu kahdentyyppisistä teksteistä. Ensimmäisen osa käsittelee Kari Palosen matkustamista, erityisesti junalla matkustamista koskevista kirjoituksista, joista osa on peräisin 1990-luvulta, suurin osa kuitenkin viime vuosilta. Toinen osa käsittelee Palosen ja hänen oppilaidensa, Jyväskylän yliopiston valtio-opin ainejärjestö Puolueen, vuodesta 1984 lähtien vuosittain keväisin järjestämiä matkoja.

Idea ”Matkakirjasta” syntyi kesällä 2016, jota edeltävänä keväänä olimme olleet Hampurissa ekskursiolla. Hampurissa keskustelimme, että olisi hienoa koota ekskursiokokemuksia yksiin kansiin, olihan Jyväskylän valtio-opin opiskelijoiden ja Kari Palosen ekskursioista syntynyt jo useamman vuosikymmenen ylittävä perinne. Valtio-opin opiskelijoiden ainejärjestön Puolue ry:n julkaisuun Puolueohjelmaan laadittiin hyvin pian näiden tapahtumien jälkeen koonti viimeaikaisista ekskursioista. Laajemman julkaisun suunnittelua kuitenkin jatkettiin, mutta osoittautui, että valtio-opin alumnien ja muiden ekskursioilla mukana olleiden tavoittaminen ei ollutkaan niin helppoa kuin olisi voinut ajatella. Muis-toja eri vuosikymmenten ekskursioilta on varmasti yhtä paljon kuin

matkoille osallistuneita henkilöitä, mutta suuri osa noista muistoista jää edelleen dokumentoimatta. Paljon muistoja ja kokemuksia on kuitenkin tähän julkaisuun saatu koottua, unohtamatta matkustamisen perimmäisen tarkoituksen ja merkityksen analysoimista.

Ekskursiot ovat yksi matkustamisen muoto, mutta matkustamista, ja erityisesti junalla matkustamisen merkitystä analysoidaan tässä julkaisussa laajemminkin. Yhteisten ekskursioiden kautta Jyväskylän valtiopin opiskelijoille on tullut tutuksi Kari Palosen junalla matkustamisen tapa. Tässä julkaisussa tarkastellaankin junalla matkustamista myös politiikan tutkimuksen välineenä sekä politiikan vaikutuksia junalla matkustamiseen.

Jyväskylän valtioopin opiskelijoiden ja professori Kari Palosen yhteiset ekskursiomatkat ovat harvinainen perinne, kun arvioidaan esimerkiksi opiskelijamatkoja kokonaisuutena Suomessa. Puolue ry:n ekskursioiden muoto ja ajankohta ovat vakiintuneet vuosien saatossa, vaikka ekskursioiden kohde ja sisältö muuttuvat vuosittain. Yleisellä tasolla ekskursiot tulevat suurelle yleisölle tutummiksi esimerkiksi työpaikkavierailuiden tai muiden yksittäisten opintoihin liittyvien matkojen muodossa. Puolue ry:n ja Kari Palosen ekskursioita on järjestetty joka kevät yhtä poikkeusta lukuun ottamatta 1980-luvun puolivälistä saakka, joten voidaan perustellusti puhua perinteestä.

Tuollaiset professorin ja hänen oppilaidensa järjestämät opintomatkat ovat monessa suhteessa vanha traditio. Suomessa tätä(kin) traditiota on erityisesti ylläpitänyt Matti Klinge, jonka muistelmien viidennessä osassa *Euroopan murros: Proust ja Kross. Muistelmia 1992-2001* (Helsinki: Siltala 2018) näillä opintomatoilla erityisesti Euroopan itäisellä puoliskolla on keskeinen osuus. Klingen organisoimat matkat ovat tietoisesti tiettyyn kohteeseen suuntautuvia opintomatoja tarkkoine ja suunniteltuine ohjelmineen, johon on myös saatu ulkopuolista rahoitusta opetusministeriöltä tai säätiöiltä. Näihin matkoihin verrattuna Puolueen matkat ovat yleensä olleet harrastelijamaisempia ja improvisoidumpia. Klingen järjestämät matkat ovat kuitenkin olleet tyypillisesti sitä mitä KP tuonnempana kutsuu ”perillematkustamiseksi”, toisin sanoen itse matkustamiseen tapahtumana ei ole kiinnitetty juurikaan huomiota eikä junamatkoilla ole niissä mitään osuutta.

Tämä julkaisu kokoaa yhteen Kari Palosen matka-aiheisia tekstejä sekä valtio-opin alumnien ekskursiомуistoja eri vuosikymmeniltä. Mukana ovat Heino Nyysösen, Onni Pekosen, Ville Elonheimon, Sarita Frimanin ja Hanna Kallion sekä Meeri Haapakosken tekstit ja lisäksi lyhyet kommentit Marja Paavilaiselta ja Anu Riilalta.

I JUNAMATKUSTUKSEN POLITIIKKA

Kari Palonen

Junamatkustusta eri vuosikymmenillä

Joskus käy niin, että vanhoja omia kirjoituksia ei kestä lukea ja silloinkin kun kestä, on toisinaan vaikea identifioitua niiden kirjoittajan kanssa. Näin ei ollut asia 1990-luvun junakirjoitusteni kanssa. Päinvastoin päätin, että teen pienen kirjan, johon tulee myös joukko viimeaikaisia tekstejä junamatkustuksen politiikasta ja lentomatkustuksen välttämisestä. Tätä kokoelmaa varten löysin kahdesta vanhasta kannettavasta macistani 1990-luvun tekstejä matkustamisen politiikasta. Autoa pidän historian turhimpiin kuuluvana keksintönä, mutta jääköön polemiikki autolla ajoa vastaan näiden tekstien sivutuotteeksi.

Sisällytän kokoelmaan myös joitakin julkaisemattomia juttuja, vaikka niiden kirjoitusajankohta ja alkuperäinen tarkoitus tai se miksi niitä ei ole missään julkaistu, ei käy ilmi noista teksteistä. Eivät ne mitään maata mullistavia tekstejä ole, eikä kaikilla ole suurempaa akateemista arvoa, vaan ne pikemminkin kuvastavat junamatkustajan elämääni 80- ja 90-luvuilla. Sellaisina niitä voi verrata toiseen tässä julkaistavien tekstien sarjaan, joka sisältää vuodesta 2016 alkaen kirjoitettuja junapoliittisia tekstejäni, niistä osa uusia ja yksi julkaisematta jäänyt.

Tuohon väliin sijoittuvana parina vuosikymmenenä näköjään olen kirjoittanut mitään aiheesta, vaikka olen matkustanut junalla vähintään yhtä paljon kuin ennen tai sen jälkeen, mukaan lukien kolmisen viikkoa Amtrakilla USA:ssa ja Kanadassa v. 1993 ja kuusi päivää Siperian radalla Pekingistä Moskovaan v. 1997. Uskottavin perustelu tälle lienee se, että

tuo ajanjakso on ollut elämässäni tiiviin akateemisen tutkimuksen kirjoittamisen kautta kaksine akatemiaprofessoreineen (viisivuotiskaudet elokuu 1998–heinäkuu 2003 sekä 2008–2012), huippuyksikköineen ja lisääntyvine kansainvälisine tehtävineen (History of Concepts Group, *Finnish Yearbook of Political Thought*, vuodesta 2004 *Redescriptions*, European Science Foundationsin verkosto *Politics and History of European Democratisation*). Niihin on liittynyt ulkomaisia tutkimusoleskeluja eri läntisen Euroopan maissa, joihin kaikkiin tietysti sisältyi runsaasti junailua. Toisin sanoen akateeminen elämäni on noina vuosina ollut niin tiivistä, että en ole ehtinyt kirjoittamaan sen olennaisesta sivuhaarasta, junamatkoilla politikoinnista ja matkustamisen politisoinnista.

Politiikan tutkimusta matkustamalla

Toteutumattomiin ideoihini sisältyy myös ajatus analysoida sitä, miten politiikkaa on tutkittu matkustamalla. On helppoa luetella muutamia esimerkkejä siitä, miten oman mielenkiintoni kohdealueilla tällaista tutkimusta on tehty. *Locus classicus* on Alexis de Tocquevillen *De la démocratie en Amérique* (2 osaa, 1835, 1840). Vuosisadan vaihteen kahden puolen tällaista tutkimusta harjoittivat ennen muuta lordi James Bryce teoksessaan *The American Commonwealth* (2 osaa, ensimmäinen painos 1888, viimeinen 1914) ja Moisei Ostrogorski *La démocratie et l'organisation des partis politiques* (1903, revisoitu 1912). Erityisesti Bryce ja Ostrogorski näyttävät matkustaneen ennen muuta junalla Yhdysvalloissa, venäläis-syntyinen Ostrogorski myös Britanniassa.

Matkustamistaustassaan vaatimattomampi on Robert Michelsin *Zur Soziologie des Parteiwesens in der modernen Demokratie* (1910, revisoitu 1925), vaikka saksalaisen sosialidemokratian analyysi pääosin Italiassa asuen on sinänsä kiinnostavaa. Max Weberin *Die protestantische Ethik und der 'Geist' des Kapitalismus* (1904/05) on saanut alkunsa Weberin Italian matkalla. Weberin puolivuotinen Yhdysvaltojen matka (1905/06) ja muutkin ulkomailla oleskelut näkyvät hänen nytemmin julkaistuissa kirjeissään (*Max-Weber-Gesamtausgabe*, osa II, *Briefe*, 9 nidettä). Vastikään julkaistusta kirjevalikoimasta (*Reisebriefe 1877-1914*, 2019) käy ilmi, että Weber kirjoittaa matkustaneensa USA:ssa junalla yhteensä 180

tuntia eli kahdeksan ja puoli vuorokautta vajaat kolme kuukautta kes-
täneen matkansa aikana (s. 140). Kirjeistä käy myös ilmi, että esimer-
kiksi matka Pariisista Toulouseen kesti vuonna 1897 12 tuntia (s. 61),
nykyisin nopein yhteys näyttää TGV:llä Bordeauxin kautta olevan 4
tuntia 6 minuuttia. Weberin junamatkat myös tuottivat sekä revisioita
hänen uskontoja koskeviin kirjoituksiinsa että – Brycen, Ostrogorskin
ja Michelsin töiden tuntemisen ohella – hänen myöhäisiin poliittisiin
analyysihinsä (*Wahlrecht und Demokratie in Deutschland* 1917; *Parlament
und Regierung im neugeordneten Deutschland* 1918; *Politik als Beruf* 1919,
lisäksi mm. myöhäiset luennot ja osia *Wirtschaft und Gesellschaft*-nimellä
tunnetusta hakuteosprojektin osasta.

Vielä tärkeämpi osuus junilla matkustamisessa on asia kolmen 1900-
luvun alussa syntyneen poliittisen ajattelijan, nimittäin Jean-Paul Sart-
ren, Simone de Beauvoirin ja Hannah Arendtin julkaistussa kirjeko-
koelmassa. He kaikki matkustivat runsaasti, usein junalla – Sartrella ja
Arendtilla ei ollut ajokorttia, Beauvoirilla oli. Nämä kirjeet osaksi sisäl-
tävät fragmentteja siitä mitä heidän julkaistu tuotantonsa postuumisti
toimitetut kirjahankkeet sisältävät, osaksi myös näiden yli vieviä ide-
oita. Näissä on ainakin viitteellisesti pohdittu matkustamisen poliittista
merkitystä, myös junalla matkustamista, Sartrella ja Beauvoirilla eten-
kin 30-luvun Ranskasta, Arendtilla sodanjälkeisten vuosien Euroopasta.
(ks. Jean-Paul Sartre (*Lettres à Castor et à quelques autres*, I, 1926-1939:
II, 1940-1963; Simone de Beauvoir, *Lettres à Sartre* I, 1930-1939, II,
1940-1963 sekä heidän keskustelunsa vuodelta 1974 *La cérémonie des
adieux*; Arendtin osalta ks. erit. Hannah Arendt-Karl Jaspers, *Briefwechsel
1926-1969*; *Wie ich einmal ohne Dich leben soll, mag ich mich nicht vorstel-
len. Briefwechsel mit den Freundinnen Carlotte Beradt, Rose Feitelson, Hilde
Fraenkel, Anne Weil und Helene Wolf*).

Olisi tietysti kohtuutonta väittää, että tässä julkaistavat tekstit olisi-
vat jotenkin rinnastettavissa noihin poliittisen ajattelun klassikkojen kir-
joituksiin tai kirjeisiin. Niiden tarkoitus on huomattavasti rajatumpi ja
persoonallisempi. Ne koskevat hyvin toimeen tulevan elinikäisen yksin-
eläjän ja politologiprofessorin junamatkustuksen poliittista luentaa ja
sen esiin nostamia mielenkiinnon kohteita, eivätkä sellaisenaan ole jäl-
jiteltävissä. Otettakoon ne kurioositeettina siitä, että ”näinkin on voinut

elää tänä aikana”. Silti ne sisältävät militantin pamfletin junalla matkustamisen puolesta ja samalla sekä henkilöautoilua että lentomatkaa vastaan. Näitä ideoita ja argumentteja ei ihan joka päivä kuule edes ilmastonmuutoskeskustelussa.

Max Weberin tunnetun ilmauksen mukaan ”me kaikki olemme tilapäispoliitikkoja” (*‘Gelegenheitspolitiker’ (Politik als Beruf, s. 41)*). Weberin esimerkkejä äänestämisestä, lehtiin kirjoittamisesta jne. voi hyvin täydentää sillä, että matkustusvälineen ja -tavan valinta on nykyaikana merkittävä esimerkki siitä, miten toimia poliittisesti sekä oman elämänsä suhteen että samalla ainakin epäsuorasti polemisoiden toisia matkustusvalintoja kohtaan. Tässä mielessä nämä kirjoitukset ovat esimerkkejä siitä, miten politiikan tutkija voi toimia tilapäispoliitikkona matkustamisen polityn peliaikatilassa.

Näihin kirjoituksiin sisältyy omaelämäkerrallista ainesta enemmän kuin muihin julkaisuihini. Niitä voi myös lukea tietynlaisen elämäntavan puolustuspuheena. Kuitenkaan ne eivät ole ”mielipidekirjoituksia” esimerkiksi lehtien yleisönosaston juttuihin rinnastettavissa, vaan suurelta osalta kysymys on akateemisesta pamfletista, *akademische Streitstrift*, kuten Max Weber luonnehti kirjeessä kustantajalle 26.7. 1917 *Parlament und Regierung im neugeordneten Deutschland*-kirjaansa (ks. *Briefe 1915-1917, 732*).

Mikä on muuttunut 1990-luvun alkupuoleen verrattuna?

Vaikka voinkin samastua tässä julkaistavien tekstien kirjoittajaan, on selvää, että vanhemmat niistä ovat merkkejä toisesta ajasta. Maailma on muuttunut, kirjoittaja on vanhentunut ja myös hänen ajattelunsa on joissakin olennaisissa suhteissa muuttunut.

Itseäni hämmästyttää se, että noissa 1990-luvun alkupuolen jutuissa ei ole sanaakaan Euroopan integraatiosta, joka noista ajoista lähtien tunnetaan Euroopan unionin nimellä. Suomi liittyi unioniin v. 1995 alusta, kun syksyllä 1994 pidetyssä kansanäänestyksessä selvä enemmistö asettui jäsenyyden puolelle. Vaikka tietysti kannatin jo muutamaa vuotta aikaisemmin Suomen liittymistä silloiseen Euroopan yhteisöön ja olin yleiseltä asennoitumiseltani kosmopoliitti, en näytä sittenkään kovin hyvin

tajunneen mitä unionijäsenyys merkitsee. En ymmärtänyt sitä, että Euroopan integraatio asettaa poliittiset toimijat uudenlaisten poliittisten ongelmien eteen, joissa ylivaltiolliset instituutiot, EU niistä parhaana esimerkkinä, määrittävät politiikan asialistaa. Tämä muutos ennen muuta purkaa vakiintuneita ajattelutapoja, identiteettejä, lojaliteetteja ja meikäläisyyksiä ja tätä kautta politisoi kysymyksiä joita ei aikaisemmin ole juuri nähty olevan olemassakaan tai ainakaan reaalisten mahdollisuuksien joukossa (ks. Palonen 2014a,b; Kauppi, Palonen ja Wiesner 2016).

Junamatkustajan kannalta Euroopan integraation ehkä tärkeimmät esimerkit ovat *Schengen* ja euro. Nyt tuntuu oudolta, kuinka vähän puhun noissa 1990-luvun kirjoituksissani valtioiden rajoilla tapahtuneesta kontrollista ja passintarkastuksesta tai valuutanvaihdosta aina maata vaihdettaessa. Mainitsen esimerkkinä DDR:n rajan ylittämisen tuottaman absurdin kokemuksen, kun tullihenkilökunta aina joutui tarkistamaan, että esimerkiksi makuuvaunun seinälaudan taakse ei ollut kätkeytynyt ketään maasta pois pyrkivää. Mutta teoriassa pohjoismaiden ulkopuolella oli aina varauduttava rajantarkastuksiin, vaikka vanhojen EEC-maiden kesken näitä muodollisuuksia ei yleensä ollutkaan.

Juuri ennen Strasbourg-oleskeluani (1986/87) pääministeri Jacques Chirac kuitenkin sulki muutaman terrori-iskun jälkeen rajat muilta kuin EY:n kansalaisilta, joten Saksasta Ranskaan tullessa piti periaatteessa aina ”näyttää paperit”, ylittipä rajan Kehlistä Strasbourgiin junassa tai paikallisbussilla. Kollega Tapani Kaakkuriniemi oli tulossa käymään Baselin kautta Strasbourgiin, mutta kun hän ei tullut junasta, arvasin heti, että viisumia ei noin vain annettukaan rajalla.

Tässä mielessä matkustajien vapaa liikkuvuus Schengen-järjestelmässä – Schengen on pieni kylä Luxemburgissa – on junamatkustajalla ensiarvoisen tärkeä. Se on tehnyt lähes mahdottomaksi identifioida pelkästään junan ikkunasta käsin, missä raja valtioiden välillä tarkkaan ottaen kulkeekaan, ellei lukuun ottamatta jokia, kuten Reiniä Strasbourgin ja Kehlin välillä. Jos mailla on eri kieli, silloin voi junan ikkunasta näkyviä tekstejä katselemassa päätellä tämän, mutta harvoin rajat ovat sellaisia, että tekstejä näkyy radanvarressa suoraan rajalinjan molemmilla puolin. Valtionrajat ylittävissä junissa tosin yleensä henkilökunta vaihtuu rajalla, mutta enää näinkään ei ole aina esimerkiksi TGV-, ICE- tai Thalys-junissa. Tämä kaikki on purkanut kokemusta siitä, että valtioiden väliset rajat olisivat ehdottomia.

Paikallista valuuttaa ei 1990-luvulla kuitenkaan enää yleensä tarvinnut vaihtaa pankissa tai raja-asevilla vaan pankkiautomaatit antoivat seteleitä. Käytin tuolloin pääosin euroshekkejä ja euroshekkikorttia, jotka kuitenkin Suomessa lopetettiin jo 1990-luvun alkupuolella, mikä hankaloitti etenkin asiointia saksalaisella kielialueella. Esimerkiksi Frankfurtin legendaarinen Karl-Marx-Buchhandlung ei vielä syksyllä 2018 hyväksynyt korttimaksua, euroshekkikortti olisi kelvannut. Junamatkustajan oli aina vaikea arvioida, kuinka paljon kutakin valuuttaa kulloisellakin oleskelulla tarvitsi – usein tuli vaihdettua liikaa ja kuljettua sitä moneen kertaan ympäri Eurooppaa. Esimerkiksi Ranskassa ja Italiassa – itäisen Euroopan maista puhumattakaan – joutui olettamaan, että valuutta devalvoidaan, joten sillä saa seuraavalla kerralla vähemmän. Markan kelluttaminen alaspäin heikensi ainakin v. 1992/93 Frankfurtin oleskelullani Akatemian ”varttuneen apurahan” arvoa merkittävästi. Nyttemmin kuljetan mukana provinssivaluutoille (Ruotsin, Tanskan ja Norjan kruunut, Sveitsin frangi, punta ja itäisen Euroopan valuutat) eri lompakkoa – Tukholmassa ja Kööpenhaminassa korttimaksu yleensä kelpaa.

Vaikka suunnilleen tiesin valuuttakurssit, silti oli vaikea vertailla hintoja eri maiden välillä: ainakin Unkarissa kerran sekoilin nollissa ja vaihdoin kymmenen kertaa enemmän forintteja kuin mikä oli tarkoitus. Oman akateemisen mielenkiintoni kohde, nimittäin valokopiot, oli Sveitsissä kalliimpia kuin Saksassa tai Ranskassa, mutta silti en tainnut epäröidä ottaa kopioita Baselissa tai Zürichissä. Kirjoitan jo 1991 yleiseurooppalaisen yliopistoväen kopiokortin puolesta, mutta vielä paljon myöhemminkin minulle on kertynyt usean yliopiston kopiokortteja, joista on vaikea tietää mistä ne olivatkaan. Nyttemmin kopiot ovat väistyneet paljolti skannauksen tieltä, jota en ole kunnolla oppinut vielä hallitsemaan.

Tässä mielessä euroalue on junamatkustajan kannalta suurimpia saavutuksia, josta ei saa millään perusteilla luopua. Pidän täysin harhaan johtavana sitä, että ekonomistit vieläkin pohtivat sitä, oliko ”Suomen” liittyminen euroon viisasta vai olisiko pitänyt seurata ”Ruotsin” tietä. Itse puhun siis euroalueen ulkopuolella kaupoissa jne. ”teidän provinssivaluutastanne”. Luin juuri *Süddeutsche Zeitungista*, että brexitin uhatessa Britanniassa pelaavat ulkomaalaiset jalkapalloilijat ovat ryhtyneet vaati-

maan sitä, että heidän palkkansa maksettaisiin euroissa! (<https://www.sueddeutsche.de/wirtschaft/britisches-pfund-wie-der-brexit-den-englischen-fussball-bedroht-1.4107582>)

On jo korkea aika oppia ajattelemaan, että EU:ssa toimittaessa kansallisvaltiolliset puheet ”kilpailukyvystä” ym. joutavat historian roskatynnyreihin ja opetella ajattelemaan eurooppalaisesti myös ns. talouspolitiikassa, josta näyttää tulleen varsinainen nationalismin kulmakivi, jota myös taloustieteilijät pönkittävät. Eikö voitaisi yksinkertaisesti lakata pitämästä valtiokohtaisia tilastoja ja mittauksia tai rajoittaa nämä jonkinlaisiksi unionin läänejä koskeviksi toissijaisiksi seikoiksi. Toinen vanha ehdotukseni on, että Euroopan parlamentin vaalipiirijaossa jäsenvaltioiden rajat puretaan (ks. Palonen 2017).

Internet-aika junissa

Silmiinpistävää noissa 1990-luvun jutuissa on tietysti se, että Internetiä ei vielä ollut käytössä. Digitalisoituminen oli alussa, v. 1993 hankin itselleni Frankfurtiin fax-modeemin, ja sähköpostinikin taisi jo olla olemassa, vaikka opin käyttämään sitä kunnolla vasta tuon Frankfurtin ”varttuneen” jälkeen. World Wide Web tuli agendalle muutamaa vuotta myöhemmin, varsinaisesti vasta sen jälkeen, kun Google oli käytännössä syrjäyttänyt muut hakupalvelimet.

Saattaa tuntua siltä, että Internetin aikakaudella vanha kunnon nojatuolimatkailu kokee renessanssin. Akateemisen matkustamisen suhteen tämä pitää sikäli paikkansa, että kirjastojen luettelot, itse kirjat, lehdet, parlamenttien pöytäkirjat ja muu meikäläisen aloilla tarvittava primaariaineisto löytyy suurelta osalta jo netistä. Nykyopiskelijoita on mahdottoman vaikea saada tekemään sellaista tutkimusta, jossa heidän pitäisi lukea kirjoja ja lehtiä paperimuodossa. Minäkään en enää istu koko päivää kirjastoissa esimerkiksi Cambridgen Clare Hall-Collegeen tekemilläni tutkimusvierailuilla, myös siksi että v. 1998/99 siellä oleskellessani nauttimani tilanne, jossa lehtien avohyllyt ulottuivat vuoteen 1850, on suurelta osalta mennyttä aikaa.

Tämän takia junamatkustukseni on muuntunut enkä enää en raahaa joka reissulta valtavaa määrää kirjoja ja valokopioita: vanhetessa myös tavaroiden kantaminen ja nosteleminen on alkanut tuottaa vaivaa. Vaikka

reissuillani on yleensä jokin akateeminen tarkoitus ja kiinnekohta, ja kirjakaupat ja osin kirjastotkin ovat edelleen agendalla, matkat eivät palvele niinkään tutkimuksen valmistelua, vaan itse tutkimusta tehdään nyttemmin junissa ja hotelleissa. Matkan sisältämä katkos rutiineissa ei koske itse tutkimusta, päinvastoin Internetin aikakaudella vanha periaate *nulla dies sine linea* toteutuu entistäkin varmemmin, vaikka aina ei tiedä etukäteen, mitä vireillä olevaa juttua milloinkin työstää tai aloit- taako jopa jotakin uutta.

Muutos näkyy tietysti siinä, että hotellit varataan netin kautta, ja myös junayhteydet haetaan sieltä, sekä etukäteen suunnitellen että sil- loin kun suunnitelmat junien myöhässä olon tms. takia pettää. *Deutsche Bahnin* nettisivut ovat edelleen kattavimmat, vaikka niitäkin tulee osata käyttää, esimerkiksi hakea vaihtoehtoisia reittejä merkitsemällä esimer- kiksi ”Kolding st.” silloin kun hakee yhteyksiä Saksaan Jyllannin kautta. IPadilla haut onnistuvat yleensä sielläkin missä wifi-yhteyttä junista tai asemilta ei ole. Myös kaupunkien sisäisiä reittejä ja liikenneyhteyksiä kannattaa hakea etukäteen netistä, vanhat epätoivoisen turistin koke- mukset ovat muuttuneet harvinaisemmiksi, eikä konduktööreistä tai hotellin vastaanotoista ei enää tunnu olevan suurtakaan apua, kun voi tehdä haut itse.

Löysin hyllystäni myös teoksen nimeltä *Reilaajan kirja* vuodelta 1988. Kirjan on kirjoittanut silloin vuoden valtio-oppia Jyväskylässä opiskel- lut, sieltä maisteriksi ja Oxfordista tohtoriksi valmistunut Janne Taalas, joka lahjoitti kirjan minulle. Sittemmin Janne on pitkään ollut ulko- ministeriön karriäärissä, tätä kirjoitettaessa suurlähettiläänä Roomassa. Huhtikuusta 2021 Janne on Martti Ahtisaaren perustaman Crisis Mana- gement Initiativen (CMI):n toiminnanjohtaja. Kovin paljon yhteistä tässä julkaistavien tekstien ja kaksikymppisen Jannen kirjan välillä ei ole: se on kirjoitettu tietoisesti nuorisomatkestajille. Yhtäläisyyksiä silti löytyy siitä, mitä hän kirjoittaa aikatauluista, asemista, junista ja matkalla olemisesta. Joissakin suhteissa muutamaa vuotta myöhemmin kirjoitetut juttuni ovat myös jo toista aikaa: Jannen kirjassa ei vielä ole pankkiau- tomaatteja, eikä Berliinin muuri ole murtunut, vaan itäisen Euroopan maat olivat edelleen neuvostoliittolaisen mallin mukaisia.

Mikä ei ole muuttunut?

Itse rautatielaitokset eivät ole hirveästi muuttuneet neljännesvuosissa. Monessa suhteessa tämä on hyväkin asia: yksityistämistä- ja pörsäsiinmenohankkeet on paljolti torjuttu. Kilpailun lisääminen rautateilla on periaatteessa tarpeellista byrokraattisen jäykistymisen voittamiseksi, mutta on vaikea arvioida, miten se olisi viisaasti toteutettavissa. Yksityistetyillä rautatielinjoilla olen toisinaan joutunut maksamaan lisämaksuja – viimeksi jouduin tekemään sen talvella 2018 päästäkseni Nizzasta Milanoon, kun yksityinen juna oli korvannut aikaisemman aamuyhteyden – mutta en esimerkiksi Westbahn-nimisen firman junassa Wienistä Salzburgiin.

Kun rautatielaitos on edelleen valtiollista tai osin yksityistettyä, mitään koordinoitua eurooppalaista junamatkustuspolitiikkaa ei vielääkään ole. Toisin sanoen yhteyksiä ja aikatauluja ei suunnitella sen mukaan, että ympäri Eurooppaa matkustavat otettaisiin kunnolla huomioon. Esimerkiksi Ruotsi ja Tanska ovat tässä suhteessa varsin surkeita: yhteyksiä on, mutta vähäistäkään myöhästymistä ei saa tulla. Ja pakollisten paikanvarausten lisääntyminen on myös muuttanut matkustamista sekä rasittavammaksi että enemmän etukäteistä suunnittelua vaativaksi. Tältä kannalta olen oppinut pitämään paikallisjunista, joissa paikkalippuja ei vaadita.

Interrail on juuri laajennettu Liettuaan, mutta enää – toisin kuin 1990-luvulla – Puolastakaan ei näytä pääsevän Liettuaan junalla muuten kuin Valko-Venäjän kautta vaihtaen, ja vuoden 2020 Interrail-kartan mukaan Viro ja Latviakin ovat vihdoin liittyneet Interrail-alueeseen. Tosin heinäkuussa 2019 Kaunas-Bialystok juna kulkee mutta vain lauantaista maanantaihin. Eikö komissio voisi ryhtyä vaatimaan tiettyjä rautatiematkustamisen vähimmäisnormeja joutuvat ehtona unionin jäsenyydelle?

Espanjassa oli pitkään muusta unionista poikkeava, Venäjää ja sen nojalla Suomea ja Baltian maita muistuttava leveämpi raideleveys. Esimerkiksi Madridista Málagaan matkustettaessa juna yhtäkkiä pysähtyi täysin suunnitellusti keskellä erämaata, kohdassa, jossa nopeiden junien rata päättyi ja jatkoi sen jälkeen matkaa hitaammin vanhalla raideleveydellä. Nyttemmin pääradat Espanjassa on siirretty länsieurooppalaiseen raideleveyteen. Eikö Rail Baltican tulo merkitse myös sitä, että VR:n

olisi myös ajan mittaan siirryttävä tähän – Pietarin radalla voitaisiin tehdä noita Espanjasta tuttuja operaatioita. Myös vanhan Haaparannan reitin palauttaminen olisi mielekästä, jos juna voisi liikennöidä suoraan esimerkiksi Uumajasta Ouluun (Ruotsi on palauttamassa junayhteyden Haaparantaan uusitulla radalla, <https://yle.fi/uutiset/3-11231060?elqTrackId=098106817C33E8AFEC40855012124382&elqTrack=true>). Muutos toteutui 1.4. 2021 (ks. <https://tagtidtabeller.resrobot.se>).

”Matkustaminen on välttämätöntä”

Vanhat roomalaiset sanoivat *navigare necesse est, vivere no necesse est*. Vastaavasti voisin sanoa, ”matkustaminen on välttämätöntä, eläminen ei”. Jälkimmäinen pitää tietysti kirjaimellisesti paikkansa, mutta odotan kauhulla sitä päivää, jolloin en enää kykenisi matkustamaan junalla. Olenko silloin valmis siirtymään nojatuolimatkustamiseen vai mitä? Mutta antaa sen olla sen ajan murhe. Toistaiseksi polvivammakaan ei ole häirinnyt käytännössä matkustamista, kunhan ei joudu kiipeämään enemmälti portaita.

Tutkimuksen kannalta matkustaminen merkitsee myös omakohtaista tutustumista tutkimuksen kohteisiin. En ole esimerkiksi esitellyt sitä, missä parlamenteissa olen käynyt sisällä tai millä stadioneilla olen seurannut jalkapallo-otteluja, vielä vähemmän sitä missä kaupungissa on tullut pistäydyttyä – niitä onkin aivan liikaa, jotta kaikki muistaisi. Monilla ulkomaanoleskeluillani interrail-aikana pidin tapana liikkua lähinnä viikonvaihteessa lähemmissä tai osin etäisemmissäkin kaupungeissa. En varsinaisesti ”tehnyt mitään”, esimerkiksi Sélestatissa, Trierissä, Coventryssä, Caenissa, Wuppertalissa, Örebrossa, Dessaussa, Stendalissa tai Winterthurissa, mutta niihin pääsi yleensä tunnissa parissa kulloisestakin oleskelupaikastani (Strasbourg, Frankfurt, Cambridge, Pariisi, Bochum, Uppsala, Berliini, Hampuri, Freiburg). Erityisesti Frankfurtissa 1992/1993 ja Berliinissä 2004 pyrin tekemään pikavisiittejä entiseen DDR:ään, Frankfurtin kaudella saatoin vielä suhteellisen tarkkaan identifioida, missä Saksojen välinen raja oli kulkenut, 2000-luvun puolella en ole enää siihen pystynyt.

Kun lukee tutkimuksia, muistelmia tai dekkareita, esimerkiksi kadunnimien tai julkisten rakennusten sijainnin ymmärtämisessä auttaa, jos

on käynyt itse paikalla. Esimerkiksi kun terroristi ajoi autolla ihmisten päälle Nizzan *boulevard des Anglaisilla*, itse paikalla käyneenä tiedän hyvinkin, millainen tuo rantabulevardi on.

Nykyään ilmestyy myös paljon saksalaisia dekkareita, jotka tapahtuvat Berliinissä Weimarin tasavallan tai natsikauden aikana, jolloin kaduilla oli paljolti vanhat nimensä, mutta joista silti saa näkyviin yhteyden nykyiseen, v. 1989 jälkeiseen yhdistyneeseen Berliiniin. Muistelmakirjallisuus taas auttaa palauttamaan mieleen myös omia kokemuksia, kuten matkustamista jaetussa Berliinissä U-Bahnilla, joka ajoi Itä-Berliinin ”kummitusasemien” (saksaksi niitä kutsuttiin nimenomaan termillä *Geisterbahnhöfe*) läpi. Kun nykyopiskelijat ei tätä muista, olen kehottanut heitä käymään ”muurimuseossa” (Haus am Checkpoint Charlie), josta itse en ole innostunut. Kevään 2019 Berliinin matkalla tutuimme *Gedänkstätte an der Berliner Mauer*-muistomerkkialueeseen, jonka viereinen Nordbahnhofin S-Bahnin asema havainnollistaa tilannetta muurin aikana.

Politiikan tutkijalle tällainen kontekstuaalinen taustatieto tai vanhalla nimellä yleissivistys on olennaista, vaikka sitä harvoin suoraan käyttää omissa tutkimuksissaan. Jonkinlainen omakohtainen tuttuuden vaikutelma antaa tutkimukselle kiinnekohtia, jotka auttavat välttämään dilettanttisia virheitä, ajoittamaan ja paikallistamaan tapahtumia, henkilöitä ja käsitteitä. Ei tarvitse mainita dramaattisia kokemuksia, mutta voi silti tietää esimerkiksi sen, mitä meikäläisen ikäiset ja vähän nuoremmat Berliinissä asuneet kutsuvat Rattay-Platziksi, ts. paikan Potsdamer Straßen ja Bülowstraßen kulmassa, jossa talonvaltaaja Klaus-Jürgen Rattay syyskuussa 1981 jäi bussin alle ja kuoli. Olin tuolloin varttuneella Berliinissä. Prahan nykyinen Jan-Palachin-aukio muistuttaa siitä nimestä, joita kommunismin aikana järjestelmän vastustajat käyttivät aukioista, muistuttamaan Palachin polttoitsemurhasta vuonna 1969, protestina Neuvostoliiton miehitysvallalle.

Muutoksia kirjoittajassa

Yllätyin itse, miten voimakkaasti olen 90-luvun teksteissäni kritikoinut ruotsinlaivoja. Nytemmin olen tehnyt sovinnon niiden kanssa ja matkustan niillä säännöllisesti. Aikataulut ovat vakiintuneet ja yhteydet juniin pelaavat, vaikka myöhempää iltalaivaa toivoisikin – olen ollut valmis majoittumaan Tukholmaan ja palaamaan päiväläivällä Turkuun.

Laivojen tasossa ei ole hirveitä muutoksia, vaikka televisio on ilmestynytkin useimpien alusten hytteihin, mutta niissä ei enää näe Champions Leagueta maksukanavilta. Kun olen lakannut tinkimästä hinnoista liikaa, olen nyttemmin kohtuullisen tyytyväinen laivoihin ja siirtymällä à la carte-puolelle tai kalaravintoloihin ruokaillessa, olen myös välttänyt tyyppilliset urakkasyöjät. Muutaman kerran olen kokeillut suoraa yhteyttä Saksaan, joka nykyisin kulkee Vuosaaren ja Travemünden väliä, joskin hintataso on yhden hengen hyteissä vielä kalliinpuoleinen, samoin kuin Kreikan ja Italian välisillä matkoilla.

Eroa 90-luvun teksteihini on kirjoitustyyllissä. Niitä uudelleen lukiessani hämmästyin siitä, kuinka ilkeästi olen silloin osannutkin kirjoittaa ns. tavallisista ihmisistä, joista olen halunnut militantisti pysyä erossa. Tämä ei koske vain neljää a:ta eli avioliittoa, armeijaa, alkoholia ja autoa (ks. Palonen 1988) vaan myös seurapiireistä irrottautumista. Olen tietysti yhtä epäsosiaalinen kuin ennenkin, eikä minua koskaan ole saatu esimerkiksi laitoksen pikkujouluihin tai virallisiin akateemisiin rituaaleihin ja seremonioihin. Yleensä jätän myös konferenssi-illalliset väliin, vaikka sitten menetänkin tilaisuuksia jututtaa vapaamuotoisemmin kollegoja tai tavata vanhoja tuttuja. Uudemmissa jutuissani minun ei enää tarvitse tuota kaikkea vastaan julistaen polemisoita, vaan tyydyn kirjoittamaan siitä mitä itse teen tai olen tehnyt, vähät välittäen siitä mitä muut tekevät. Silti pidän tuota ilkeilyä noiden vanhempien juttujeni retorisenä ansiona, jonka nyt olen kadottanut.

Noista 1990-luvun teksteistä voi myös palauttaa mieleen silloisen itsensä ja samalla noteerata miten vanhetessaan myös ajattelu on muuttunut, vaikka ei kovin dramaattisesti. Noissa teksteissä on paljon sartrelaisen eksistentialismin ja fenomenologian kieltä, ne painottava kokemuksellista aspektia politiikassa (vrt. Palonen 1992). Uudemmissa teksteissä näkyy käänne Sartresta Weberiin, joka oli jo vireillä 1990-luvun alkupuolella. Kontingenssi on edelleen keskeinen käsite, mutta se on siirtynyt tarkoittamaan Weberin *Chance*-käsitteen mukaista näkemystä, jonka yleensä olen suomentanut toiminnan pelivaraksi (ks. Palonen 1998). Tietty eksistentialistinen joko-tai -ajattelu on väistynyt mahdollisuuksien arvioinnin, niistä debatoinnin ja niiden välisten valintojen tekemisen tieltä. Mutta samalla tulkinnat niin Sartresta kuin Weberistä ovat persoonallisesti värittyneitä, ”paloslaisia” kuten kollegat tapaavat sanoa.

PS. Tässä julkaistujen kirjoitusten lisäksi olen käsitellyt teemaa englanniksi kirjoituksesani 'Politicisation of Travelling, Interail and freedom' lehdessä *Journal of Autonomy and Security Studies* 4, 64-81, <https://jass.ax/palonen/>. Tässä kirjoituksessa käsitelän etenkin vapauskäsitusten yhteyttä matkustaiseen.

Kirjallisuusluettelo

- Arendt, Hannah und Karl Jaspers 1985, *Briefwechsel 1926-1969*. München: Piper.
- Arendt, Hannah 2017. *Wie ich einmal ohne Dich leben soll, mag ich mich nicht vorstellen. Briefwechsel mit den Freundinnen Carlotte Beradt, Rose Feitelson, Hilde Fraenkel, Anne Weil und Helene Wolf*, Hg. Ingeborg Nordmann und Ursula Ludz. München: Piper.
- Beauvoir, Simone de 1981. *La cérémonie des adieux, suivi de Entretiens avec Jean-Paul Sartre août-septembre 1974*. Paris: Gallimard.
- Beauvoir, Simone de 1990. *Lettres à Sartre, I 1930-1939; II 1940-1963*. Paris: Gallimard.
- Bryce, James 1888/1914 [1995]. *The American Commonwealth*. Indianapolis: Liberty Fund.
- Kauppi, Niilo, Kari Palonen and Claudia Wiesner 2016. The Politification and Politicisation of the EU. *Redescriptions*, 19, 72-90.
- Michels, Robert 1910/1925 [1970]. *Zur Soziologie des Parteiwesens in der modernen Demokratie. Untersuchungen über die oligarchischen Tendenzen des Gruppenlebens*. Stuttgart: Kröner.
- Ostrogorski, Moisei 1903 [1993]. *La démocratie et les partis politiques*. Paris: Calmann-Lévy.
- Palonen, Kari 1988. Sohaisu herraseuran henkilöpolitiikkaan. *Politiikka* 30, 50 - 54.
- , 1992. *Politik als Vereitelung. Die Politikkonzeption in J.-P. Sartres "Critique de la raison dialectique"*. Münster: Westfälisches Dampfboot.
- , 1998. *Das 'Webersche Moment'. Zur Kontingenz des Politischen*. Wiesbaden: Westdeutscher Verlag, 1998.
- , 2014a. Euroopan unioni politisoivana mahtina. *Politiikka* 56, 7-14.
- , 2014b. The European Union as an Agency of Politicisation. *Redescriptions* 17, 133-139.
- , 2017. Kleistheneläinen vaalipiiri uudistus Euroopan parlamentin vaaleihin. Ajatuskoe parlamentaarisen edustuksen retoriikasta, *Politiikka* 59, 135-141.

- Sartre, Jean-Paul 1983. *Lettres à Castor et à quelque autres*. Paris: Gallimard.
- Taalas, Janne 1988. *Reilaajan kirja*. Helsinki: Tammi.
- Tocqueville, Alexis de 1835/40 [1986]. *De la démocratie en Amérique* I-II. Paris; Gallimard.
- Weber, Max 1917 [1988]. Wahlrecht und Demokratie in Deutschland, teoksessa *Max-Weber-Studienausgabe* I/15. Tübingen: Mohr, 155-189.
- , 1918 [1988]. Parlament und Regierung im neugeordneten Deutschland, in: *Max-Weber-Studienausgabe*, I/15, Tübingen: Mohr, 202-302.
- , 1919 [1994]. Politik als Beruf, teoksessa *Max-Weber-Studienausgabe* I/17, 35-88.
- , 2008. *Briefe 1915-1917*, *Max-Weber-Gesamtausgabe* II/9. Tübingen: Mohr.
- , 2019. *Reisebriefe 1877-1914*, toim. Rita Aldenhoff-Hübinger und Edith Hanke. Tübingen: Mohr.

Kari Palonen

Junailupolitiikkaa

Legendan mukaan osasin 5-vuotiaana ulkoa rautatieasemat Oulun ja Helsingin välillä. Vieläkin tuntuvat pysäkkien ja seisakkeiden nimet tutuilta, ei vain Kilpua [”pysäkki” Oulaisten ja Vihannin välissä] ja Törmäperä [”seisake” Oulaisissa, poistettu kauan sitten], vaan myös Riippa, Rimmi, Rahkola jne. Näköjään olen varhain ollut kiinnostunut sekä nimi- että junapolitiikasta. Tässä käsittelen jälkimmäistä.¹

Junailu on kiinteä osa politikointia. Teesin metaforinen merkitys on ilmeinen, tässä puolustan sitä myös kirjaimellisessa merkityksessä. Tarkastelen junailupolitiikkaa yksinomaan junamatkustajan kokemushorisontissa, kieltämättä kuljettajan ja konduktöörin poliittisten kokemusten reaalisuutta, mutta niistä minulla ei ole omakohtaista kokemusaineistoa.

Perspektiivinä matkustajasubjektin junailupolitiikka tietysti poikkeaa rautatie-, liikenne- ja matkailupolitiikan kysymyksenasetteluista: nämä ovat valtio-, hallitus- ja byrokraattisubjektien politiikkaa matkustaja-alaisten suhteen. Perspektiivin käänkö politisoi itse matkustustilanteen

1 Tekstiä on kirjoitettu eri versioina v. 1987-1991, tästä versiosta on poistettu ”vanhentuneita” huomioita mm. Saksojen jaosta, ja on mahdollista, että niiden mukana jokin olennainen argumenttikin on kadonnut. Haka-suluissa olevat huomautukset olen lisännyt helmikuussa/heinäkuussa 2019.

siten, että tämä ei ole minkään etukäteen sidotun polycyn seuraus tai oire siitä, miten matkustaja-alamaiset toteuttavat ao. instanssien policya, vaan jokainen matka on poliittinen teko. Kuka, mitä, milloin, miten ja minne matkustaa? Näitä koskevat matkustuspoliittiset perusvalinnat, ja niiden suhde junailuun muodostaa junailupolitiikan tutkimuskohteen.

Mitä seurauksia vastakohtaisuudella matkustajasubjektin ja matkustaja-alamaisen välillä on junailupolitiikalle? Lähtökohtanani tarkastelulle ovat empiiriset kokemukseni ja huomioni matkuksesta ja niiden avaamien kysymyshorisonttien tarkastelu. Teesini mukaan matkustajien kohtelu alamaisina on omiaan normalisoimaan ja yhdenmukaistamaan matkustusta koskevia projekteja, käytäntöjä, tyylejä jne. tavalla, joka syrjii monia jo käytössä olevia junallamatkustuksen muotoja. Perspektiivin käänntö mahdollistaa paitsi nykysyrjinnän detaljoiden kritiikin myös uusien horisonttien avaamisen junailupolitiikalle. Näitä perspektiivejä havainnollistan eräillä reformiehdotuksilla.

Tilapäis-- ja vakituismatkustajat

Ilman osallistuvan havainnoinnin kursejakin havaitsee junassa ihmisten jakautumisen kahteen ryhmään matkustuskokemuksensa suhteen, diletantteihin ja ammattilaisiin. Raja on tietysti suhteellinen: myös interrailari on diletantti ao. matkaosuuden suhteen, ja vakituismatkustaja voi olla henkilö joka ikänsä reissaa juuri tuota väliä. Enkä tietysti tarkoita tilapäismatkustajalla vain mummuja, jotka kysyvät moneen kertaan ”meneekö tämä juna varmasti Pieksämäelle” tai pyrkivät jututtamaan ympäriinsämatkustajaa vaikka tämä kuinka yrittäisi syventyä esimerkiksi [Martin Heideggerin] *Sein und Zeitiin* osoittaakseen ettei pidä junaa säästäpuhumistilana.

Olennessa ero on junan ja ajan suhteen ymmärtämisessä. Tilapäismatkustaja valittaa ajan pituutta, vakituismatkustaja tietää melko tarkkaan, kuinka paljon hän ehtii lukea kirjaa esimerkiksi Tampereen ja Jyväskylän välillä. Diletantti varautuu matkalle voipaperein käärityyn voileivin, ammattilainen syö mieluummin hedelmiä ja keksejä, jotka vähemmän sekoittavat papereita kassissa. Diletantti jää asemalla odottamaan kuulutusta siitä mille laiturille juna tulee, ammattilainen lukee asian etukäteen aikataulusta, ottaa selkoa vaunujärjestyksestä jne., jotta

hän osaa etukäteen hakeutua sinne missä voi parhaiten välttää ”ylimääräiset ihmiset”. Hän tuntee myös reitit ja aikataulut, ei pane päällysvaatteita päälle puolta tuntia ennen määräasemaa jne.

Junailukokemus näkyy tietysti myös ruuhkien välttämässä. Ammattimatkustaja ei yleensä vapaaehtoisesti lähde liikkeelle perjantai- ja sunnuntai-iltaisain, välttää juhlapyhät ja kiroaa hiihtolomalaiset, jotka sotkevat hänen matkustusrytminsä. Hän tietää ettei keskellä viikkoa *ceteris paribus* tarvitse paikkalippuja, että esimerkiksi *Bundesbahnilla* [Saksan yhdistymisen jälkeen *Deutsche Bahn*] tai *SNCF:llä* voi useimmiten paremmin matkustaa yöllä tyhjässä hyttivaunussa yksinään kuin täyteen tupatussa lepovaunussa, ellei juuri siksi yöksi satu esimerkiksi varusmiesinvaasiota joidenkin yllättävien juhlapäivien vuoksi (huom. ranskalaiset viettävät voitonpäivää molempien maailmasotien kunniaksi...).

Rautatieyhtiöt, *VR* eritoten, ovat yksipuolisesti keskittyneet tilapäismatkustajien palvelemiseen. Toki tietysti toistuvasti samaa reittiä ”työmatkana” käyttävät noteerataan, kun sen sijaan junaa oleskelupaikkana ja toimintatilana käyttävien intressejä ei tunnusteta. Toisinaan tuntuu siltä, että heitä suorastaan pidetään epäsosiaalisena aineksena, jonka odotetaan aiheuttavan häiriöitä... Tosin tässäkin suhteessa on eroja palvelussa, sekä turistilipuissa että asemakäytännöissä. Suomi on, kuten tavallista, provinssia: Keski-Euroopan maissa junasta toiseen vaihtavia palveluita asemalla paremmin, esimerkiksi lämpimillä odotustiloilla ja kahviautomaateilla laitureilla, *Bundesbahnilla* junissa on *Zugbegleiter* [nyttämmin nimi muutettu], joka osoittaa pysähdykset, yhteydet toisiin juniin jne. (tosin ei ”takaisinmeneviä”, jotka olisivat tärkeitä turistilipulla matkustaville).

Matkustamisen kohtelu eräänlaisena poikkeustilanteena näkyy silmiinpistävästi eräissä käytännöissä, kuten oheistoimintojen hinnoittelupolitiikassa. Vertaileva kuppilaturisti tietää, että ravintolavaunuissa nimenomaan kahvin hinnat ovat kohtuuttomia normaalikuppiloihin verrattuna, tai esimerkiksi Ranskassa laitureiden kahviautomaattien hintoihin nähden – eikä kai kukaan voi väittää, että kahvi olisi parempaa... Käytännöt nojaavat siihen, että junalla matkustaminen nähdään vieläkin ylellisyytenä, jonka oheistoiminnoistakin on maksettava enemmän kuin ’normaalioloissa’? Miksei Suomessa voisi junien kuppiloita siirtää VARK:ille [Valtion ravitsemuskeskus, jonka alaisia useat yliopistokuppilat oli 90-luvulla] ja noudattaa samoja hintoja kuin tämän ”liikkumattomissakin” kuppiloissa.

Kiskurihinnoittelu koskee myös asemien myymälöitä lähes kaikkialla. Miksi esimerkiksi jäätelötuutti maksaa asemalla enemmän kuin tavallisissa kioskeissa? Esimerkiksi sanomalehtien suhteen tällaista kiskurointia ei asemallakaan sallita. Kunnan normaalihintainen supermarket Kööpenhaminan tyyliin [sitäkään enää ei ole] jokaiselle isommalle asemalle niin eiköhän kiskurointi asemien kioskeissakin vähene: vebleniläiset kuluttajat liikkuvat aivan muualla.

Eräs ero tilapäis- ja vakituismatkustajien välillä on ”asian” ja sen ilmaisemisen suhteissa. Diletanteille esimerkiksi kuulutuksissa on asia tärkeä, heitä ei huvita lainkaan, jos nauha on myöhässä ja vaikkapa Orivedellä kuulutetaan juna saapuvan Tampereelle... Ammattimatkustaja taas tietää missä ollaan, mutta läpitunkevan kuulutuksen vaihtelut herättävät pakostakin hänen huomiotaan. Enää ei tosin voi esimerkiksi Turun junissa nauraa konduktöörin ruotsinkielelle, mutta voi noteerata kuinka *VR* on kohentanut saksantaitoaan: kun ennen kuulutettiin *Wir kommen in einigen Minuten nach Jyväskylä*, sittemmin formula oli saksalaisten IC-junien mallin mukaan *Wir erreichen in wenigen Minuten Jyväskylä*, nyt saksan kieli on taas kadonnut kokonaan suomalaisista junista. Toisaalta rituaalikuulutusten toistuminen joka asemanvälillä rasittaa: ”Monestikohan mekin olemme kuulleet, että vaipanvaihto käy vaivattomasti” kommentoi kollega [Risto Alapuro] jo muutaman matkalaukkukuukauden jälkeen.

Matkalaukkuprofessori junassa

Hypoteesini mukaan *VR:n* surkeus toiminnallisten palvelujen tarjoamisessa johtuu mielikuvituksen puutteesta. Joskus toki on minultakin kysytty lomakesosiologian idioottikysymyksiä junankäytöstä, mutta tällä metodilla ei tietystikään koskaan saa irti sitä mitä kaikkea ihmiset tekevätään junassa. Kuitenkin matkalaukkuprofessorit (mihin sisällytän koko yliopistoväen virkanimikkeistä riippumatta) ovat rautateiden luotettavia vakiomatkustajia, joiden palveleminen olisi suhteen yksinkertaista.

Eri maissa on 1960-luvulta lähtien perustettu runsaasti uusia yliopistoja ja hajasijoitettu entisiä. Monesti tätä on tehty köykäisin perustein:

ei ole perustettu *universitas* vaan irtotiedekuntia tai irtto-oppiaineiden kimppuja, silmällä pitäen pikemminkin provinsiaalisia intressejä kuin intellektuaalista vireyttä, opiskelijat eivät juuri ole voineet nauttia yliopistokaupunkien ”irrottavasta” ilmapiiristä eikä kirjastoista ym. tutkimuksen edellytyksistä voi puhuakaan. Tästä huolimatta uudet yliopistot uusissa kaupungeissa ovat toisinaan luoneet tiettyä vastapainoa vanhojen yliopistojen herraseuroille ja antaneet tilaisuuden akateemisiin virkoihin niillekin, joita nämä herraseurat eivät seuraajikseen valikoisi. Akateeminen nimitysprosessi tuottaa myös joskus tuloksia, jotka eivät vastaa paikkakunnan seurapiirien toiveita.

Periferiayliopistoon nimitetty voi suhtautua tilanteeseensa eri tavoin. Normaalia lienee edelleen ajautuminen mukaan paikkakunnan rientoihin: rotaryklubeihin, kesäjuhliin, urheiluseuroihin, henkilökunnan ammattijärjestöihin, maakuntalehden kolumnistiksi ym. Toki tälle on olemassa vaihtoehtokin: mennä mukaan kylätoimikuntiin ja korttelineuvostoihin, ympäristöliikkeisiin, heittämään kapuloita taloyhtiökapitalismin rattaisiin tai kunnallispolitiikkaan seurapiiriväen vastapuolella. Mutta onko näillä nyt suurta eroa: molemmat ovat teitä yliopistopaikkakuntaan samastumiseksi ja kiinnittymiseksi, jälkimmäinen vain epäsuorempi ja päänsenäänlyöntinä ehkä turhauttavampi. Kummassakin yliopisto, tutkimus ja opetus siellä, uhkaavat jäädä taka-alalle kaupungin ja maakunnan rinnalla, kummassakin joutuu pääasiassa tekemisiin vakiintuneiden kaupunkilaisten kesken, kun taas yliopiston opiskelijat tahtovat unohtua...

Yliopistojen hajasijoituksen myötä on kuitenkin monissa maissa muotoutunut uusi elämäntapa: matkalaukkuprofessorius. Ilman puutumista asuinpaikan valinnan vapauden perusoikeuteen tätä ilmiötä ei saada kitketyksi pois, enkä usko, että hallintoviraston toimitsijat näillä näkymin tähän pystyvät. Päinvastoin voisi olettaa, että eurooppalaistumisen myötä tapaukset, joissa professori asuu jopa toisessa maassa, entisestään yleistyvät. Sovinnaiset selitykset ilmiölle eivät myöskään päde: muutkin kuin viransijaiset ja perheelliset matkustavat asuin- ja yliopistopaikkakuntien väliä. Matkalaukkuprofessoriksi ryhtyminen on tietoinen valinta torjua integroituminen yliopistokaupunkiin, yleisemminkin vapautua sidonnaisuudesta yhteen olinpaikkaan, käyttää hyväksi maan parhaita kirjastoja omaan opetukseen sekä erottaa omassa viikkorytmisään opetus- ja tutkimuspäivät selkeästi toisistaan.

Valtaosa matkalaukkuprofessoreista käyttää junaa, eikä kyse ole vain hinnasta. ”Ilman junaa ei opetuksesta tulisi mitään”-lauseen olen kuullut useilta kollegoilta ja tunnistan omaksi kokemuksekseni. Matkalaukkuprofessorit ovat paradigma henkilöistä, joille juna on erityinen toimintatila, jota käytetään tehokkaasti hyväksi.

Junamatka ei heille ole mikään ”työmatka” vaan osa opetusta. Menomatalla tehdään viikon luentoja sen verran kun ehditään, paluumatkalla luetaan opinnäytetöitä ja tenttivastauksia, omia käsikirjoituksia tai oikovedoksia sekä tutkimuksen kannalta keskeistä kirjallisuutta Lisäksi käydään välillä kahvilla, tavataan kolleegoita, joilta kuulee uusimmat akateemiset juorut, harrastetaan laitosten yhteispalaveria, tiedekuntajuonittelua, joskus pidetään suoranaisia junaseminaareja. Yleistymässä oleva elämäntapa on tietysti myös matkalaukkuopiskelijat: heidän kanssaan juna tarjoaa ehkä parhaan tilaisuuden vaihtaa kuulumisia, miettiä graduaiheen rajausta ja puhua politiikkaa.

Ammattijunailijoina matkalaukkuprofessorit eivät katsele maisemia vaan olettavat että ne ovat joka viikko ja vuosi samoja. Korkeintaan virkavapaalta palatessa joutuu toteamaan, että taas ne tamperelaiset ovat pilanneet junamaiseman rumilla rakennuksilla. Ikkunasta ulos tietysti silloin tällöin vilkaisee - todetaan ”jaa, tässä asti ollaan menossa”.

Lukeminen on tietysti junassa-tekemisen paradigmaattinen muoto. Lukupaikkana junalla on omat etunsa asuntoon ja kirjastoon verrattuna. Toisin kuin ”kotona”, junassa ei voi kunnolla puhua puhelimesta, kuunnella radiosta ulkomaisia asemia, ryhtyä siivoamaan tai järjestelmään kirjoja ja valokopioita uudelleen tai lukemaan dekkaria, ei lukea lehtiutuuksia ja kopioida kuten kirjastossa vaan on luettava sitä mitä on mukaan ottanut. Esimerkiksi filosofisten teosten lukemiseen asunnossa ei useinkaan saa sopivaa viritystä: junassa se tulee paljon helpommin - erityisesti tyhjissä hyttivaunuissa. Junan liike onnistuu usein tuomaan myös tietyn etäisyyden ”ihmisiin” silloinkin kun joutuu istumaan melko täydessä vaunussa: pysähdykset asemilla häiritsevät pahiten reaaliaikailman sulkeistusta.

Tämä sulkeistus onnistuu ehkä kuitenkin kirjanlukua paremmin silloin kun lukee tenttipapereita, opinnäytetöitä tai oikovedoksia junassa. Ne edellyttävät tiettyä omakohtaista paneutumista teksteihin, kun taas kirjaa lukiessa voi ehkä turhankin helposti sivuuttaa kohtia ”ihmisten”

lukutilanteelle aiheuttamien häiriöiden vuoksi, kun taas painovirheet ja kuukauden tenttianeekdotit löytyvät helpommin. Omia käsikirjoituksiani en enää juuri osakaan lukea läpi muualla kuin junassa.

Luentojen valmistelu on se matkalaukkuprofessorin toimintamuoto, jonka tiellä ”ihmiset” pahimmin ovat. Juuri sen vuoksi hän kiroaa hiihtolomanviettäjä alimpaan helvettiin ja suuttuu ruotsinlaivalta tuleville juhlijaseurueille: he sabotoivat opetusta. Opetuksen valmistelua varten olisikin *VR:n* kiireellisesti otettava käyttöön hyttivaunut niihin juniin ja vaunuihin (Helsingistä lähtien kauimpana asemalta), joissa tunnetusti kulkee matkalaukkuprofessoreja. Paras mahdollisuus olisi tanskalainen käytäntö: hiljaiset vaunut, joissa paikkalipun hinnalla pääsee rauhaan, ellei ”ihmisistä” kuitenkin heidän puheistaan... [Vuonna 2019 *VR:llä* ei enää juuri ole hyttivaunuja, Intercity-junien työskentely- ja allergiahytit kuuluvat suosikkeihini].

Luennontekoa junassa rajoittaa tietysti se, että voi turvautua vain niihin lähteisiin, joita kantaa mukanaan, ja yleensä tietysti huomaa, että olisi tarvinnutkin jotakin muuta. Mutta jos ei voi turvautua lähteisiin, joutuu enemmän ajattelemaan asioita. Niinpä onkin selvää, ettei kukaan, joka olisi lukenut matkalaukkuprofessorin mukanaan kantamat lähteet, voi vielä aavistaa sitä mitä hän itse oppii ao. junamatkan aikana, saati sitä mitä hän oppilailleen luennolla esittää.

Parhaita junamatkoja ovatkin sellaiset, joiden päättyessä huomaa törmänneensä ongelmiin, joita ei matkalle lähtiessä tiennyt vielä olevan olemassakaan. Näin käy joskus kirjoja ja käsikirjoituksia lukiessa, mutta etenkin luentoja valmisteltaessa. Liikkuva juna on omiaan provosoimaan irrottautumista omista vanhoista ajatuskuvioista ja miettimään toisenlaisia näkökulmia. Kun ajatusprosessi jatkuu luennolla opettajan ”ääneen ajattelemisena”, luennot eivät ehkä ”mene perille” mutta tekevät toki eron koulun ja yliopiston välillä selväksi.

Mikä kaikki junissa voisi palvella matkalaukkuprofessoreita ja -opiskelijoita? Itse asettaisin hiljaiset vaunut kaiken muun edelle. Mutta toki myös junakirjasto olisi tärkeä: esimerkiksi puoli vaunuosastoa, josta löytäisi kansainväliset poliittiset viikkolehdet, hakuteoksia, sanakirjoja, kirjoitus- ja valokopiokoneita, pikapuoliin myös kannettavia mikroja ja meluttomia printtereitä [Internetiä en siis kyennyt ennakoimaan]. Samoin itse matkalipuksi olisi jo korkea aika saada muitakin kerran

viikossa matkustavia palveleva kunnan alennuslippusysteemi. Aikataulut myös voisi suunnitella siten, että yliopistokaupungeissa junalta ehtii luennolle ja kääntäen...

Turussa junat pysähtyvät nykyisin myös Kupittaaalla: näppärä idea, joka palvelee juuri yliopistoväkeä. Vastaavasti olisi Jyväskyläänkin perustettava Mattilanniemen seisake, jolla junat pysähtyisivät ainakin tarvittaessa. Yliopiston johdonkin tulisi tehdä aloite tästä ymmärtäen, että matkalaukkuprofessorit ja -opiskelijat eivät ainakaan vaadi lisää parkkipaikkoja...

Kirjasto- ja kirjakauppaturismia junalla

Yliopistonopettajan oman opetuksen ja tutkimuksen kannalta oleskelu ulkomailla, ei vain virkavapauksien ja kongressien yhteydessä, vaan periaatteessa kirjasto- ja kirjakauppaturismi jokaisella akateemisella lomakaudella alkaa tuntua elintärkeältä. Joululoman jatkaminen ainakin tammikuun loppuun onkin tältä kannalta tärkeimpiä yliopistouudistusvaatimuksia!

Aloitteleva tutkija voi tietysti olettaa, että nykyiset kirjastojen hakulaitteet voisivat auttaa lähteiden löytämisessä. Poliitiikan tutkija joutuu kuitenkin välittömästi toteamaan tällaisten systeemien kelvottomuuden omien spesifisten intressiensä kannalta: kirjastojen luokitukset ovat yleensä irrelevantteja ja sidonnaisia vuosikymmentakaisiin ajatusmuotoihin, tutkimuksen kontekstina tarpeellista materiaalia ei mikään mekaniikka osaa etsiä, pelkkien kirjaluetteloiden perusteella hankitut lähteet tuottavat toistuvasti pettymyksiä. Esimerkiksi kunnollisia lueteloita aikakauslehtien vanhojen vuosikertojen artikkeleista – tai edes tietyn teeman kannalta kiinnostavista lehdistä – ei ole tehty eikä kirjastoväen mukaan olla tekemässäkään. Kun lähtee paikan päälle, voi katsoa itse materiaalia – ja saa hyvän syyn kadota Suomesta.

Kirjakauppa- ja kirjastoturismi vaatii kuitenkin taitoa. Seuraava jakso perustuu omiin kokemuksiini 1980-luvulla lähinnä saksan- ja ranskankielisiin maihin suuntautuneesta junaturismista tässä tarkoituksessa. Olennainen osa ao. taidosta sisältyy valmiuteen vaihtaa paikkakuntaa uuden materiaalin hankkimiseksi. Tähän tarkoitukseen junaturistiliput ovat kätevin keino.

Vertaileva kirjakauppaturismi antaa myös hyvän kuvan sekä ilmentyvistä kirjallisuudesta että paikkakuntien ja yliopistojen intellektuaalisesta ilmapiiristä. Kirjakauppoja voi tietysti etsiä umpimähkään puhelinluettelosta osoitteita poimimalla, mutta kokemus osoittaa, että akateemisia tai ns. vaihtoehtoisia kirjakauppoja ei aina erota esimerkiksi ilmoituksen koon tai nimen perusteella, vaikka *Buchladen* -nimi onkin jo lupaava viite vaihtoehtoisuudesta. Akateemisia kirjakauppoja on hyvä etsiä yliopiston läheltä, joskus – kuten Oslossa ja Bergenissä – kamppuksilta löytyy varsinaisia yliopistokirjakauppoja, jotka melkein tekevät muissa käymisen tarpeettomiksi.

Tietysti kirjakauppaturismi on melko epävarmaa: vähänkin spesialisoituneen kirjallisuuden metsästyksessä vaatii useita päiviä ja kaupunkia. Kuitenkin jos suunnittelee luentoja aiheesta, johon tarvitsee lisää kirjallisuutta, viikko *Bundesbahnilla* riittänee hyvinkin kirjastoihin ja kirjakauppoihin käytettäväksi, mutta kahdessa päivässä ei välttämättä paljon löydä, vaikka tietää paikatkin. Käytäntö osoittaa, että jos ei ehkä löydä kaikkia kirjoja mihin on jonkun viitteen löytänyt, vastaan tulee toisia, joista ei etukäteen ole ollut aavistustakaan.

Kirjastoturismi tietysti tulee halvemmaksi kuin kirjakauppaturismi – kirjan kopiointi on usein halvempaa kuin ostaminen. Artikkelit ovat tietysti sinänsä kopiotavaraa, ja myös vertaileva kirjastokäytäntöihin tutustuminen antaa tietyn kuvan sekä kirjasto- että muustakin politiikasta. Diletantinkin silmään pistävät esimerkiksi kirjastoarkkitehtien tyylien erot niin uusissa kuin vanhoissakin kirjastorakennuksissa. Olennaista on myös tietää, että ranskalaisen kirjastolaitoksen surkeutta saksalaiseen (ja sveitsiläiseen) verrattuna on valiteltu jo toista sataa vuotta, eikä tilanne enempää kirjavalikoiman kuin byrokratiankaan suhteen ole nykyisinkään kehuttava. Esimerkiksi valokopioinnin suhteen ranskalaiset kirjastot eivät suuremmin eroa Itä-Euroopasta: Aix-en-Provencessä olen törmännyt tilanteeseen, että kopioitavaa olisi ollut paljon, mutta henkilökuntapula esti panemasta paperia kopiokoneeseen koko päivänä!

Mainitsemani yliopistolaitoksen desentralisointi näkyy siinä, että nykyisin enemmän tai vähemmän kaikissa yli 100 000 asukkaalla kaupungeissa on yliopisto. Juuri tämän vuoksi onkin tutustuttava yliopistolaitoksen historiaan siten, että osaa mennä vanhoihin yliopistokau-

punkeihin: toki jossakin Bochumissa ja Bielefeldissä on vireitä uusia yliopistoja, mutta jos haluaa 1970-lukua vanhempaa kirjallisuutta, niistä ei ihmeemmin mitään löydä (toki nimenomaan saksankielisistä aikakauslehdistä ym. on koko joukko *Nachdrucke*, mikä helpottaa tilannetta). Toisaalta on olemassa nimenomaisia yliopistokaupunkeja, kuten Tübingen tai Marburg, Ranskassa Aix-en-Provence, jotka ovat likimäärin Jyväskylän kokoisia, mutta joissa yliopisto tästä poiketen leimaa koko kaupunkia, ja kirjastot kuten kirjakaupatkin ovat varsin tasokkaita.

1980-luvun kirjastopolitiikan kannalta tärkein uudistus on avohyllälyjen ilmestyminen nimenomaan uusiin kirjastorakennuksiin, joskus myös vanhoihin kirjastoihin. Kirjastoturistin nyrkkisääntö onkin mennä yliopistokaupunkeihin, joissa hän tietää olevan hyvät avohyllälyt. Strasbourgista Pariisiin-käyntini kohdistuivat pääosin *Centre Pompidou* kirjaston avohyllälyihin... Freie Universität, Freiburg, Heidelberg, Münster, Frankfurt ja Basel ovat esimerkkejä hyvistä avohyllälykirjastoista, kahdessa viimeksi mainitussa löytyy jopa II maailmansotaa edeltäviä aikakauslehtien vuosikertoja avohyllälyiltä [nyttemmin avohyllälyjä on vähennetty, esimerkiksi parlamenttidebattien paperiversioita ei enää tahdo löytyä avohyllälyistä]. Avohyllälyjen käyttö on tietysti aiheenmukaisen luokituksen puuttumisen vuoksi rasittavaa – ja kopiokoneitakin on toistaiseksi harvoin kirjavarastoissa – mutta erityisesti lehtien vuosikertoja avohyllälyillä selatessa saattaa unohtua tuntikausiksi kirjastoon.

Keskieurooppalaisiin kirjastoihin sisäänpääsy ja lukusalilainojen tilaaminen onnistuu vaivattomasti, esimerkiksi passin valvojalle jättämällä. Kopiointisysteemit vaihtelevat tavattomasti, kortit ovat yleistyneet mutta pysyvät edelleen joka kirjastossa erilaisina. Tärkeä ”eurooppapoliittinen” toimenpide olisikin kaikkialla Euroopassa kelpaavan kirjastokopiokortin käyttöönotto. Aukioloaikojen suhteen käytännöt ovat myös vaihtelevia, useimmiten vahtimestarien ay-poliittinen rintama on pysynyt vahvana ja ’normalisoinut’ ainakin viikonvaihteet pois kirjastokäytöstä: HYK ja *Centre Pompidou* lienevät lähes ainoina sunnuntaisin auki, Bielefeldissa kirjasto on auki yhteen asti yöllä, Länsi-Berliinin punavihreä senaatti lupasi ohjelmassaan Staatsbibliothekin ym. aukiolon pidentämistä puoleenyöhön, mutta ei siitä mitään tainnut tulla. Olisi korkea aika ymmärtää, että tutkimuksenteon vuorokausirytmistä poikkeaa radikaalisti työnteon rytmistä!

Junailun reaali politiikkaa

Kirjasto- ja kirjakauppaturismi on eräänlaista matkalaukkuprofessorin elämäntavan laajennusta jokaviikkoisen rytmin ylitse ja ulkomaisiin kohteisiin. Toisaalta voi ympäriinsä- tai edestakaisinmatkustusta pitää kohteista ja toimintatavoista riippumatta pitää erityisenä elämäntilanteena, joka poikkeaa radikaalisti perillematkustamisesta. Aikuisten interrail on tilaisuus, joka toisaalta vähentää valtakunnanrajojen merkitystä maakohtaisiin turistilippuihin verrattuna, toisaalta saattaa tämän matkustustavan nuoruuden taakse jättäneiden ulottuville. Millaista politiikkaa tällä matkustustavalla voi tehdä?

Vertailevalla junatutkimuksella voi politiikkaa analysoida esimerkiksi arvioimalla eri rautatielaitosten palvelujen tasoa ja luonnetta. Miten hyvin pää ratojen ulkopuolesta liikennettä on eri maissa onnistuttu säilyttämään? Miten on ajateltu matkustajien mukavuutta mm. vaunujen ja istuinten rakenteen sekä aikataulujärjestelyjen suhteen (Ranskassa on paljon eri nopeuksilla liikkuvia yöjunia eri kaupunkien välillä)? Miten tehokas on suoja tupakoitsijapuoluetta vastaan? [Nyttemmin tupakointi on kielletty junissa ja usein myös asemilla].

Tekstintulkitsijalle vertaileva junapolitiikka on hauskaa. Esimerkiksi mitä voi päätellä siitä, millä kielillä teksti WC:n seinällä on esitetty; *Reichsbahn* [DDR:ssa toiminut vanha Saksan rautatieyhtiö] kielittää WC:n käytön asemilla saksaksi, venäjäksi, ranskaksi ja italiaksi: onko englannin poisjätto imperialismiin vastustusta vai vanhan *Reichsbahnin* perintöä ajalta, jolloin Mussolinin Italia oli päälliittolainen? Kun muissa maissa ilmoitetaan WC:n käyttö kielletyksi junan seisossa asemilla, VR julistaa: ”WC:n käyttö sallittu vain junan kulkiessa”. Siis jos juna seisoo asemien ulkopuolella, Suomessa WC:n käyttö on kielletty, muualla sallittu? Onko ero hygienianormeissa vai lingvistiikassa? [Tämäkään kielto ei ole enää voimassa]

Rajat valtakuntien välillä eivät ole tietystikään kaikkialla Berliinin muurin tai Suomen ja Neuvostoliiton rajan tyyppisiä. Pikemminkin monessa tapauksessa on junasta katsoen vaikea tietää, missä raja kulkee – esimerkiksi Bodenseen pohjoispuolta Baselista Lindauhun kulkeva rata vaihtaa useaan otteeseen maata. Junanikkunasta ei pysty edes tekstien kielestä päättelemään kummassa maassa ollaan, vaan täytyisi tuntea hie-

nojakoisia merkkien ja symbolien eroja. Kokemus 'rajasta' on joka tapauksessa muuta kuin maantieteellinen tai esteen kohtaamiseen liittyvä, pikemminkin tekstuaalinen.

Olellainen junailukäytännön ongelma liittyy kalenterien eroihin. Ylimääräiset juhlapäivät tuottavat toisinaan yllätyksiä: tullessani 15. elokuuta Müncheniin jouduin ihmettelemään, miksi paikat ovat kiinni: *Maria Himmelfahrtista* pääsi eroon yksinkertaisesti matkustamalla Baden-Württembergin osavaltioon, jossa protestantteja on niin paljon, että moista pyhää ei vietetä. Samoin olen törmännyt kirjastoon aikoessani siihen, että Baselissa vietetään laskiaista viikkoa myöhemmin kuin muualla ja vieläpä 3 päivää. Ilman juhlapyhiäkin joutuu toisinaan huomamaan, että Ranskassa suurin osa kirjakaupoista on maanantaisin kiinni.

Junamatkustamisen taidon olellainen osa on tietysti aikataulujenlukutaito. Kansainvälisiä aikatauluja on monenlaisia, *Thomas Cook's European Timetable* on suhteellisen kattava – tosin ainakin Jyväskylä-Vaasa-yhteys puuttuu – mutta se on monesti hankala, etenkin jos haluaa etsiä yhteyksiä kaupunkien X ja Y välillä, koska junia ja joskus reittejäkin on monta. Tällöin taskupainos *Eurail* on kätevä, mutta siinä on mainittu vain 'parhaat yhteydet', jolloin etenkin yöjunia saa etsiä kiertoteitä. *Tåg till utlandet* ei juuri sisällä poikittaislinjoja, joten maakohtaiset taskuaikataulut kuten *Städteverbindungen* ja *Trains d'affaires* tulevat tarpeellisiksi. Eri maiden turistilipuilla liikkuville juuri nämä ovatkin ensiarvoisia. [Internet on tehnyt nämäkin tarpeettomiksi].

Aikataulupolitiikan suhteen 'eurooppalaistamisessa' olisi vielä tavattomasti varaa. Jos Itä-Euroopasta ja Englannin kanaalin ylityksestä ei tässä vaiheessa puhu mitään, malliesimerkki kehuista matkajärjestelyistä löytyy nimenomaan Suomesta Keski-Eurooppaan ja takaisin pääsystä. Tukholman-Hampurin suora yöjunayhteys [sitäkään ei enää pitkään aikaan ole ollut] on kumpaankin suuntaan rasittavalla tavalla suomalaisille kelpaamaton päivävuorolla kulkiessa – jossa halvat hyttipaikat ovat tärkeä keino tehdä tiedettä rauhassa "ihmisiltä" – saa harrastaa kirjakas-sinkansahölkäystä ehtiäkseen 8.15. lähtevälle päivälaivalle. (Mikseivät muuten yhteysjunat Suomeen kulkisi suoraan Stockholm-Värtanin asemalle, joka on olemassa?).

Ruotsinlaivoilla pitää "kuluttaa aikaa" – jotta kuluttaisi muutakin. Kuitenkin kantosiipialuksella, joka kulki yhtenä kesänä Vaasasta Uuma-

jaan reilussa 2 tunnissa, pääsisi ilmeisesti Turusta tai Naantalista Tukholmaan 4-5 tunnissa, ilman että autopuolueesta täytyisi murehtia: perustettakoon tällainen lauttayhteys pelkästään junamatkustajia varten... Hallituksetkin voisivat subventoida tällaista laivavuoroa vähentääkseen lentoruuhkia ja autoilua. Parasta olisi tietysti sellainen IC-tyyppinen yhteys, jossa Tukholmassa ei tarvitsisi lainkaan hypätä pois junasta.

Nykyisessä maailmanpoliittisessa tilanteessa on nähtävissä reitti, joka sitoisi Suomen Eurooppaan ilman Ruotsin välitystä. Tarkoitin mahdollisuutta pystyttää uusi nopea TGV-tyyppisille junille tarkoitettu ratayhteys Baltian kautta Berliiniin. Jos Helsingistä menisi kantosiivellä tunnissa Tallinnaan ja siitä junalla 250 km/h-vauhtia Riian, Kaliningradin ja Gdanskin kautta Berliinin, matka voisi taittua jossakin 5 tunnissa!

Aikuisten interrail poliittisena tilaisuutena

Toukokuun alusta 1989 on ollut käytössä pohjoismaiden kansalaisille aikuisten interrail, jonka voi odottaa laajemminkin lisäävän ympäriinsämatkustamista aikuisten keskuudessa. Kuitenkin on jo aikaisemminkin ollut käytössä eri maiden junaturistilippuja, kuten *Pohjola junalla*-, *DB-Touristkarte*- ja *France Vacances*-lippuja, joita voi edelleenkin hyödyntää juuri lyhytaikaiseen junaturismiin. Toisaalta juuri nationalistiset rajoitukset ovat rasittaneet näiden lippujen käyttöä: sopivien yöjunien löytäminen on vaatinut erityistä aikataulunlukutaitoa, josta seuraava esimerkki, joka samalla havainnollistaa junaturistin ajatustavan poikkeamista eteenpäinmatkustajasta.

Huomaan Kölnissä alkuillasta, että nyt voisin lähteä Zürichiin taidenäyttelyyn. Miten sinne pääsisi *DB-Touristkartella* niin ettei maksa liikaa lisämaksua *SBB:lle* eikä tarvitsisi nousta ylös kohtuuttoman aikaisin. Baselista Schaffhausenin kautta yhteydet aamulla ovat huonot, Stuttgartiin on suora yhteys, mutta sinne tulisi jo viiden aikaan, jos lähtee yöjunalla. Entä kiertotiet? Hannoverissa pitäisi odottaa yöllä pari tuntia. Hampurin kautta onnistuisi, jos lähden sinne heti seuraavalla junalla, vaihdan Stuttgartin junaan, mutta jään pois Heidelbergissä ja vaihdan IC-junaan, ehdin Stuttgartiin ennen Zürichin junan lähtöä. Tämä resoneeraus nojaa olettamukseen, että junaan aina voi mennä, asemalla odot-

taminen iltayöstä on sen sijaan rasittavaa. Ideana on, että aika junassa ei ole tuhlettua aikaa vaan tilaisuus lukemiseen ja ajattelemiseen: jos Kölnistä Zürichiin menee 16 tuntia, vaikka suoraan pääsisi puolta lyhemässä ajassa, aika ei ole hukkaan heitettyä. Lisäksi opin uuden reitin: Stuttgartista Zürichiin en ollut ennen kulkenut.

Aikuisten interrail tarjoaa tilaisuuden suoranaiseen matkustamisen hiljaiseen vallankumoukseen. Ympäriinsämatkustamisen perusidea eli spontaanisuus korostuu entisestään: jos turistilipulla kysyy, mihinkä kaupunkiin lähtisi tai jäisiköhän tässä kaupungissa pois, interrailisti voi kysyä, myös mihin maahan menisi/jäisi? Jos huomaa, ettei täältä mitään löydy, että täällä on joku uskovaisten rituaali menossa, tai sade ei näytä loppuvan, joten junaan pitää päästä: mihinkähän pääsisi kätevästi seuraavaksi. Esimerkiksi Basel olisi kaupunki, josta lähtee kätevästi yöjuniakin jokaiseen ilmansuuntaan kolmen maan rautateiden asemilta (*SBB:n* ja *SNCF:n* asemat ovat vierekkäin).

Millaisia poliittisia valintoja ja millä perusteilla tekee maita ja kaupunkeja pysähdyspaikoiksi kiertäessään. Ammattimatkustaja voi aina mennä tuttuun paikkaan: tiedän löytävän Berliinistä aina kirjoja, kirjastoja, elokuvia, taidenäyttelyjä, tapaavani tuttuja kollegoja jne. Mutta juuri ammattilaiselle tulee kyllästyspiste nopeasti esiin: ei Pariisissa kahta viikkoa mitään tee...

Uudet maat, kaupungit, rataosuudet, junatyypit jne.: niitä pitää kokeilla, tällä reissulla on maiden repertoaaria lisättävä ainakin yhdellä... Tällainen kokemus on keskeinen interrailistille. Miksi sitten uutta? Ei siihen tarvita romantiikkaa – parin tunnin kierros Venetsiaa riittää – , ei maisemaestetiikkaa – vuoristoreitit, esimerkiksi Cevennien yli Clermont-Ferrandista Nimesiin – , ei erityisemmin *la distinctionia* – oletko sinä käynyt Besançonissa? entä Odensessa? no, Grazissa et ainakaan? – , tms. matkustuskokemuksia. Riittää oikeastaan itsensä rikastamisen kokemus.

Junakokemusten siivellä tulee ikään kuin itsestään perehdytyksi maantieteeseen. Sanopa minkä joen varrella sijaitsevat Tübingen, Besançon, Zürich, Toulouse, Genève, Freiburg, Salzburg? Mikä on se Sveitsin kaupunki, jota pommitettiin sodan aikana, kun se sijaitsee Reinin pohjoispuolella? Miten pitkä matka suunnilleen Wienistä on Unkarin rajalle – kilometreissä ja rautatieminuuteissa?

Le vécu, das Erlebnis : näillä käsitteillä fenomenologit ilmaisevat kokemuksen autonomisuutta ”objektiiviseen” maailmaan nähden. Junaturismi antaa runsaasti tilaisuuksia tällaisen, sekä anekdoottien tasolla – en ole putkaankaan joutunut ennen kuin interraililla Doverissa kun ryhdyin moittimaan byrokraattieukkoa että Englantiin pääsy on vaikeampaa kuin Neuvostoliittoon – että muisteluina DDR:n tulliviranomaisten käyttäytymisestä kun opiskelijoiden kanssa menee Berliiniin.

Kirjallisuutta lukiessa ei ammattimatkustaja tavallaan voi välttyä tekemästä eroa ”käytyjen” ja ”käymättömien” paikkojen välillä. Esimerkiksi agenttiromaaneiden parasta puolta ovat – poliittisen asetelman muuttamisen indikointien ohella – ne tavat, joilla kaupunkeja kuvataan: teen tavallaan koko ajan vertailevaa tutkimus Berliinistä, Pariisista ja Helsingistä englantilaisissa agenttiromaaneissa, vaikka en ehkä siitä koskaan tämän enempää kirjoitakaan. Helsinki- ja Berliini-filmeissä taas mietin koko ajan, mistä tuo on kuvattu, ja vaikkapa Zürichissä tapahtuvissa kirjoissa viittaus ETH:een, Spiegelgasseen, Limmatquaihin ja Bahnhofstraßen tekee paikalla käyneelle etäisyydet ja kaupunkikuvan havainnolliseksi. Tietysti juonikas intellektuelliromaani ei mainitse kaupunkeja lainkaan vaan pelkkiä kadunnimiä: Place Kléber, Karl Johan, Quai Mont Blanc, Schottenring jne., joilla ikään kuin sekoitettaisiin paikkakokemusta ja toisaalta historiallistettaisiin se, myös siten että käytettäisiin nimiä – à la Bahnhofstraße tai Place Kléber – joita löytää monista kaupungeista mutta jotka vain yhdessä ovat ”käsitteitä”.

Ota radio mukaan ja osta (”vaihtoehto”-)lehtiä paikanpäältä! Nämä nyrkkisäännöt romuttavat matkakokemuksen yhteyden ”lomanviettoon”: Suomessa voi vilkaista kuukauden hesarit tunnissa, koska eihän täällä ole mitään kuitenkaan tapahtunut, ja maailman tapahtumista pysyy junaturistina paremmin perillä. Radiosta ja varsinkin lehdistä saa kouriintuntuvan käsityksen siitä, miten eri tavalla jokin globaalinen tapahtuma vastaanotetaan ja tulkitaan. Rajanylityskokemuksen olennaisia puolia onkin juuri sen huomaaminen, että se mitä yhdessä maassa pidetään sensaationa, ei toisessa olekaan mitään kummoista. Tämän tyyppiä eroja huomaten ja pohtien voi päästä tiettyyn *insider* -kokemukseen myös vieraista maista – ja samalla siihen, että sanotaan ”sinä et elä oikein Suomessa”... [tämän sanoi minulle Reijo Wilenius, filosofian professori JY:ssä, ehkä 80-luvun lopulla]

Interraililla voisi tietysti aina mennä ”sinne missä jotakin tapahtuu”, ja tavallaan tällaista jokainen harrastaakin. Mutta junaturisti tuskin viitsii mennä 14.7. Pariisiin, pikemminkin karttaa koko maata, koska Bastiljin valtauksen vuosipäivä johtaa väentungokseen, vaikeuttaa halpojen hotellien löytämistä jne. Samoin voi olla aihetta varoa jalkapallon huipputotteluja, vaikka ne kiinnostaisivat: yöjunassa voisi joutua fanien kanssa yhteen... Sen sijaan hän voi päättää lähteä Grenobleen pelkästään Kandinsky-näyttelyn vuoksi.

Junankäyttö matkustusvälineenä sisältää jo tietyn ajatuksen ”suurten keskusten provinsialismista” (Antonin Liehmin termiä käyttäkseni). Roomaan, Pariisiin, Wieniin ja Lontooseen pääsevät seuramatkalaisetkin, juuri siksi onkin käytävä Torinossa, Toulousessa, Grazissa ja Oxfordissa, vaikkei mihinkään maaseudulle menekään. Puhe keskuksista ja periferiasta on myös suhteellista: Stuttgart on kirjakauppojensa suhteen Tübingeniä provinsiaalisempi, poliittisesti München on tietysti patataantumuksellinen, mutta modernin taiteen kannalta sitä ei voi jättää väliin. Establishment-julkisuuden kannalta jotkut kaupungit ja jopa maatkin – kuten Sveitsi – ovat stereotyyppisiä, mutta niistäkin löytää lehtiä ym. (*Wochenzeitung*) ja tapahtumia – missä muussa maassa 35,6 prossaa on armeijan lakkauttamisen kannalla? [tämä viittaa marraskuussa 1989 järjestettyyn äänestykseen kansanaloitteesta Sveitsin armeijan lakkauttamiseksi, *Gesetzinitiative für eine Schweiz ohne Armee*] – jotka osoittavat toisenlaisten poliittisten alakulttuurien merkittävyyden.

Poliittisen historian erot tulevat myös junaturismilla silmiinpistävästi näkyviin. Luulen että perusteena sille miksi pidän (Länsi-)Saksasta ei ole vain vaihtoehtokulttuurien voimakkuus ja oma perehtyneisyyteni Saksan historiaan vaan myös Saksan vanha valtiollinen hajanaisuus. Junaturistille yhden keskuksen maat ovat rasittavia, monikeskuksissa maissa voi eri kaupungeista löytää erilaisia ’valtakunnallisia’ keskuksia. Myös muissa perinteisesti valtiollisesti hajanaisissa (Italia), federalistisissa (Sveitsi, Hollanti) tai kielellisesti ja kulttuurisesti moniaineksisisissa maissa (Ranskakin on jo tällainen) matkustaminen on ihan virkistävää. Yleisemminkin tuntuu siltä, että junaturistina pääsee hyvin eroon sovinnaisesta kansallisuus- ja valtiopuheeseen sisältyvästä yhtenäisyysretoriikasta omassa kielenkäytössään ja tulee allergiseksi sille muiden käyttämänä

Junaturismia voi siis myös käyttää eräänlaisena ”koetun politiikan”

tutkimisen metodologisena strategiana. Junalla liikkuminen terävöittää poliittisten erojen, vivahteiden ja alakulttuurien noteeraamista ja pohdintaa, tuottaa sivutuotteena erilaisia tekstejä näiden tutkimiseen, murtaa sovinnaisia ennakkoluuloja ja avaa mahdollisuuksia uusien ilmiöiden ja tendenssien poliittisen merkityksen toisenlaiseen arviointiin kuin pelkkä akateemisen kirjallisuuden seuranta. Taidanpa anoa varttuneen tieteenharjoittajan apurahan yhteyteen seuraavan kerran Suomen Akatemialta koko vuodeksi *interrail 26+* -lippuja tutkimuksen metodologisena välineenä?

Juna poliittisena tilana

Liikennepoliitikkojen keskustelussa on tavallista asettaa vastakkain yksityisautoilu ja joukkoliikenne (ks. esim. Wolf, *Eisenbahn und Autowahn*). Argumentointini junailun puolesta suuntautuu tämän retorisen tilanteen kääntämiseen: vastoin perinteisen työväenliikkeen retoriikkaa en suinkaan näe kollektiivisuutta minään arvona enkä yksilöllisyyttä valittavana, vaan päinvastoin ympäriinsäjunailun juuri yksilöllisen matkustamisen paradigmana. Enhän puolusta junailun ”sosiaalisuutta” tai junan tarjoamia tilaisuuksia keskusteluihin ihmisten kanssa vaan sen yhtäältä anonymisyytenä, toisaalta irrottautumisena näyttäytyvää yksilöllisyyttä jonakin mikä on muille matkustusmuodoille tavoittamatonta.

Matkustusmuodot ovat tiettyjä liikekokemuksen ilmentymiä, joiden poliittista ulottuvuutta voi arvioida suhteuttamalla ne vastaavaan tilakokemukseen, jolle on ominaista spesifit ihmisten välisten suhteiden tyypit. Tästä perspektiivistä esitän paradigmaattisen analogian kunkin matkustusmuodon tilakokemukselle:

henkilöauto	perhe
linja-auto	kylä
lentokone	ravintola
laiva	joukkotapahtuma
juna	kaupunki

Analogia henkilöauton ja perheen välillä ei perustu vain perheelisyyden ja autonomistuksen keskinäiseen korrelaation (vrt. Palonen, *Selibaatti vapauden muotona*) vaan myös molemmille yhtenäiseen suljetun tilan viemiseen äärimmilleen. Autossa ei tehdä mitään: matkustajien kesken on vaikea välttää sellaisen orjuuttavan läheisyyden ja intensiivisyyden kokemusta, joka on ominainen perheinstituutiolle. Matkustaja on yhtä orjuuttavan riippuvainen kuljettajan auktoriteetista kuin lapset vanhemmistaan (autoilu lienee myös vanhempien auktoriteetin lujittamisen tärkeimpiä keinoja). Mikään muu matkustusväline ei ole yhtä sarjallisessa [Sartren *Critique de la raison dialectiquen* keskeinen termi voimattomuudelle] riippuvuussuhteessa toisiin saman sarjan välineisiin kuin henkilöauto: toinen juna, linja-auto ja lentokonekin on ennen muuta jatkoyhteys, toinen auto on jo ruuhkan alku. Autokuskien kesken vallitsee hobbesilainen *bellum omnium contra omnes* -luonnontila, joka viime kädessä legitimoii ajajien ylivallan matkustajiin: suljetun tilan sisällä kuski on *Leviathan*.

Maanteiden luonnontila koskee kuitenkin vain kuskien kilpailua tietilasta. Yksinäinen, ilman matkustajia ajava autoilija kokee kuitenkin vapautensa muutenkin kahlituksi. Tieliikenne jos mikä on sääntöjen paradigmaattista aluetta. Jos noita sääntöjä rikkoo, vaara ei ole niinkään pidätetyksi tulemisessa tai sakkojen saamisessa vaan siinä, että rikkomisen tekee henkensä kaupalla: ”toisten” suhtautuminen maantiellä nojautuu odotukseen, että kaikki noudattavat sääntöjä – tai rikkovat niitä ennakoitavissa olevalla tavalla, esimerkiksi nopeusrajoituksia – eivätkä siirry esimerkiksi ajamaan vasenta puolta, vaikka siellä olisikin enemmän tilaa. Tällaisen päätöksenteon mahdollisuutta pidetään niin sisäistetyksi poissuljettuna, että sen tekijöitä ei julisteta rikollisiksi vaan heidän päälleen ajetaan... Jo 1920-luvulla Hermann Heller piti pääargumentinaan järjestyksen puolesta anarkiaa vastaan sen, että ilman järjestystä liikenteestä ei tulisi mitään... (*Der Sinn der Politik.*, 433).

Taitava ajuri on ennen muuta se joka on niin sisäistänyt ”liikennekurin” että uskoo sitä uskollisesti noudattamalla parhaiten säästävänsä aikaa. Mutta tietysti on myös niitä, jotka luottavat olevansa muita parempia tai ajavat tietoisesti riskirajoilla. Kaikissa näissä tapauksissa aikaa ja tilaa voitetaan henkensä kaupalla. Jos liikenneonnettomuudet ja itsemurhat ovat tavallisimpia kuolinsyitä, voi kysyä, tulisiko näiden erottelu toisistaan autoilijain suhteen poistaa...

Autolla ajamiseen liittyvät lisäksi kaikenlaiset huollon, bensiininoton, korjauksen, parkkeerauksen, tallittamisen, vakuutusten ym. hankaluu-
det. Ne kaikki vaativat sellaisten erityistekniikojen opettamista, joiden
välttäminen on merkittävä yksilöllisen vapauden ilmaus. Autoliikentee-
seen kietoutuu myös erityinen puhe- ja ajatustapa, autodiskurssi, jonka
suhteen ”lukutaidottomuus” antaa vapauttavan kokemuksen ”yhteis-
kunnan” ulkopuolella elämisestä.

Lentokone on toinen suljetun tilan puhdaspiirteinen esimerkki. Siinä
matkustajien alistaisuus toimitsijakaartille on erityisen korostunutta.
Vankilamaista tilanahtautta täydentää ravintolaparadigmaan nojaava
pakkoruokkiminen ja sijoittaminen keskelle alkoholidiskurssia. Lii-
kemiesten sekaan joutuminen ja lentokenttien anti-intellektuaalinen
ilmapiiri lisäävät vastenmielisyyttä. Junan ja lentokoneen ero ajan suh-
teen onkin verrattavissa sivarin ja armeijan eroon...

Laivoja on monenlaisia, mutta junaturisti ajattelee tietysti ennen
muuta junankorvikelaivoja, paradigmana ruotsinlaivat. Ne ovat vielä
lentokonettakin ravintolamaisempia, mutta kuitenkin niiden pelkkä
koko jättää enemmän liikkumatilaa, jos osaa varoa jonoja ja tungoksia.
Tilakokemus tuo mieleen markkinapaikan tai kansanjuhlan, jossa on
yhtaikaa erilaisia tiloja ja tapahtumia. Kuitenkin juuri ruotsinlaivoissa
”huvitteluun”, ”lomanviettoon” ja ”perhe-elämään” suuntautuneiden
amatöörimatkustajien hegemonia on rasittava: he määräävät mikä on
sopivaa, mitä palveluja tarjotaan jne. ”Eihän ruotsinlaivalla nukuta” on
joskus mieleen jäänyt sitaatti tästä yhtenäiskulttuurista. Niinpä on turha
toivoa kunnan kirjastoa tai edes lukutilaa, jossa oltaisiin hiljaa. Ilman
omaa hyttiä ei ruotsinlaivoja kestä, ja tässäkin taas yksinmatkustajia sor-
retaan siten, että yhden hengen hyttejä ei lainkaan tunneta, vaan joutuu
maksamaan tuplahinnan.

Linja-autot ovat provinsiaalinen kulkuneuvo, jota vastaan junamat-
kustajan ei tarvitse argumentoida. Jos niitä joskus käyttää, ne ovat sopi-
vaa vaihtelua, mutta esimerkiksi kevään 1986 rautatielakosta kertyi tar-
peeksi bussikokemuksia matkalaukkuprofessoreille: kukaan ei vaihtanut
junaa bussiin. Sidonnaisuus henkilöautojen dominoimiin väyliin ja
maaseutuvaltaisuus eivät houkuttele. Suomessa tulee lisäksi radio-ohjel-
mien pakkosyöttö urheiluselostuksineen ja iltahartauksineen...

Analogia junan ja kaupungin välillä on epätäydellinen yhdessä suh-

teessa: matkustajat eivät päästä minne mennään ja miten, kuten antiikin polis ja keskiajan autonomiset kaupungit. Jokainen menee junalla minne menee ja ainakin turistilipulla kulkeva voi jäädä pois junasta milloin tahansa – *interrail 26+* -lipun käyttöä kahlitsee olennaisesti se, että pitää merkitä se minne on menossa: ei se ole aikuisten meininkiä.

Junan viehättävä puoli on se, että toisista ihmisistä ei tarvitse välittää muuten kuin junamatkustajina. Juuri anonyymisyys luo juniin kaupunkimaisen tunnelman: isoissa kaupungeissa voi olla varma, ettei ketään tuttua sattumaltakaan tule vastaan tai jos joku tulee, se voi olla miellyttävä sattuma. Tätä täydentää tietty tilan avaruus muihin kulkuneuvoihin verrattuna: ammattimatkustajan taidolla tyhjän hyttivaunuun pääseminen on useinkin Keski-Euroopassa mahdollista, Suomessakin voi esiintyä niin luotaantyöntävästi, ettei ”seuraan joutumisesta” ole suurtakaan pelkoa. Toisaalta tilaa luo junan kaksoisliike: ”ravintolavaunu on kilometrien päässä”-ilmaus voidaan ymmärtää myös kirjaimellisesti!

Suurkaupungissa anonyymiuden ja ilmavuuden yhdistyminen näytetään mm. elämäntapojen kirjavuutena ja tietynä juurettomuutena. Junamatkustajan elämäntilanne tavallaan dramatisoi tätä kokemusta: jos muut kulkuvälineet ovat sosiologisesti tai tilannekohtaisesti homogeenisiä, junalla matkustavat voivat olla ”keitä tahansa” ja matkan ”tarkoitus” millainen tahansa, eikä ihmisistä päältä päin voi juurikaan päätellä keitä he ovat ja mitä he junassa tekevät. Ammattimatkustajan erottaa ”kotoa kylään/töihin” kulkevasta matkustusdilentantista juuri sama ”juurettomuus” kuin se mikä erottaa suurkaupunkilaisen syrjäkyläläisestä.

Juna on viehättävin kulkuneuvo juuri siksi, ettei se ole pelkkä kulkuneuvo vaan myös olemis- ja tekemistila, joka mahdollistaa uudenlaisia elämäntapoja. Tältä kannalta junien nopeuksien lisääminen ei useinkaan ole tarpeellista, toisinaan jopa päinvastoin: jos Jyväskylään pääsisi junalla tunnissa, luentoja ei enää ehtisikään valmistaa junassa. Auto ja lentokone ovat perillepääsyn välineitä, juna matkustamisen, liikkeessä tekemisen, mahdollistava tila.

Tavallaan on hyvä, että on olemassa ”menevien miesten”, joilla ei ole koskaan aikaa mihinkään, nopeuskulttuurin reservaatteja, joihin heidät voi eristää ja joista junamatkustaja ei tarvitse välittää. Moottoriteiden kiskotus ja lentokenttien muuttaminen rautateiden tavara-asemiksi tulisi asettaa kaikkien maiden vihreiden ja vaihtoehtoisten puolueiden

keskeiseksi vaatimuksiksi, mutta museoitakoon jokunen nopeuskulttuurin totalitaarinen reservaatti (vrt. Paul Virilio, *Vitesse et politique*).

Ero junan ja pelkkien kulkuneuvojen välillä on liikkeen ja ajan suhteessa. Auto- ja lentomatkat ovat luonteeltaan perilletulon odottamista, ikään kuin tyhjää aikaa ennen kuin alkaa Tulevaisuus (joko tilapäisoleskelu uudessa paikassa tai *retour à la normale* eli kotiinpaluu). Junamatkoisakin odotuskokemus on läsnä, erityisesti odotettaessa myöhästyneitä junia asemalla, mutta mitä vahvempi oleskelu- ja toimintatilan kokemus junassa on, sitä keskeisemmäksi tulee nykyisyyden kokemus suhteessa tulevaisuuteen. *Junailun viehäytys on ehkä nykyisyyden kokemuksen yhdistämisessä liikkeelläolon kokemukseen*. Tällöin aika ei 'kulu' ikään kuin itsestään vaan lukemisen ja keskustelun eteneminen voidaan sitoa liikkeeseen paikkojen välillä. Jälkeenpäinkin voi sitten muistaa että ”tämän kohdan *Critique II:ta* [Jean-Paul Sartren *Critique de la raison dialectique*-teoksen postuumisti v. 1985 julkaistu, keskeneräinen toinen osa] luin matkalla Grenoblesta Lyoniin”.

Myös pysähdykset asemilla tavallaan lisäävät junamatkan ajankokemuksen viehätystä. Asemien ja kaupunkien katsominen junanikkunasta sekä mahdollisuus päättää poiketa johonkin fiksulta näyttävään kaupunkiin ja jatkaa seuraavalla tunnin päästä ovat itsessään tärkeitä. Mutta myös junailun liikekokemukseen pysähdykset tuovat säännöllisen epätasaisen rytmensä, jossa liike ja pysähtyminen vuorottelevat ikään kuin katkos- ja kestokohdat historiassa. Jos samassa junassa on vaunuja, jotka menevät eri kaupunkiin tai maihin, vaihtaminen kesken matkan vaunusta toiseen on kuin poliittinen suunnanmuutos. TGV-junat jotka menevät lähtöasemalta pääteasemalle yleensä pysähtymättä ovat aikakokemuksensa suhteen aivan liian lentokonemaisia.

Vapauteen kodista

Yksilön omaan elämään kohdistuvan politiikan suhteen ammattimainen matkustaminen ja erityisesti interrail-tyyppinen ympäriinsämatkustaminen merkitsevät sen sovinnaisen tilankäyttörakenteen murtamista, jossa kotonaolo on sääntö ja kotoa poissaolo harvinainen poikkeus, joka toisinaan virkistää mutta menettäisi merkityksensä ilman kotiinpaluuta. Kysymys ei ole vain poikkeuksen yleistymisestä ja rutinoitu-

misesta. Pikemminkin kysymys on paikkasidonnaisen läsnäolon korvaamisesta matkallaolemisen läsnäololla. Toisin sanoen ammattimatkustajan toimintahorisontissa se stabiili ja privilegioitu tila, jota 'kodiksi' kutsutaan, syrjäytyy ja menettää merkityksensä.

Ammattimatkustajan kokemushorisontissa ”asunto” on sinänsä tärkeä mutta ei etuoikeutettu toimintatila. Se on eräänlainen pysyvästi maksettu majoituspaikka, postilokero, tavaravarasto ja yksityiskirjasto, jonne on sijoitettu puhelin ja jossa kirjoittaa koneella tutkimusta. Sinne voi pyytää ihmisiä ”käymään” puhumaan asioista, lainaamaan kirjoja tai muuten vain kahville – ”kylään” tai ”vieraaksi” pyytäminen ei tule mieleenkään. Näin ymmärrettynä asunto ei ole mikään ”koti”. Sisustukseen, siivoukseen ym. porvarillisiin rituaaleihin ei sen mukaisesti myöskään pidä turhaa huomiota ja aikaa tuhlata.

Kun oletetaan että ihmiset ovat sitä mitä he tekevät ja sitä mitä toiset ovat heille tehneet (Sartre), tekemisen sitominen tiettyyn stabiiliin kotimaiseen tilaan merkitsee yksilön toiminnallisen horisontin kohtuutonta kaventamista. Voi suorastaan kirjoittaa historiaa uudelleen siten, että pitää paikalleenasettumista kyseenalaisena, ja näkee Interrailin alullepaneman ympäriinsämatkustamisen historiallisen merkityksen eräänlaisena nomadimaisen elämäntyylin renessanssina. Junailu ”liikkeellä olemisen” ja ”liikkuessa tekemisen” paradigmaattisena tilana merkitsee oman tekemisen aika- ja tilaulottuvuuden irrottamista ”koti”-ideologiasta. Ammattimatkustaja hallitsee ”junadiskurssin” kuin olisi ”kotoon” eikä siten tarvitse erityistä yhteen paikkaan sidottua ”kotiä”.

Kirjallisuus

Heller, Hermann (1924): Der Sinn der Politik. Teoksessa *Gesammelte Schriften* 1., 433-435. Leiden: Sijthoff 1971.

Palonen, Kari(1985): Selibaatti vapauden muotona, *Paradoksi VI*, 133-149.

Palonen, Kari 1989): Montesquieu ja matkustamisen politiikka, *Liikuttaja* 1/1989.

Virilio, Paul (1983), *Vitesse et politique*. Paris: Galilée.

Wolf, Winfried (1987): *Eisenbahn und Autowahn*. Hamburg: Rasch und Röh-ring

Kari Palonen

Matkaverolla kaikki juniin!

Esko Ahon hallituksen matkaverohanke on tietysti epäilyttävää provinsialismia: ihmisiä vaikeutetaan lähtemästä tästä tylsästä lamavaltiosta minnekään ja epäilyttävien ulkomaalaisten maahantuloa karsitaan etukäteen... Kuitenkin vero kohdistuu vain lento- ja laivamatkoihin. Keskustelussa on lähes unohdettu, että edelleen säilyy mahdollisuus päästä pois maasta maksamatta matkaveroa: junamatkoille ei onneksi kukaan ole aikonutkaan panna veroa. Juuri tässä on matkaveron pointti, jota olisi käytettävä poliittisena tilaisuutena.

Suomestahan pääsee pois junalla kahta tietä, Vainikkalan ja Haaparannan kautta. Myönnetään, että molemmat reitit ovat nykyisellään hankalia ja hitaita, edelliseen tarvitaan viisumi jne., jälkimmäistä on VR:n politiikalla suorastaan huononnettu lopettamalla junaliikenne Kemin ja Tornion välillä.

Ruotsin puolella hieman vanhaa lättähattua muistuttava *Tornedalskan* kulkee nykyisinkin [ei kauaa tämän kirjoittamisen jälkeen, nyt pääsee bussilla Luulajaan] muutaman kerran päivässä Tornioista tai Haaparannasta Bodeniin, josta on kohtuulliset yhteydet Tukholmaan, Göteborgiin, Malmöhön ja toisaalta Narvikin kautta Norjaan. Interrailaajat ym. eri puolilta maailmaa tuntevat nämä reitit hyvin. Reittiä muutamaankertaan käyttäneenä oikeastaan ihmettelen, miksi jopa pohjoissuomalaiset suosivat aggressiivisia ruotsinlaivoja, joissa voi olla rauhassa vain kalliilla hyttimaksuilla, eivätkä käytä rauhallisia ja edullisia ruotsalaisia makuu- tai lepovaunuja.

Kun matkavero tulee voimaan, Haaparannan reitti lisää automaattisesti suosiotaan. Odottaa sopii, että myös VR näkee tässä tilaisuuden junia suosivaan politikointiin yleensä. Matkaveron tullessa voimaan henkilöliikenne Kemin ja Tornion välille tulisikin palauttaa, jos ei muuten niin rakentamalla pikavauhtia ruotsalainen raide, jolloin *Tornedalskan* voisi jatkaa Kemiin saakka.

Vainikkalan reitillä läpikulkuviisumin yhdistäminen junalipun ostoon ei liene nykytilanteessa suuri ongelma matkatoimistoille. Jos Baltian maat saadaan vuoden vaihteesta matkustusvapauden piiriin – viisumipakko pois, interrail-liput kelpaavat – ei myöskään lyhyen matkan matkavero Tallinnaan hirveästi merkitse. Tosin junat kulkevat näissä maissa edelleen vuosisadanvaihteen vauhdilla, mutta maiden ja rautatieyhtiöiden itsenäistyminen tarjoaa tilaisuuksia rakentaa nopeita ratoja ilman että yksityiset maanomistajat ehtivät viivästyttää rakentamista. VR mukaan kehrittelemään TGV-tyyppistä rataa läpi Baltian! Kymmenen vuoden päästä Berliiniin voisi päästä tätä kautta Tallinnasta 4–5 tunnissa, kantosiivellä pääsisi Helsingistä Tallinnaan tunnissa. Näin junamatkustajalle Varsova ja Berliini tulisivat lähemmäksi kuin Tukholma! Siis hyvästi ruotsinlaivat! [on sitä joskus oltu optimisti]

Junamatkustajilla ei tosiaankaan ole aihetta kiittää ruotsinlaivayhtiöitä. Kulutuksen maksimointiin suuntautuvat laivat eivät sisällä mitään intellektuaalisia virikkeitä tarjoavia toimintatiloja junamatkustajille: hyttiradiollakaan ei yleensä kuule niitä ohjelmia, joita haluaisi. Ennen muuta on paheksuttava aikataulupolitiikkaa, jossa Ruotsin rautateiden talviaikataulun kaudella on tilanne jopa niin, että ilman junanvaihtoja Helsingørissä, Helsingborgissa ja Hässleholmissa ei ehdi Suomeen päiväläivällä: Kööpenhaminan juna saapuu Tukholmaan 8.17, laivat lähtevät 8.15, bussi Kappelskäriin lähtee puolen kilometrin päästä asemalta 8.20, ts. siihen ehtiminen on täyttä hasardia, eikä kenenkään ainakaan kannata ostaa lippua etukäteen. Kuitenkin päiväläivat ovat sekä halvempia että rauhallisempia, joten niitä suosisi jos vaan aikataulut sopivat. Eikö VR osaa painostaa SJ:ia tai laivayhtiöitä niin, että junamatkustajat Suomesta noteerattaisiin aikatauluissa? [X 2000-junat ovat nopeuttaneet Tukholman-Kööpenhaminan -yhteyttä ja siten lieventäneet ongelmaa].

Matkaveroon voisi kuitenkin yhdistää poikkeusjärjestelyn siten että Interrail-, Pohjola junalla-, Silja special-, ym. erikoislipuilla matkusta-

vilta ei tätä veroa peritäkään. Juuri heillehän vero on ylimääräinen rangaistus siitä, että junayhteydet Suomeen ovat niin kehnot kuin ovat. Näin tehtäessä laivayhtiötkin saataisiin ymmärtämään, että laivat ovat suurelle osalle matkustajista pelkkä junan korvike.

Mielenkiintoinen mahdollisuus olisi myös se, että VR ja SJ perustaisivat oman laivareitin junamatkustajille. Nimenomaan aikataulupolitiikan kannalta olisi aiheellista tehdä näin, esimerkiksi käyttämällä kantosiipi-aluksia, johon ei autoja oteta ja jossa ei tunneta urakka- ja rituaalisyömispaikkoja, mutta jotka kulkisivat sanotaan Naantalista Värtanin rautatieasemalle Tukholmassa ehkä 4–5 tunnissa. Pari kesää sitten tällainen kantosiipi kulki Vaasasta Uumajaan 2 t.15 minuutissa. Näin laivamatkaan ei hukkuisi koko päivää aikaa ja yhteydet Ruotsissa niin kuin Suomessakin vastaavasti muutenkin paranisivat. Tätä tietä ehkä päästäisiin siihen, että junamatkustajille Pohjanlahden ylitys kansipaikalla sisältyisi lipun hintaan, kuten nykyisin käytettäessä Pohjola junalla-lippua mm. Siljan Turun linjalla.

Tämä olisi myös ratkaiseva resepti sille, että interrailaajat ja pohjoismaiset junaturistit eivät jäisi hankalien yhteyksien vuoksi tulematta Suomeen. Olemassa olevien junayhteyksien kohentamisen ohella tämä myös radikaalisti vähentäisi ahdistavaa, autoritaarista ja saastuttavaa lentomatkustamista. Veroa lentomatoille voisikin vielä rajusti korottaa siten, että ihmiset vähitellen alkaisivat pitää koko lentokoneita tarpeettomina Euroopassa matkustamisen kannalta.

Junamatkustajan kokemushorisontista esittämäni yksinkertaiset kriitikit ja vaihtoehdot näyttävät suorastaan selviöiltä. Kuitenkaan etabloidun liikenne-, matkailu- ym. politiikan diskursseissa tällaisista vaihtoehdoista ei puhuta saati sitten nähdä niiden aktualisoinnissa matkaveron tarjoamia tilaisuuksia. Ne raivaa & rakenna-sukupolven miehet, jotka näitä diskursseja ylläpitävät, eivät juuri voi kuvitella ulkomaille matkustamista muuten kuin lentokoneella, yksityisautolla tai ruotsinlaivalla risteilymatkustajana.

Milloin saadaan maahan liikenneministeri, joka lähtee Interrailille? Eikö VR voisi lahjoittaa lipun – hintahan on vain 1590,- [markkaa, kuukauden Interrail] – kaikille hallituksen jäsenille, jolloin voitaisiin julkisesti kontrolloida sitä kuka käyttää lippua? Kesäiset ministerivaliokuntien kokoukset voitaisiin tällöin kätevästi järjestää siten, että sovitaan

tapaamisesta vaikkapa Baselin SBB:n asemalla, jossa sitten päätettäisiin, mihin suuntaan lähtevään junaan mennään pitämään kokous.

Mutta ehkä ennen kuin voi toivoa kansainvälisten junayhteyksien saamista sivistysmaiden tasolle, myös itse VR:n johto pitäisi saada Inter-railille...

Kari Palonen

Kafka, Arendt ja junailupolitiikka

Mitä yhteistä on Hannah Arendtilla, Franz Kafkalla ja Rudolf Harbigilla? Ennen 22.5. 1993 ei välttämättä paljoakaan, mutta tuona päivänä astuivat voimaan rautateiden kesäaikataulut. Prahan ja Nürnbergin välillä alkoi kulkea uusi eurocity nimeltä Franz Kafka, yksi Hampurin ja Münchenin väliä kulkevista ICE-junista nimettiin legendaarisen neljännesmailerin mukaan, kun taas Arendt sai oman junan jo syyskuussa 1992: ”hänellä” ajetaan Hampurin ja Karlsruhen väliä.

Junienkin suhteen voi, samoin kuin esimerkiksi katujen tai puolueiden, voi harrastaa nimillä eräänlaista mikrotason politologiaa analysoiden nimeämisen käytäntöjä, nimiparadigmoja, eri maiden tai juna-kulttuurien nimi-polityä, epäpolitisoinnin ja politisoinnin vastakohtan ilmenemistä junanimipolitiikassa jne. (vrt. Palonen 1993). Lähtökohdiana on tällöin se, että myös kaikki junannimet sisältävät poliittisen aspektin, että sisällöltään epäpoliittisuutta tai harmittomuutta tavoittelevien nimienkin antaminen on sellaisenaan poliittinen teko, jolla väritetään junankäyttäjien käsitystä siitä, mikä ja kuka on niin muistamisen arvoinen, että siitä voidaan muistuttaa junanimillä.

Kuitenkin nimillä on usein myös ilmeinen poliittinen väriyksensä. Esimerkiksi Washingtonin (D.C.) kautta kulkevien junien nimet viittaavat etabloidun amerikkalaisen politiikan sanastoon.

Free State, Congressional, Colonial, Mayflower, Independence, Patriot, Capitol Hill Express, Embassy, Benjamin Franklin, Senator, Executive Sleeper, Old Dominion.

Tähän luetteloon sisältyy erilaisia retorisia paradigmoja, metonymioita, joilla viitataan junan ”mallikäyttäjiin” (Senator) tai siihen, mitä varten käydään Washingtonissa (Capitol Hill Express, Embassy). Tähän voi lukea myös ekonomistiset nimet kuten Banker tai Merchants Limited. Pikemminkin metafora kuin metonymia on Mayflower, joka ei viittaa kukkiin vaan Amerikan siirtolaisuuden symbolilaivaan. Junien suhteen yleensä harvinaisia käsitelmiä ovat erityisesti Independence ja Patriot, jotka tuovat mieleen Strasbourgin saksalaisajalta peräisin olevan kaupunginosan militantin ranskalaiset kadunnimet, kuten *avenue de la Marsellaise* tai *boulevard de la Victoire*.

Esimerkiksi puolueille nimeäminen ja nimenmuutos ovat keskeinen kiistakysymys ja kadunnimetkin saattavat milloin tahansa tulla ainakin kunnallispoliittisen riidan aiheeksi muuallakin kuin entisessä Itä-Euroopassa. Sen sijaan se, mistä junat nimensä saavat on edelleenkin salatiedettä, ts. rautatielaitosten byrokratian asia, johon ammattimaisilla junamatkustajillakaan ei ole mitään sanomista. (Tosin uusimman VR:n kuukausilehden mukaan Suomessa on juuri järjestetty nimikilpailu nopeille junille, mutta tuloksia ei ole vielä julkistettu – palaan asiaan).

Retoriselta kannalta junannimiin ei oleteta sillä tavalla identifioitavan kuin puoluenimiin, ei edes siinä metonyymisessä mielessä kuin kadunnimiin, joiden tulee olla osoitteina hyväksyttäviä. Tämä nojaa kuitenkin paikkansapitämättömiin oletuksiin, että junamatkustus on satunnaista eikä valtaosa matkustajista kiinnitä junien nimiin mitään huomiota.

Tendenssi nimetä junia on Euroopassa viime vuosina taas vahvistunut, mikä viittaa siihen, että numerot ovat liian värittömiä matkustajille, eikä junannimillä ajetaakaan takaa identifioitumista vaan muistuttamista, sekä nimellä junasta muistuttamista että junalla nimestä muistuttamista. Junannimet voidaankin rinnastaa kommemoratiivisiin kadunnimiin, ja on ilmeistä että niiden suhteen nimeämisen pelivara on siinä mielessä jopa näitä suurempi, että asukasmaista identifiointia ei tarvitse pelätä. Tosin junia on vähemmän kuin katuja, joten valikointi on tiukempaa, ja juuri sen vuoksi kaipaisi matkustajien julkista mielenkiintoa nimeämiseen.

Junienkin suhteen näyttää siis pitävän paikkansa, että se mikä on arvokasta, nimetään, se missä ei ole mitään ihmeellistä, jätetään nimeämättä. Nimi on useimmiten jo viite siihen, että kysymys on merkittävästä,

suhteessa muihin nopeasta ja monesti lisämaksullisesta junasta. Nimenomaan kaikki valtioiden rajoja ylittävät eurocity-junat on nimetty.

Eurooppalaisissa junissa on erilaisia nimiparadigmoja. Yhteistä on viittaaminen johonkin junareitin paikkakuntaan (Münchener Kindl), maakuntaan (Badenia) tai luonnonilmiöön (Matterhorn). Samoin kuin kadunnimissä, junanimissäkin käytetään useita nimiä samasta aihepiiristä rinnakkain: ei Matterhornia ilman Mont Blanca, ei Romusta ilman Remusta. Myös junissa on tapana käyttää henkilönimiä, ehkä näin on erityisesti Saksassa ja Itävallassa, mutta kyllä niitä muuallakin tapaa. Kolmas mallityyppi mainitsemissani nimissä on Herkules, joka viittaa antiikin mytologiaan.

Junanimiluetteloista ei juuri löydy muita kuin em. kolmeen paradigmaan viittaavia nimiä, tosin paikallisen nimen referenssi voi olla väljempi, esimerkiksi Czardas, enkä mene takuuseen siitä onko esimerkiksi kasvinimillä (Blauer Enzian: Dortmund-Klagenfurt, Edelweiß: Bryssel-Rooma) jotakin historiallista (esim. vaakunaan liittyvää) alueellista viitaukskohdetta. Mutta esimerkiksi käsitenerimiä à la *Vapaudenkatu* tai *place de la République* ei eurooppalaisissa juniennimissä näytetä harrastavan. ICE-juna Die Göttinger Sieben tosin viittaa v. 1848 vallankumouksen historiaan [korjaus: perustuslain ja parlamentin syrjäyttämiseen Hannoverin kuningaskunnassa v. 1837 ja sitä vastaan protestoineisiin Göttingenin yliopiston professoreihin] ja Lokakuun rautateiden yksi Moskovan ja Pietarin välinen yöjuna mainitaan vielä v. 1992 *Thomas Cookissa* nimellä ”Red Arrow”, mutta ei enää v. 1993 kesäaikataulussa. Mutta ehkä jonakin päivänä Zürichistä Haaparannan kautta Pietarin Suomenasemalle kulkee juna nimeltä *Revolution*.

Kenellä on oma juna?

Samoin kuin kadunnimissä on tietysti kysyttävä, keitä junanimillä muistetaan ja keitä ei. Ilmeistä on, että muistuttamisella ei tarvitse olla mitään tekemistä sen kanssa, onko henkilö matkustanut junilla aktiivisesti: vain tällä ehdolla klassikot kuten Johann Sebastian Bach, Galilei (ilman etunimeä) tai Voltaire kelpaavat. Silti saisi ainakin huolehtia siitä, että junanvihaajia à la Margaret Thatcher ei junanimillä kunnioiteta.

Henkilönimianalyysissa ensimmäinen silmiinpistävä huomio on musiikkiväen suorastaan hegemoninen asema: kansainvälisten junien listasta minäkin, musiikin analfabeetti, tunnistin ainakin seuraavat musiikalliset henkilöreferenssit: Anton Brückner, Antonin Dvorak, Bela Bartok, Chopin, Emmerich Kalman, Franz Liszt, Franz Schubert, Johann Strauß, Joseph Haydn, Lehár, Maurice Ravel, Mozart, Pablo Casals, Paganini, Smetana, Verdi. Sibelius noteerataan v. 1992 *Thomas Cookissa* ”kuukauden uutisissa” uutena nimenä. Siinä näkyy kuitenkin se kuinka VR seuraa harmitonta paradigmaa. Lisäksi nimissä on ainakin joitakin viittauksia musiikkikappaleisiin tai -lajeihin, kuten Parsifal ja Wiener Walzer. Mutta miksi Beethoven ei ole eurocityn – vaan ainoastaan Bonnin ja Berliinin väliä kulkevan intercityn nimi. Onko hänen musiikkinsa junannimeäjien epäsuosiossa? Eikö musikaalinen rankijärjestys vastaakaan rautatiehierarkiaa?

Sen verran minäkin näistä nimistä osaan päätellä, että junia ovat vuoteen 1992 mennessä saaneet vain klassisen musiikin edustajat, eivät jazz-, rock- ym. modernimmat muusikot tai säveltäjät, vaikka monet heistä ovat kuolleetkin nuorina. Kesäaikatauluihin v. 1993 on tosin ilmestynyt yksi paradigmasta poikkeava nimi Jacques Brel, jolla pääsee Pariisista Dortmundiin. Eikä musiikkinimissä ole yhtään naisennimeä, saksalaisista IC-junista löytyy tosin Clara Schumann. Jo junannimistä näkyy, että Thomas Mann erehtyi kun yritti tehdä musiikista epäpoliittisuuden paradigman, ja samoin käy rautatietoimitsijoille, jotka luulevat välttävänsä politiikan suosimalla musiikillisia nimiä.

Itävallan junat ovat sekä musikaalisen että monarkistisen nimipolitiikan paraatiesimerkkejä: ÖBB:n aikatauluista löytyvät jälkimmäiseen viitaten Maria Teresia- ja Prinz Eugen-eurocityjen ohella myös Wilder Kaiser (!), Erzherzog Johann ja Regent, mutta ei tietysti Franz Josephia tai Franz Ferdinandia, saati sitten Metternichä, Otto Baueria, Hans Kelsenä tai edes Robert Musilia.

Ranskassa kadunnimistön täyttävät pyhimykset ja sotilaat eivät näytä juuri kelvanneen junannimiin. Tosin Strasbourgin ja Nizzan väliä kulkeva Le Rouget de Lisle viittaa marseljeesin tekijään, ja Vauban, Alfred Nobel, Barbarossa ja Andreas Hoferkin voitaisiin tähän sarjaan lukea, samoin Bundesbahnin Commodore-ICE-juna. Teologiset nimet puuttuvat tältä listalta kokonaan, ellei Bonifaciuksella sitten viitata tämänimisiin paaveihin, USA:ssa sen sijaan on Cardinal-niminen juna.

Muusikkojen ohella suosittuja junannimikohteita ovat muutkin taiteilijat. Thomas Cookin listalta löytyvät kuvataiteilijoista Bertil Thorvaldsen, Frans Hals, Hieronymus Busch, Johannes Vermeer, Leonardo da Vinci, Michelangelo, Piet Mondrian, Raffaello, Rembrandt, Repin, Rubens, arkkitehteistä Le Corbusier, nyt myös Walter Gropius. Saman verran on kirjailijoita: Goethe, Gottfried Keller, Heinrich Heine, Hermann Hesse, Hugo v. Hofmannstahl, Karen Blixen, Molière, Puskin, Stendhal, Tolstoi, Thomas Mann, Victor Hugo, samoin kirjallisia hahmoja kuten Hamlet. Blauer Engel lienee ainoa elokuvanimi, joka Euroopassa on päässyt listalle, filmitähdistä löydän vain Hans Albersin, teatterista Max Reinhardt. Jos ennakoida haluaa, Marlene Dietrich-boomi Saksassa on sellainen, että hän varmaan piakkoin ”saa oman junan”. Tässäkin sarjassa preferenssi klassisismiin on ilmeinen, Piet Mondrian tuntuu poikkeukselta ja Oskar Schlemmer ja Walter Gropiuksen intercivityihin lisääminen 1993 viittaa Bauhaus-tyylin legitimointiin, mutta esimerkiksi Bernin kautta kulkee sen verran eurocityjä että Paul Kleen olisi pitänyt mukaan mahtua.

Filosofoillakaan ei ihan huonosti mene: Erasmus, Jean Jacq Rousseau, Pestalozzi, Søren Kierkegaard ja Voltaire ovat sentään mukana. Silloin kun eurocity-junia alkaa kulkea entiseen Königsbergiin, Immanuel Kantkin pääsee listalle, Trierin junayhteyksien parantaminen tuskin toisi Karl Marxia, Niccolò Machiavellilla tuskin on mahdollisuuksia nykyisessä moralistisessa suhdanteessa. Urheilijoiden edustuksen suhteen Rudolf Harbig-ICE on suoranainen päänavaus. Tosin muistan joskus Höyry-Häyrisen selostuksesta kuulleen, että Marokossa kulkisi pikajuna nimeltä Said Aouita [hän oli marokkolainen juoksijamestari], mutta ainakaan *Thomas Cook Overseas Timetable* keväältä 1993 ei tätä tunne, vaikka mainitseekin marokkolaisia junannimiä.

Itse asiassa poliitikot, eivät edes ns. valtiomiehet, ole juurikaan junannimissä edustettuna. Niin selvää kuin on, että Georges Clemenceau ja Charles de Gaulle, Friedrich Ebert ja Konrad Adenauer, Antonio Gramsci ja Alcide de Gasperi, J.V. Snellman ja J.K. Paasikivi ovat kadunnimipolitiikan suosikkeja, yhtä selvää on, että junaa ei ole nimetty heidän mukaansa. Tietysti Voltaire, Rousseau, Goethe tai Andreas Hofer ovat toki poliitikkoja hekin, mutta jotenkin pidetään selvänä, että edes presidentti-keulakuva ei – toisin kuin suomalaisissa vetureissa, joissa

käytettiin presidenttien etunimiä, ainakin Ukko-Pekkaa ja Ristoa – kelpaa junanimiin.

Sen sijaan ekonomistien, niin teoreetikkojen kuin varsinkin rahamiesten nimien antaminen junille sopisi huonosti tyyliin – varsinkin kun pelkän 1. luokan sisältävä vanha TEE-junakin on lakkautettu. Alfred Nobel pelastuu mesenaattina, Bundesbahnin Jakob Fugger viittaa keskiaikaiseen koronkiskojaan, Friedrich List käy taloustieteen filosofista. Kruppia, Rotschildia, Onassista jne. tuskin kukaan kaipaakaan junannimeksi, vaikka niin VR kuin muutkin rautatieyhtiöt puhuvatkin mielellään ”liikemiesjunista”. Matkalaukkuprofessorijunista en ole missään virallisesti kuullut puhuttavan, mutta olisihan se komea saada ”oma juna” eläkkeelle jäädessä. Eikö yhden Jyväskylään tulevista IC- tai EP-junista voisi nimetä jo Reijo Wileniukseksi?

Naisjunia

Kuten nimistä käy ilmi, naiset ovat edelleen huonosti edustettuina junanimissä, vaikka matkustajista ehkä enemmistö alkaakin olla naisia. EC-junien listalta löytyvät Karen Blixen, Maria Teresia, Marie Curie, Therèse Giehse, v. 1993 listassa myös Angelika Kaufmann. Sen sijaan Deutsche Bundesbahn on ottanut selvästikin oppia feministisestä kritiikistä (esim. Luise Pusch). ICE-junien luettelosta löydän nimet Johanna Spyri, Hannah Arendt, Maria Sibylla Meriam, Sophie Schröder, Paula Modersohn-Becker, Bettina von Arnim ja Ricarda Huch, IC-junista Else Lasker-Schüler, Caroline Neuber, Annette Kolb ja Marie Luise Kaschnitz, Clara Schumann ja Sophie Scholl.

1900-luvulla eläneitä on naisjunissa enemmän kuin miesnimissä. Sophie Schollin muistaminen on hyvä esimerkki arendtilaisesta kuolemattomuudesta: vaikka hän ei ehtinyt elämässään ”saada paljon aikaan”, hänen nimensä muistetaan yhtenä Münchenin vastarintaryhmän teloitetuista. Itse asiassa muille vastarintaryhmien aktivisteille ei olekaan annettu ”omaa juna”, vaikka esimerkiksi Claus-von-Stauffenberg-Straßeja löytyy lähes joka kaupungista. Feministejä vuosisadan alusta, kuten Anita Augspurgia, Lida Gustava Heymannia, Minna Caueria tai Helene Ströckeriä, ei Bundesbahn ole listalle kelpuuttanut.

Hannah Arendt on ainoa ”oman junan” saanut henkilö, joka esiintyy myös valtio-opin tutkintovaatimuksissa. Retoriselta kannalta on miellyttävää huomata, että juuri Arendt on saanut oman junan, mitä ei ole hänen miesaikalaisillaan ja -opettajillaan, kuten Husserlilla, Heideggerilla ja Jaspersilla tai Weberillä, Schmittillä ja Adornolla. Plettenbergistä (Schmitt) Frankfurtin ja Münsterin välinen D-Zug ajoi kylmästi ohitse, ja Todtnau (Heidegger) onkin korkeintaan paikallisjunalla [ei vaan bussilla Freiburgin asemalta] tavoitettavissa

Max-Weber-Super-Express

Mutta voisi tietysti ajatella myös niin, että suunnitellaan junan reitti henkilön elämäkerran mukaan. Kuvitellaan että Max Weberin syntymän 150-vuotispäiväksi v. 2014 hänelle annetaan oma SuperExpress juna, joka kulkee esimerkiksi seuraavaa rengasmatkareittiä:

- Berliini (nuoruusvuodet, väitöskirja ja habilitaatio, poliittisia interventiota myöhemmin)
- Göttingen (opiskelupaikka)
- Frankfurt (lehtikirjoituksia Frankfurter Zeitungissa)
- Heidelberg (opiskelupaikka, professuuri, asuinpaikka)
- Strasbourg (opiskelupaikka, varusmiesaika, sukulaisia)
- Freiburg (professuuri ja asuinpaikka)
- München (professuuri ja kuolinpaikka)
- Wien (professuurin hoito).
- Erfurt (syntymäpaikka)
- Berliini

Rautatiepoliittisesti tässä on se ongelma, että matka Heidelbergistä Strasbourgin kautta Freiburgiin olisi hankala, tekipä sen ekskursiona Appenweierista tai kiertäen Baselin kautta. Mutta jos juna sisältäisi Weberin *Gesamtausgaben* (toivottavasti se valmistuu vuoteen 2014 mennessä) ym. rekvisiittaa, weberologit saattaisivat mielellään tehdä 2-3 vuorokauden kiertomatkan Max Weberillä. Olisi se joka tapauksessa jotakin muuta kuin politiikan tutkimuksen päivät ruotsinlaivalla.

Lähteet

- Amtrak System Train Timetables. Effective April 5 1992 through October 24, 1992.
- Städteverbindungen 1992/1993, Deutschland 27.9. 1992.-22.5. 1993
- Städteverbindungen 1993/1993, Deutschland 23.5. 1993- 29.5. 1994
- Thomas Cook, European timetable, August 1992
- Thomas Cook, European timetable, May 23-June 30 1993
- Thomas Cook, Overseas timetable, March-April 1993

Kirjallisuus

- Mann, Thomas (1918): *Betrachtungen eines Unpolitischen*. Frankfurt/M: Fischer 1988.
- Palonen, Kari (1993): Reading street names politically. Teoksessa Kari Palonen & Tuija Parvikko (toim): *Reading the political*. Helsinki: Valtiotieteellisten yhdistys.
- Pusch, Luise (1990): "Liebe Frau Bundesbahn", teoksessa *Alle Menschen werden Schwestern*. Frankfurt/M: Suhrkamp.

Kari Palonen

Matkustamisen kolme paradigmaa

Esimerkki poliittisen luennasta

Reinhard Koselleckin (1979) tunnetun idean mukaisesti poliittis-yhteiskunnalliset käsitteet ovat v.1750-1850 välillä muuttuneet staattisista käsitteistä liikekäsitteiksi. Teesini mukaan tätä ajatusta ei ole suinkaan systemaattisesti tematisoitu, ainakaan niin että liike olisi irrotettu edistysmetaforan alaisuudesta. Näin olen tehnyt tarkastellessani politiikkaa liikekäsitteenä, politikoinnin ja politisoinnin korrelaattina (Ks. Palonen 1993).

Myös matkustamisesta on löydettävissä poliittinen aspekti. Jos politiikka on liikekäsite, matkustaminen ihmisten liikkumisen keskeisenä muotona, on tietysti tärkeä tilaisuus politikoinnille ja politisoinnille, sitä kannattaa tutkia myös politologiselta kannalta.

Matkustuksen mikropolitiikka

Jos keskustelussa matkustamiselle on poliittisia аспекteja annettu, ne viittaavat liikennepolitiikkaan, turismielinkeinoon tai yleisemmin teesiin matkustamisesta ”yhteiskunnallisena ilmiönä”. Toisin sanoen arvioidaan matkustamisen ”yhteiskunnallisia edellytyksiä ja seurauksia”,

rakenteita ja prosesseja, kysytään matkustamisen reunaehtoja ja niiden rakenteellisia vinoutumia, joiden muuttamisen ja säilyttämisen tasolla politiikka toimintana saa tietyn sijansa.

Tässä sosiologisessa konseptiossa matkustamisen politiikan subjektina näyttäytyvät ennen muuta valtiot, hallitukset, matkailufirmat jne., eivät ne ihmiset, jotka matkustavat. Tämän käänköpuoli on ajatus yksilöiden voimattomuudesta olosuhteiden, rakenteiden ja prosessien edessä. Vastaavasti yksilöiden matkustamista koskevat elämäntapavalinnat pyritään joko kiistämään tai funktionalisoimaan ”yhteiskunnallisesti merkityksellöiksi”, mikä käytännössä merkitsee tietynlaisen elämäntavallisen normaalisuuden hiljaista hyväksymistä.

Sosiologisessa perspektiivissäkin voidaan myöntää, että matkustamisella on myös spesifisiä poliittisia edellytyksiä ja seurauksia. Kotimaasta tai kotiseudulta pois matkustaminen, eli metaforisesti ilmaisten jaloillaan äänestämisen, on vanha poliittinen temppu, jota on vaikea kontrolloida. Fichten *Der geschlossene Handelsstaat* vuodelta 1800 on (anti-)utopia, jossa matkustaminen on yksityishenkilöiltä kokonaan kielletty. Vuosina 1989–1990 sen käyttäjät onnistuivat raunioittamaan kokonaisen valtion, kun sitä kahlitsemaan tarkoitettut järjestelyt muureineen, piikkilankoineen ja passeineen eivät enää tehonneet.

Tässä en kuitenkaan käsittele matkustusvapauden politiikkaa vaan itse matkustustapahtumasta esiin luettavissa olevaa politiikkaa. Vanhaa iskulausetta parafrasoiden: sano miten matkustat, sanon, millainen olet, ts. millaiseksi olet itsesi tehnyt. Matkustamisen poliittisuus on luettavissa siihen sisältyvistä valintatilanteista, siinä tehtyjen tai tehtävien valintojen vastakkainasetteluista.

Tutkin seuraavassa näin ymmärrettyä henkilökohtainen on poliittista-teesin perspektiivissä matkustusta koskevien valintojen eksistentiaalista ja strategista aspektia. Modernien länsieurooppalaisten ihmisten auditoriossa matkustaminen on niin keskeinen osa elämää, että sitä koskevista valinnoista voi päätellä heidän elämäntapojensa poliittisesta aspektista yleensä. Kysymys ei ole enää niinkään joko-tai -kysymys – matkustatko vai etkö – pikemminkin määrän kysymys – matkustatko paljon vai vähän – mutta ensisijaisesti laadun kysymys: *kun matkustat, miten matkustat?*

Henkilökohtaisen poliittisuuden perspektiivissä matkustamisen valintoja tarkasteltaessa huomio on siirrettävä sen tarkastelemisesta, miten maailman tai ”yhteiskunnan” käy, jos ihmiset matkustavat niin kuin matkustavat, sen tarkastelemiseen, mitä yksilöt tekevät silloin kun he matkustavat niin kuin matkustavat. On tärkeä luopua sellaisten totalisoivien retoristen figuurien kuin ”yhteiskunta” käytöstä ja olla myös varovainen rakenne- ja prosessipuhetta käytettäessä siten että ei sävytä näihin mitään deterministisiä sitoumuksia. On ymmärrettävä, että maailma on paljon aukollisempi, fragmentaarisempi ja arvaamattomampi kuin mitä sosiologinen puhetapa on meitä 1960-luvulta alkaen totuttanut ajattelemaan.

Politiikan tutkiminen matkustusta tutkimalla edellyttää tietysti luopumista eräistä totutuista oletuksista siitä, mikä on poliittisesti merkittävää. Matkustaminen ei ole mikään marginaalinen ilmiö, vaan sitä koskevilla valinnoilla on olennainen merkitys henkilökohtaisen politiikalle. Mistä ihmiset puhuvat, mitä he tekevät, keitä he tapaavat, millainen maailma koetaan tuttuna, millainen outona, miten ihmiset ottavat distanssia elämänsä rutiineihin, miten he suhtautuvat outojen asioiden ja ihmisten kohtaamiseen jne.: kaikki tämä liittyy kiinteästi matkustamistapoihin.

Se miten matkustat, määrittää maailmankatsomuksellista horisonttiasi tavalla, joka usein välittömästi kiinnittyy poliittisiin vedenjakajiin, esimerkiksi itä-länsi-asetelmaan kylmän sodan kaudella, suhteeseen kolmanteen maailmaan, ulkomaalais- ja pakolaiskysymyksiin tai hieman implisiittisemmällä tasolla naiskysymyksiin ja feminismiin suhtautumiseen. Se supistuva muttei merkityksetön ihmisjoukko, jota voisi kutsua epämatkustajiksi, erottuu ehkä selvimmin muista lukkiutuneesta nurkakuntaisuudessa. Mutta myös matkustustyylien paradigmojen välillä voidaan löytää poliittisesti merkittäviä konfliktiulottuvuuksia.

Kuitenkaan matkustamistapoja ei yleensä koeta intensiivisesti poliittisiksi kysymyksiksi. Ihmisten keskusteluissa – sellaisena kun esimerkiksi Jyväskylän junissa niitä ohimennen kuulee ruotsinlaivoilta tai etelänmatkalta tulevilta tai niille meneviltä – kysymykset rajoittuvat paljolti siihen, minne matkustetaan, kun taas miten-kysymystä on pidetty annettuna, ts. muiden valmiiksi ratkaisemana. Valta matkustusmuodosta on jätetty matkatoimistoille ym., eikä näille ole tapana esittää ”sopimatomia” vaatimuksia, kuten halpaa majoitusta interrail-matkustamiseen.

Matkustusvalintojen ymmärtämiseksi voi palata usein väärin ymmärrettyyn Sartren ym. teesiin yksilöistä vapautteen tuomittuina (1943, erit. 495) .Vapautteen tuomitun ajatus ei tarkoita muuta kuin sitä, että mitä tahansa ihmiset tekevätkin, sen he joutuvat itse valitsemaan. Silloinkin kun he seuraavat jotakin mallia tai esikuvaa tai tottelevat esimiehiään, he valitsevat tämän toimintatavan (ks. Arendt 1963) . Se mitä yksilöiden valinnoista seuraa heille ja toisille, ei ole kuin rajoitetusti heidän itsensä ennakoitavissa ja kontrolloitavissa. Mutta silti yksilöiden suvereenisuus on luovuttamaton: se voidaan tukahduttaa vain tukahduttamalla yksilön elämä (Sartre 1960, erit. 666, 696). Toisaalta valinnat autonomisoituvat tekijöistään: siitä mitä ennen on valinnut, ei seuraa välttämättä mitään sille, mitä nyt tai joskus mahdollisessa tulevaisuudessa valitsen.

Teesini mukaan ihmisten toiminnan poliittisuus näyttäytyy keskeisesti näissä valinnoissa: suhteessa siihen, mitä muitakin valintoja olisi voinut tehdä, millaisia valintoja toiset tekevät tai ovat tehneet ”saman” asian suhteen ja siihen, millaisia valintoja toimija itse on aikaisemmin tehnyt. Kysymykset valintojen perusteluista, tarkoituksista, seurauksista ja suhtautumisesta tarkoittamattomiin seurauksiin ovat seuraava taso politikointia. Valintojen linkkiytymisistä toisiinsa muodostuu ketjuja, malleja, tyyppejä jne. ja näistä jähmeitä rakenteita, joiden ymmärtäminen on mahdollista turvautumatta sosiologikieleen.

Tämä riittää perspektiiviksi matkustamisen mikropoliittikkaan. Matkustamisenkin suhteen on aina olemassa joukko vaihtoehtoja – joiden ei tarvitse olla kovin erilaisia keskenään – mutta joiden välillä valitseminen on itsessään poliittinen teko, joka sellaisenaan suhteutuu aikaisempiin ja toisten valintoihin. Näistä mikrotason valinnoista voi edetä matkustusmuotoja koskevien ulottuvuuksien jäsentämiseen ja ideaalityyppien konstruktion.

Matkustamisen kolme paradigmaa

Teesini on siis: jokainen matka on poliittinen teko. Kuka, mitä, milloin, miten ja minne matkustaa, sisältää jo poliittisia aspekteja. Tavoitteeni seuraavassa on tarkastella matkustamista yksipuolisesti poliittisia aspekteja lukemalla, erottaen toisistaan matkustamisen politisoinnin ja matkustamalla politikoinnin.

Poliittista aspektia voi tarkastella eri ulottuvuuksilla (aika-, tila-, kieli- jne.) sekä erottaen kaksi ala-aspektia, nimittäin strategisen ja eksistentiaalisen aspektin. Jokaisessa valinnassa on nämä kaksi arvosteluperustetta: edellinen arvioi tekoa suhteessa tiettyihin päämääriin, jälkimmäinen yksilön aikaisempiin itseään koskeviin valintoihin. Edellisessä perspektiivi matkustamiseen on nykyisestä tulevaan suuntautunut, jälkimmäisessä menneestä nykyiseen suuntautunut.

Myös matkustamista koskevia valintoja voidaan arvioida rinnakkain strategiselta ja eksistentiaaliselta kannalta, mm. siinä mielessä, miten matkustaja noteeraa molemmat aspektit matkustusvalinnoissaan. Tavaltaan molemmat aspektit ovat aina jokaisessa valinnassa läsnä, mutta intentiotasolla voi erottaa toisistaan strategia- ja eksistenssiorientoituneet valinnat. Matkustamisen merkitystä voi arvioida sen perusteella, miten matkustuskokemuksessa näyttäytyvät valintojen tarkoittamat seuraukset noteerataan, pyritäänkö jommankumman aspektin eliminointiin, minimointiin vai hyväksikäyttöön matkustusta arvioitaessa vai ollaanko toisesta aspektista kokonaan välinpitämättömiä.

Matkustamista tapahtumana voi jäsentää ja Weberin tavoin yksipuolisesti painottaa siten että saadaan tiettyjä ideaalityyppejä tai paradigmoja. Nämä eivät ole vain formaaleja luokituksia, vaan myös tiettyyn historialliseen kontekstiin käyttökelpoisia matkustustavan perusvaihtoehtojen eksplikointeja.

Matkustamiskokemusta voi arvioida sen finaalisuuden luonteen perusteella. Yhtäältä voidaan Aristoteleen praksis-poesis -erottelua käyttäen puhua ympäriinsämatkustamisen ja jonnekinmatkustamisen vastakohtasta: edellisessä tapauksessa matkustamisella on päämäärä itsessään, jälkimmäisessä matkustaminen on suuntautunut tiettyyn päämäärään. Jonnekinmatkustuksessa on erotettavissa kaksi vastakkaista muotoa sen mukaan, onko finaalisuus negatiivista vai positiivista: poismatkustaminen ja perillematkustaminen. Vaikka usein on vaikea erottaa, onko poismatkustuksessa tärkeintä poissaolo vai matkallaolo, kokemus on periaatteessa erilainen kuin ympäriinsämatkustuksessa: poismatkustamisessa itse matkustamiseen ei välttämättä liity mitään miellyttävää tai arvokasta.

Yksittäistä matkustusaktia voi nyt arvioida sen perusteella, miten se suhtautuu näihin kolmeen paradigmaan. Kysymys ei ole niinkään luokkiin sijoittamisesta, vaan pikemminkin voi katsoa tyyppien välillä vallitsevan tietyn analyyttisen hierarkian teon ja merkityksen suhteissa:

- poismatkustaminen on matkustamisen perusmuoto
- perillematkustamisessa poislähtö relativoituu perilletulon hyväksi
- ympäriinsämatkustamisessa sekä poislähtö että perilletulo relativoituvat itse matkallaolon hyväksi.

Tätä typologiaa vastaa aikakokemusten kolmijako: poismatkustuksen referenssi on menneessä, perillematkustamisen tulevassa, ympäriinsämatkustamisen nykyisessä. Matkustajasubjektien kokemustasolla puhuen poismatkustamisessa itse matkustaminen on irrottautumista, perillematkustamisessa odottamista ja ympäriinsämatkustamisessa toimintaa. Tässä näkyy myös strategisen ja eksistentiaalisen aspektin vastakohtaisuus:

- poismatkustaminen on sekä strategista (negatiivinen finaalisuus) että eksistentiaalista (aikaisemmasta itsestä irtautuminen) matkustamista
- perillematkustaminen on puhtaasti strategista matkustamista
- ympäriinsämatkustaminen on primaarisesti eksistentiaalista matkustamista, jossa itsensävalitsemisprojekti kuitenkin nostaa esiin myös kiertämättömiä strategisia kysymyksiä niin menneen kuin tulevankin suhteen: jäänkö-tänne-yöksi? minne-nyt-matkustan? miten-olisi-viisasta-lähteä-pois-täältä? menenkö-tuonne-jossa-ole-käynyt-vai-tuonne-jossa-minulla-oli-viimeksi-kivaa?

Näitä aikaerotteluja käytetään myös Aristoteleen *Retoriikassa* (1358a-1359a) kolmen puhetyypin erottamiseen toisistaan. Tällöin

- poismatkustusta vastaa forensinen puhe (mitä tapahtui, mitä merkitystä teolla oli tapahtumalle jne.)
- perillematkustusta deliberatiivinen puhe (mitä tulisi tehdä, miten yleisö saadaan käännetyksi tietyn vaihtoehdon puolelle)
- –mpäriinsämatkustamista epideiktinen puhe (millainen toiminta on suurta ja kaunista, millainen puhuja on taitava puhuja).

[Ai olenko näin ajatellut, ympäriinsämatkustajan joutuu eniten deliberoimaan kun punnitsee koko ajan vaihtoehtoja, perillematkustus on epideiktistä siinä mielessä että matkustaja ei valitse muuta kuin sen, taputtaako vai ei].

Kutsuttakoon seuraavassa tätä retorista kolmijakoa *matkustusdiskursiksi*. Sen käyttö edellyttää luopumista aristotelisen retoriikan kiinteistä yleisötyypeistä (kansantuomioistuimet, kansankokoukset, juhlatilaisuudet) ja oletusta, että mikä tahansa puhe voi kohdistua mille tahansa auditoriolle, Perelmanin retoriikan (esim. 1977) yhden henkilön ja itseauditorio mukaan lukien. Tietyn yleisön tai kontekstin suhteen voi erottaa spesifisiä matkustusdiskurssin muotoja sen perusteella, miten eri matkustusparadigmat koetaan ja arvotetaan.

Teesini mukaan sille mitä voi kutsua suomalaisiksi matkustusdiskursiksi on ominaista perillematkustamisen hegemonia. Poismatkustamista ei ikään kuin pidetä minään matkustamisena ja ympäriinsämatkustamisen mahdollisuutta ei lainkaan noteerata. Matkustuskieli on odotuksen ja matkakohteiden punninnan kieltä, matkustusvalinnat puhtaasti strategisia, matkustustapahtuma täysin instrumentaalinen.

Poliittisen luennan perspektiivissä tämä merkitsee samalla sitä, että tässä diskurssissa matkustuksen poliittisuus on minimoitu. Valinnat matkustusparadigmojen välillä on peitetty, ja hallitseva paradigma on se, jossa matkustajalle on tavallaan vähiten politikointitilaa.

Perillematkustus – kotiinpaluuideologia

Perillematkustuksen hegemoninen asema vaatisi tarkempaa historiallista eksplikointia kuin mihin tässä on mahdollista. Tässä tyydyn nostamaan esiin vain niitä käsitteellisesti välttämättömiä sitoumuksia, joita ilman tuota hegemoniaa modernissa maailmassa on vaikea ymmärtää.

Puhe perillematkuksesta on ehkä sikäli epätarkkaa, että se viittaa vain yhteen päämäärään, jonne matkustetaan perille tullessa, paikasta toiseen siirtymiseen. Ero poismatkustamiseen jää pelkäksi tarkasteluperspektiivin eroksi, lähtö- ja tulopisteen näkökulmaksi samaan matkaan. Kuitenkin perillematkustamiselle sanan vahvassa mielessä on tunnusomaista toisenlainen matkakokemus, jota määrittää kaksinkertainen perilletulo. Perillematkustamisen paradigma on meno-paluu-lipulla matkustaminen. Toisin sanoen perillematkustus nojaa oletukseen matkan lähtö- ja paluupisteiden identtisyydestä. Matkustaminen on kotoa poiskäymistä, töissä, lomalla, kylässä käymistä, joka on joko vält-

tämätön paha tai kodin uusintamisen kannalta välttämätöntä vaihtelua, joka virkistää. Matka on seikkailu, jonka oikeuttaa se, että siltä palataan tuttuun ja turvalliseen kotiin, poikkeus, joka vahvistaa säännön. Matkalla käydään, kotona ollaan...

Kaksoisfinaalisuuden perspektiivissä perillematkustamista luonnehtii tilanne, jossa myös se, mihin kotoa pois matkustetaan, on luonteeltaan tarkkaan etukäteen nimetty. Esimerkiksi koti-ideologian toiseen tuki-maahan Englantiin – “my home is my castle” – tultaessa kysytään edelleen matkan tarkoitusta ja määränpäättä mahdollisimman tarkasti... Kun tiedetään, että kyseessä on työmatka, lomamatka tai vierailu, oletus kotiin palaamisesta kuulostaa uskottavalta niin viranomaisissa kuin kotiinjääneissäkin. Kun matkan kohde on määrätty, viranomaiset ja kotiinjääneet voivat kontrolloida sitä, missä kaikissa paikoissa matkustaja saattaa käydä – ja etsiä häntä paremmin, jos hän jää palaamatta.

Kotiinpaluuseen suuntautunut perillematkustaminen on toisaalta ideaalityyppi tilanteesta, jossa matkustaminen nähdään puhtaasti instrumentaalisenä. Perillematkustamisen retoriikka viittaa matkan rasittavuuteen, ikävystymiseen matkalla – koti-ikävään – outojen ihmisten, paikkojen ja asioiden kohtaamisen aiheuttamiin vaaroihin jne. Instrumentaalisen matkustuksen tekee siedettäväksi vain matkustusajan lyhyys. Niin kauan kun pitkiä matkoja joudutaan tekemään – vaikka matkustustekniikkojen nopeutuessa ajan niukkuus vastaavasti relativoituu, niin että ero pitkien ja lyhyiden matkojen välillä säilyy aina – perillematkustamisen retoriikan hallitseva figuuri on ajan tappaminen!

Tällaisen retoriikan käänköpuoli on poismatkustamisen esittäminen sopimattomana, epäsosiaalisena toimintana, vanhempien, puolison, sukulaisten, kotiseudun, isänmaan ym. me-figuurien jättämisenä. Sellaiset termit kuin kotoakarkaaminen ja maaltapako viittaavat siihen, että poismuuttaminen rinnastuu enemmän tai vähemmän maanpetturuuteen. Poismatkustaminen, jopa pako on kuitenkin hyväksyttävää, jos se selitetään pakolla tai välttämättömyydellä, esimerkiksi työttömyyspeikolla. Muunlainen poismuutto johtaa vieläkin vahvempiin poliisitoimiin. Yhtenäisen ja stabiilin kotipaikan ideologia kuvastuu monissa maissa, ehkä selvimmin USA:ssa, myös äänioikeuden rajoituksina maassamuuttajille – maahanmuuttajista nyt puhumattakaan. ”Poliittisen turvapaikan” saantiinkin liittyy monissa maissa nimenomainen politikointikielto.

Poismatkustamisen yhteys pako- ja pakkoretoriikkoihin merkitsee sitä, että se instrumentalisoidaan vielä vahvemmin kuin perillematkustaminen. Siitä pyritään eliminoimaan kaikki vapautumisen ja kahleiden katkaisemisen, uuden ja oudon kohtaamisen sisältämän haasteen jne. aspektit, samalla kun koti-ikävä ja vaarojen retoriikka korostuu, kun taas virkistävän vaihtelun kokemus jää puuttumaan. Tähän retoriiseen asetelmaan kietoutuu tietysti myös ajatus, että poismatkustamisen aika on minimoitava, että poismatkustaminen päättyy mahdollisimman nopeasti siihen, että päästään pysähtymään paikalleen ja luomaan uusi ja pysyvä kiinnekohta omalle elämälle.

Poismatkustamiseen liittyy perillematkustamisen paradigman oloissa peruttavuus. Kun poismatkustaminen ”selitetään” pakolla, välttämättömyydellä tai kypsymättömyydellä (paot, karkaukset), tämän kääntopuolena on juurillepaluun retoriikka. Tuhlaajapoikametafora tai puhepaluumuuttajista – inkeriläisten yhteydessä selvästi yliyksilölliseen me-retoriikan mielessä – havainnollistavat tätä puhetapaa. Näin poismatkustaminen ikään kuin sittenkin julistetaan perillematkustamiseksi, jossa tärkein matka on aina paluumatka.

Irtautumisen momentti pyritään siis peittämään figurilla, jolla perillematkustuksen retoriikka luonnehtii ympäriinsämatkustamista, ja joka nähdään varsinaisena uhkana poismatkustamisessakin. Kysymys on matkustajasta, muuttajasta tai paikasta toiseen liikkujasta, joka ei pyrikään kiinnittymään yhteen pysyvään kotiin, *irtolaisesta*. Kun irtolainen on henkilö, joka ei ole kiinni missään, hänet on pitkään pyritty suorastaan kriminalisoimaan, tekipä hän mitä tahansa, kun taas nyttemmin suositetaan hienojakoisempia leimauksen ja kontrollin keinoja.

Historiallisesti ja antropologisesti irtolaisen vastine on *nomadi*. Sivilisaation evoluutiokertomuksessa katsotaan paikalleen asettumisen merkinneen paimentolaisuuteen verrattuna korkeammalle portaalle siirtymistä, ja tätä käytetään edelleen torjumaan nomadimaiset elämäntavat. Jo edestakaisin matkustamista edellyttävät ammatit kauppatkustajista ja konsulenteista alkaen ovat sekä koti- että paikkakuntakeskeisen perillematkustusideologian kannalta epäilyttävän vaikeasti kontrolloitavia, samoin matkalaukkuprofessorit, jotka eivät ole valmiita maakunnalliseen me-retoriikkaan. Jos sivistysmaissa onkin yksittäisiä nomadi-intellektuelleja, joilla ei ole koskaan ollut kotia, vaan jotka ovat asuneet

vuosikymmeniä hotellissa, tämä tulkitaan varsinaiseksi dekadenssiksi. Esimerkiksi v. 1986 kuollut Jean Genet olikin tunnetusti paitsi kirjailija myös homo ja entinen kriminaalirikollinen! Asuntosäästäjien luvatussa maassa moiseen elämäntapaan ei kenelläkään ole edes varaa...

Perillematkustusparadigman kriisi

Thomas Kuhnin tunnetun paradigmakonseption (1962) mukaan tietyn paradigman monopoli joutuu kriisiin, jos sitä vastaan nousee riittävästi anomalioita, joita ei kyetä sivuuttamaan tai neutralisoimaan. Matkustuskäytännöt ovat Suomessakin 1970-luvulta alkaen siinä määrin hajaantuneet, että perillematkustus ei enää ole ilman muuta paradigman asemassa.

Tälle on tietty välttämätön tekninen edellytys matkojen hinnoittelumuodossa. Interrail- ja muut turistiliput niin junissa kuin muissakin kulkuvälineissä ovat irrottaneet matkustuksen hinnoittelun perillematkustuksen meno-paluu-lipun mallista ja mahdollistaneet suoranaisten ympäriinsämatkustuksen. Jokaista matkaa ei enää lasketa erikseen, vaan matkoja on alettu mittaamaan ja hinnoittelemaan pikemminkin aikayksiköillä. On siirrytty lippuihin, jotka mahdollistavat tiettyinä aikana rajoittamattoman matkustamisen lipun kelpoisuusalueella reiteistä ja matkojen pituuksista riippumatta. On vapauduttu oletuksesta, että jokainen matka samalla kuluttaa rautateitä, joten siitä on maksettava erikseen, ja siirrytty laajempaan kannattavuus- ja kulutuskonseptioon.

Samalla tavalla kuin ravintolat tarjoavat seisovia pöytiä laskematta jokaista ruokapalaa, rautatieyhtiöt tarjoavat lippuja ympäriinsämatkustamiseen laskematta yksittäisten matkojen hintoja. Näin samalla propagoidaan junallamatkustamista yleensä, mikä ajan mittaan tulee yhtiöillekin kannattavaksi. Yleistyessään kiertoliput jopa voivat vapauttaa henkilökuntaa lipunmyynnistä jne. ja tätä kautta lisätä rautateiden kannattavuutta.

Toisaalta perillematkustus maksimaalisesti kontrolloituna matkustamismuotona on myös menettänyt legitiimisyytensä. Matkat eivät kohteen, tarkoituksen tai matkustusmuodon suhteen jakaudu yksinkertaisesti lokeroitaviin tyyppeihin, matkustaja voi muuttaa alkuperäisiä

tarkoituksiaan tai matkapäämääriään, sovinnaiset ideologiset kontrollikeinot eivät tehoa häneen ellei niitä tehdä niin tiukoiksi, että ne herättävät suoranaista vastarintaa.

Ympäriinsämatkustaminen liittyy ennen muuta ajatukseen, että matka ei ole pelkkä väline, välttämätön paha tai siirtymä, joka tarvitaan etäisyyksien voittamiseksi, vaan siihen sisältyy myös itseisarvoisia aspekteja. Matkustaminen ei ole vain virkistävää vaihtelua vaan sellaisenaan kivaa, ainakin jotakin mikä aina kotonaolon voittaa. Samalla on olemassa myös matkustamisen muotoja, jotka eivät vaadi matkustajalta passiivisuutta vaan pikemminkin ruokkivat hänen aktiivisuuttaan, matkalla-olemisen rinnalla voi puhua myös matkalla-tekemisestä.

Ajatusmuodon tasolla matkustaminen on irrottautunut perillematkustamisen paradigman kaksinkertaisesta finalistisuudesta. Matkustaminen on tullut monille ihmisille suoranaiseksi elämäntavaksi, paikallaanpysymiselle vaihtoehdoiseksi elämäntyyliseksi. Tilapäismatkustajien rinnalla voi puhua *matkustamisen ammattilaisista*, jotka sekä hallitsevat matkustusdiskurssin mahdollisuudet ja käyttävät hyväksi näihin sisältyviä lokeroita että tietoisesti käyttävät matkustamista tekemisen tilanteenaan.

Matkustuselämäntavan suosinta koskee myös sitä, että kaikki eivät suinkaan koe ”kotiä” minään paikkana johon kaipaisi takaisin, pikemminkin repression lähteenä, josta on tärkeä irtaantua palaamatta takaisin. Samalla itse ”kodin” käsite on relativoitunut: yksin eläville aikuisille on kerrassaan hölmöä puhua kodista jonakin ideologisenä turvapaikkana. Jos ei ainakaan näillä leveysasteilla kovin helposti asunnosta pääsekään eroon, eivät kaikki suinkaan halua muuttaa asuntoaan miksikään ”kodiksi”. Siteeraan itseäni:

Ammattimatkustajan kokemushorisontissa ”asunto” on sinänsä tärkeä mutta ei etuoikeutettu toimintatila. Se on eräänlainen pysyvästi maksettu majoituspaikka, postilokero, tavaravarasto ja yksityiskirjasto, jonne on sijoitettu puhelin ja jossa kirjoittaa koneella tutkimusta. Sinne voi pyytää ihmisiä ”käymään” puhumaan asioista, lainaamaan kirjoja tai muuten vain kahville – ”kylään” tai ”vieraaksi” pyytäminen ei tule mieleenkään. Näin ymmärrettynä asunto ei ole mikään ”koti” Sisustukseen, siivoukseen ym. porvarillisiin rituaaleihin ei sen mukaisesti myöskään pidä turhaa huomiota ja aikaa tuhlata. (Palonen 1991, 28–29).

Matkustamalla politikointiin

Esitetty perspektiivi matkustamiseen sisältää samalla tulkinnan matkustusilmiön politisoitumiseen ja politikointiin. Osaltaan kysymys on paljolti tahattomasta politisoitumisesta, matkustustapahtumaa koskevan kontingenssin avautumisesta teknisten järjestelyjen, kuten lipunhinnoittelureformin, välityksellä. Toisaalta on kysymys myös matkustamisen tietoisesta politisoinnista siten, että on kieltäydytty suostumasta siihen normaalisuuteen, jota perillematkustuksen ideologia ruokkii, vaikka eroon pääseminen aiheuttaakin ylimääräistä vaivaa ja kustannuksiakin. Pois- ja ympäriinsämatkustamisen sovinnaiset uhkakuvat eivät enää näyttäydy pelottavammilta kuin porvarillinen koti- ideologia, pikemminkin mikä tahansa koetaan sitä paremmaksi... Eikä tämä enää rajoitu nuoriin, jolle kapinointi aina on sallittu, vaan yleisemminkin elämäntapojen kokeamiseen valinnanvaraiseksi, ennen muuta perheparadigman monopolin menetykseen (vrt. esim. Beck 1986, luku VIII)

Tämän politisoinnin kautta voi myös kyseenalaistaa perillematkustusdiskurssin tukipilareiden – auto- ja lentokonepuolueiden, matkatoimistojen, turismielinkeinon, liikennepoliitikkojen, epäsuorasti myös Väestöliiton kaltaisten ideologisten instanssien jne. – ideologisia ja kaupallisia intressejä. Yhteistä niille on kohdella matkustajia kuin alamaisia, joille kaikki tarjotaan valmiiksi ja jotka pidetään autuaan tietämättöminä siitä, että omin päinkin voi matkustaa. Matkustamisen politikointi merkitsee pyrkimystä vapauttaa ihmiset matkustusalamaisen statuksesta, saada heidät ymmärtämään omalla elämällä politikointinsa ulottuvan myös matkustamalla politikointiin.

Kontingenssin näyttäytyminen ja tietoinen matkustustapojen politikointi merkitsevät uusien pelitilojen ja -aikojen avautumista matkustamalla politikoinnille. Nykyisetkin matkustuskäytännöt mahdollistavat hyvinkin tätä politikointia, erityisesti ympäriinsämatkustamisen paradigma mahdolliseksi ymmärrettäessä, ainakin diskurssin oppineille ammattimatkustajille.

Kuitenkin irtaantuminen perillematkustamisesta ja alamaisen kokemuksesta edellyttää myös institutionalisoidun matkustuspolitiikan (-policyn) muuttamista siten, että se tarjoaa paremmat reunaehdot myös ympäriinsämatkustukselle. Lipunhintareformien lisäksi tarvitaan myös

muita järjestelyjä, jotta vapautuminen perillematkustamisesta ulottuu laajemmalle yleisölle ja jotta tämä ei tuota uusia ruuhkia ja muita rasituksia, vaan tällainen matkustaminen koetaan mukavasti ilman että kaikkien tarvitsee oppia ammattimatkustajan temppuja.

Kun juna on matkustamisessa vapauden valtakunta, aikuisten Inter-railin käyttöönotto on poliittinen tilaisuus, joka sisältää ainakin mahdollisuuden koko matkustamista koskevalle hiljaiselle vallankumoukselle siten, että perillematkustusparadigma korvautuu ympäriinsämatkustamisella. Tällä on kuitenkin tiettyjä edellytyksiä, jotka vaativat muutoksia junallamatkustuksen käytännöissä, instituutioissa jne., konkreettisesti reiteissä ja aikatauluissa.

Kirjallisuus

- Arendt, Hannah (1963): *Eichmann in Jerusalem*. Leipzig: Reclam 1990.
- Aristoteles: *Rhetorik* (toim. Franz G. Sieveke). München: Fink 1987.
- Beck, Ulrich (1986): *Risikogesellschaft*. Frankfurt/M: Suhrkamp.
- Fichte, J.G. (1800): *Der geschlossene Handelstaat*. Teoksessa *Ausgewählte politische Schriften*, toim. Zwi Batscha und Richard Saage. Frankfurt/M: Suhrkamp 1977.
- Koselleck, Reinhart (1979): *Vergangene Zukunft*. Frankfurt/M: Suhrkamp .
- Kuhn, Thomas (1962): *The structure of scientific revolutions*. Chicago: University of Chicago Press 1970.
- Palonen, Kari (1991): *Junailupoliitikkaa*, Kosmos 2/1991, 14-19.
- Palonen, Kari (1993): *Politikointi, politisointi, politiikka. Johdatusta poliittisen luennan*. Jyväskylän yliopisto, Valtio-opin laitos, Opetusmoniste 1.
- Perelman, Chaïm (1977): *L'empire rhétorique*. Paris: Vrin 1988.
- Sartre, Jean-Paul (1943): *L'être et le néant*. Paris: Gallimard 1977.
- Sartre, Jean-Paul (1960): *Critique de la raison dialectique* . Paris: Gallimard 1985.

Kari Palonen

Junailu elämäntapana

Kertoman mukaan osasin viisivuotiaana ulkoa rautatieasemat Oulun ja Helsingin välillä. Oulainen, jossa asuin neljännessä ikävuodesta alkaen, sijaitsee radan ja Pyhäjoen risteyksessä, 94 rautatiekilometriä Oulusta etelään. Eduskunnan ensimmäisiä valtiopäiviä koskevilta sivuilta löysin edustaja-aloitteen Iisalmi-Oulainen –radan rakentamisesta. Se kuitenkin rakennettiin kolmisenkymmentä kilometriä etelämmäs Ylivieskaan. Mutta kyllä Oulaisissakin junat pysähtyivät, näkyivät ja kuuluivat – ”kahden junat” eli etelästä ja pohjoisesta tulevien junien kohtaaminen Oulaisten asemalla olivat pikkupojalle kellon korvike 1950-luvulla. Edelleenkin Pohjanmaan rataa kulkiessa voi noteerata, että nyt mentiin ohi Kilpuasta tai Voltista.

Akateemisen urani alussa olin vuosia apulaisprofessorin viranhoitajana, ensin kolme lukukautta Oulun yliopistossa sitten viitisen vuotta Jyväskylässä ennen kuin minut nimitettiin virkaan syksyllä 1983. Tuona aikana opin matkalaukkuprofessorin viikkorytmin, enkä vakinaisessa virassakaan vakavasti ajatellut muuttamista Jyväskylään. Näin vältin seurapiirit ja monia tilaisuuspyyntöjä molemmissa päissä.

1970- ja 1980-luvuilla käytin lähinnä Pohjola junalla, DB-Tourist-Karte ja vastaavaa ranskalaista lippua [*France vacances*]. Aikuisten Interrail alkoi keväällä 1989, jolloin ryhdyin sitä heti käyttämään. Sillä tuli jossakin määrin matkustetuksi myös konferenssi- ja kirjastomatkailusta riippumatta. Toistaiseksi Euroopan maista on junailematta Serbia, Make-

donia, Montenegro, Bosnia–Herzegovina ja Albania – suunnitelmissa on junailta Kreikkaan Serbian ja Makedonian kautta. Ukrainasta, Valko-Venäjältä ja Moldovasta en ole varma, Georgia, Armenia ja Azerbaizan taitaa jäädä väliin, Islannissa, Maltalla ja Kyproksella ei taida olla rautateitä.

Junamatkatko pitkiä?

1960-luvun jälkipuoliskolla junamatka Oulaisista Helsinkiin kesti Haapamäen kautta yleensä 11 tuntia. Hesasta kolmelta iltapäivällä lähtiessä tuli Oulaisiin yöllä kolmen aikaan – opiskelija tietysti matkusti päivävaunussa. Parkanon rata valmistui 1970-luvun alussa, mikä lyhensi väliä muutamalla tunnilla, ja Pohjanmaan yöjunissa kuljin sen jälkeen menomatalla makuuvaunussa Oulun yliopistossa apulaisprofessuuria hoitaessa v. 1976–1977. Jyväskylässä v. 1978 aloittaessa kuljin vielä yhden lukukauden Haapamäen kautta, kerran pari myös puoli kuudelta Jyväskylän asemalle jääneellä yöjunalla, joka Jämsän radan valmistuttua lakkasi kulkemasta v. 1978 toukokuussa.

Tämän opiskeluaikojen kokemuksen jälkeen junamatkan pituus ei pelota. Toki kuusi vuorokautta Siperian radalla v. 1997 alkoi turruttaa, ja kaksi yötä Budapestistä Thessalonikiin v. 2002 ei ollut ihan miellyttävä edes makuuvaunussa. Sen sijaan minulla ei ollut mitään ongelmia esimerkiksi matkustaa viime tammikuussa [2016] Tukholmasta Leideniin kahdeksassa junassa 16 tuntia vuorokaudessa suuremmitta väliajoitta. Pysähdykset ovat lyhyinäkin yleensä virkistäviä, mutta aamulla Tukholmasta lähtien pääsee nykyään inhimilliseen aikaan, esimerkiksi Berliiniin tai Frankfurtiin. Pitemmille matkoille majoitun mieluummin hotelliin kuin käytän makuuvaunuja, joita on esimerkiksi Saksassa vähennetty – Hampurista on tullut tavallisin pysähdyspaikka kumpaankin suuntaan.

Mitä junassa tekee?

Vähintään yhtä vaikea ymmärtää kuin valittelu matkan pituudesta on murehtiminen siitä, että junassa ei ole ”mitään tekemistä”. Junahan on nimenomaan tekemisen paikka, ja matkaan tulee varautua ottamalla mukaan ”tekemistä”.

Klassinen junamatkustajan ”tekeminen” on maisemien katselu. Kun yleensä matkustan reittejä, joita olen kulkenut useaan kertaan, en juuri katsele maisemia. Toki joskus sitäkin voi tehdä, päättää että en nyt viitsi muuta tehdä. Komeita maisemia tietysti löytää esimerkiksi Alpeilta, Norjasta tai Bilbaon ja San Sebastiánin väliseltä parin tunnin matkalta Euscotrenillä. Harvemmin intoudun keskustelemaan keskustelemaan spontaanisti muiden kanssa, kun politiikasta puhuminen ei joko kiinnosta satunnaistuttuja tai mielipiteet kuultuaan pikemminkin haluaa pysyä hiljaa kuin ryhtyä väittelyyn. Jos harvoin matkustaja tuttujen kanssa ulkomailla, voi suhteellisen rauhassa puhua suomeksi suomalaisesta politiikasta, mitä Tapani Turkka nauroi meidän tehneen koko Hampurin ja Münchenin välin v. 2002 Ateenan matkallamme – Budapest–Thessaloniki välillä emme enää koko aikaa puhuneet.

Klassinen junassa tekeminen on tietysti lukeminen. Itse pystyin usein paremminkin lukemaan junassa kuin asunnoillani, sillä edellytyksellä että vältän liian ruuhkaisia ja meluavia junia mm. kulkemalla iltajunissa, nyttemmin ulkomailla myös ykkösluokan Interraililla. Edelleenkin muistan, että tietyn jakson Sartren *Critique de la raison dialectiquesta* luin alkuaan Lyonin ja Grenoblen välisessä junassa, Weberin *Wirtschaft und Gesellschaftin* vähemmän kiinnostavat osat kahlasin läpi v. 1993 Amtrak-reissulla, ja *Geschichtliche Grundbegriffen* artikkelien junassa ”läpi” lukeminen kesti lähes vuoden. Olen myös lukenut useita väitöskirjan käsikirjoituksia junamatkoilla, välissä niin, että lähetin kommentit saman tien tekstiviestillä. Nykyään ostan kirjoja siten, että ”tämän luen nyt junassa” – esimerkiksi Jan-Werner Müllerin *Was ist Populismus?*-kirjan ehti hyvin lukea Hampurin ja Århusin välillä viime syyskuussa. Usein pitää vaihtaa genreä – eli lukea dekkareita jos akateemiseen tekstiin ei tunnu innostusta riittävän: saksalaisia ja ruotsalaisia dekkareita saa hyvin asemien kirjakaupoista.

Matkakirjoituskoneiden aikaankin oli jo mahdollista kirjoittaa akateemisia tekstejä junassa, mutta muistelen, että en sitä juuri tehnyt. Frankfurtin ”varttuneen” kaudellani 1992/93 kirjoitin paljon ruotsinlaivalla – matkustusstrategia oli *powerbook ja päivälaivat*, siis edellinen tarkoittaa silloista kannettavaa macia. Juniin pistorasiat taisivat tulla vasta 2000-luvun puolella, ja silloinkin valikoivasti. Ranskassa nykyäänkin on vain ykkösluokan vaunuissa pistorasia. Kokonaan uuden tekstin kirjoit-

taminen junassa on edelleen työlästä, mutta käsikirjoitusten luonnosten revisio sujuu hyvin, ja siihen olen jo pitkään varannut aikaa junamatkoiltani.

Internetin tulo juniin on edelleen suhteellisen tuore ilmiö – Suomi, Ruotsi ja Tanska ovat tässä olleet edelläkävijämaita, Saksassakin nyt päärataosilla pääsee nettiin ykkösluokassa ilmaiseksi. Tämä merkitsee tietysti mahdollisuutta seurata uutisia ja jalkapallotilanteita (live ticker-sivuilta), lukea ja lähettää sähköpostia sekä käyttää omiin tutkimuksiinsa tarpeellista netistä löytyvää aineistoa, esimerkiksi vanhempaa kirjallisuutta ja parlamenttidebatteja. Internetiin pääsyssä on edelleen katkoksia, joten esimerkiksi juttuja, joissa deadline on samana päivänä, tuskin kannattaa jättää junassa kirjoitettavaksi. IPadilla voi lukea uutisia ja jalkapallotilanteita tai etsiä aikatauluja jos ajateltu junayhteys katkeaa, mutta kun ainakin minun koneessani tätä voi ulkomailla tehdä vain tunnin ajan yhtenä päivänä – toisin sanoen ei seurata koko jalkapallomatsia kerralla – sen käyttö on jäänyt rajalliseksi [uudessa laitteessani tätä rajoitusta ei ole].

Joka tapauksessa siis kannattaa varata pitemmille matkoille niin kirjoja, luettavia toisten ja kirjoitettavia omia juttuja kuin Internetin seurantaakin ja päättää kulloisenkin mielialan mukaan mitä milläkin välillä tulee tehdyksi. Tässä taas pelivaran eli kontingenssin lisääntyminen näkyy.

Junallamatkustajan aika

Juna ei ole ”koti” eikä ”työpaikka”. Oikeastaan yksinelävällä professorilla asunnot ovat hotellin ja kirjaston yhdistelmiä, eikä yliopiston ”työhuonekaan” ole se paikka missä tutkimusta tai opetustakaan ensisijaisesti tehdään. Mutta junassa voi olla pois kummastakin – tosin Internet on lisännyt tavoitettavuutta ja siinä suhteessa riippuvuutta akateemisesta kalenteriajasta.

Junamatkustajan aika ei ole perillepääsyn aikaa. Matkalla olo on yhtä tärkeää. Interrailia käytettäessä ei itse asiassa tulla lainkaan perille vaan erilaisiin pysähdyspaikkoihin, joihin oma asuntokin on luettavissa. Toisin sanoen matka ei ala eikä pääty, vaan itse asiassa on koko ajan matkalla, silloinkin kun on joko ”kirjojen paikan” – siis sekä kirjaston että

henkikirjoituspaikan mielessä – tai yliopistopaikan asunnoissa. Matkustaako Jyväskylään tai Ateenaan, se on toissijaista, vaikka niin valmistautumisen kuin matkatavaroidenkin suhteen matkaprofiili on erilainen.

Vanhetessa öiden valvomista ja varhaista heräämistä on oppinut välttämään, mikä merkitsee majoittumista siedettäviin hotelleihin. Tämä merkitsee myös kiireen maksimoinnin välttämistä, suunniteltuja pysähtymisiä ja tarkkaa aikataulun lukemista, jopa varautumista aikataulun pettämiseen ja sitä vastaavaa improvisointia. Silti lähtökohta on siihen luottaminen, että aikataulut pitävät ja tarvittaessa nopeatkin junanvaihdot onnistuvat. Internet ja omat tiedostot ovat olennaisesti vähentäneet kannettavaa, neljän pyörän matkalaukut nopeuttaneet asemilla ja kaduilla kulkua jne.

Junamatkustajan aika on vierasta sekä menneisyyttä koskevalle nostalgialle että etäisempään tulevaisuuteen suuntautuville suunnitelmille. Kun ei tee eroa matkustamisen ja muun elämän välillä, niin kokemus-tila kuin odotushorisontti – Reinhart Koselleckin tunnettua käsiteparia käyttäkseni – on suhteutettava matkallaolon nykyisyyteen, olipa parhaillaan junassa vai pysähtynyt matkojen välillä. Tällaisena toimintana matkustaminen on tietysti läpeensä poliittinen tapa suhtautua maailmaan.

Kari Palonen

VR tekee JY:stä provinssiyliopistoa

Juhannuksen seudulla VR huononsi kaikessa hiljaisuudessa junayhteyksiä. Kolmen autopuolueen muodostaman hallituksen kaudella tämä ei tietenkään ole mikään ihme.

Jyväskylä kärsii eniten näistä muutoksista. Muistan siirtyneeni ehkä v. 1994 alusta kännyköiden vaivaamista aamujunista maanantain iltajunaan, joka on lähtenyt pitkään Pasilasta 20.12. Niin kauan kun yöjuna Turusta Itä-Suomeen kulki, Jyväskylään pääsi tarvittaessa Tampereella vaihtaen vielä 21:n jälkeenkin. Illalla poispääsy oli 1980-luvulla hankalaa, vähitellen myöhäisiä yhteyksiä lisättiin ja ainakin toistakymmentä vuotta viimeinen juna Helsinkiin on lähtenyt 21.30:n jälkeen. Alkuun se tuli perille puoli kahden jälkeen, mutta jo monta vuotta aikaisemmin, viimeksi Pasilaan 0.46. Omaan matkalaukkuprofessorin rytmiini nämä myöhäiset junat sopivat erinomaisesti: jos aikaisemmin tulee perille, pitää vielä miettiä, tekisikö tänään jotakin.

Uuden aikataulun mukaan viimeinen juna Jyväskylään lähtee Pasilasta 19.12, Jyväskylästä Helsinkiin 19.20. Aikataulupolitiikalla Jyväskylää on siirretty vahvasti provinssiin. Bussit eivät ole mikään vakava vaihtoehto niille, joille juna on työskentelypaikka, vaikka niissäkin nettiyhteys nykyisin pelaa. Ja viimeinen bussikin Helsinkiin lähtee jo 20.30, joten siitäkään ei ole suurta apua. Myös lentokonepuolue tuntuu valittavan JY:n lentoyhteyksien surkeutta.

Yliopiston kannalta tällaiset suhteellisen vähäisiltä näyttävät siirrot VR:n politiikassa ovat fataalista provinsialisointia, johon tulee esittää

vahva vastalause. Muutokset eivät koske vain meitä matkalaukkuprofessoreita – joiden määrä ei ole 1970-luvun loppuun verrattuna ainakaan vähentynyt – vaan kaikkea matkustamista Jyväskylään. Tähän kuuluvat henkilökunnan konferenssi- ym. matkat, akateemisten vierailijain tulo ja lähtö Jyväskylään, suurimpana määränä tietysti opiskelijain matkat kaupunkiin ja siitä pois eri tarkoituksissa. Esimerkiksi väitöskaronkoista yleensä koko joukko ihmisiä on lähtenyt puoli kymmenen junaan, seitsemältä karonkat ovat vasta alkamassa.

VR perustellee muutosta matkustajatilastoilla. Ne ovat harhaanjohtavia mm. sen vuoksi, että bussien kanssa kilpailutilannetta parantaneet hinnanalennukset astuivat voimaan vasta keväällä, muutama kuukausi ennen aikataulun muutosta. Mutta riippumatta tilastoista, myös VR:n pitäisi noteerata yliopiston erikoisasema Jyväskylään matkustamisessa. Tätä se ei tee spontaanisti. Yliopiston tuleekin huomauttaa siitä, että junayhteyksien vähentämisen merkittävästi heikentävän JY:n akateemista valtaa – ”kilpailukykyä”, jos tämä jargoni menee paremmin läpi – suhteessa sekä muihin suomalaisiin että ulkomaisiin yliopistoihin.

Kuka tänne enää tulee, jos pääkaupunkiin ja sieltä tänne ei pääse kuin iltaseitsemään saakka? Miten tehdä JY:stä maailmanluokan yliopisto, jos yhteydet kaupunkiin ovat ala-arvoiset?

Toisin sanoen: yliopiston on aktiivisesti lobattava VR:ää ja ministeriöitä kesällä toteutetun aikataulutaantumisen peruuttamiseksi.

Kari Palonen

Ministerit junalla Brysseliin

Nykyään minua harvoin mikään provosoi ottamaan kantaa julkisesti johonkin lukemaani tekstiin. Petteri Orpon haastattelu *Vihreässä Langassa* kuitenkin teki näin. Minua provosoi etenkin Orpon vastaus päätoimittaja Riikka Suomisen kysymykseen:

Pitäisikö Suomessa ottaa käyttöön lentovero?

En halua edistää lentoveroa. Päästökauppa on rakennettu hillitsemään päästöjä, mutta päästöoikeuden hinta on liian matala. Korkeampi päästöoikeuden hinta nostaisi lippujen hintoja ja matkustajat miettisivät korvaavia keinoja. Ongelmat pitää ratkaista globaalisti. (VL 11.4. 2018, <https://www.vihrealanka.fi/uutiset-kotimaa/mita-ilmastokriisin-torjunta-saa-maksaa-petteri-orpo>)

Eikö ministerin mielestä ole korkea aika siihen, että ”matkustajat miettisivät korvaavia keinoja”. Siis mitä pahaa voi olla siinä, että matkustajat edes ”miettisivät”, heidän ei tarvitse siirtyä meikäläisen tyyliseen lennoista ja ajokorteista totaalikieltäytymiseen. Melkein nousee esiin kysymys, onko asioiden ”miettäminen” yleensäkin ministerin mielestä jotakin epäilyttävää.

Miten siis Petteri Orpo voi matkustaa Euroopan unionin valtiovarain-

ministerien neuvoston kokoukseen Brysseliin lentämistä välttämällä? Teen seuraavassa ajatuskokeen siitä, miten tämä voidaan tehdä mahdolliseksi.

Sivuutan tässä yhteydessä kannattamani ajatuksen unionin parlamentarisoinnista, jolla hallitustenvälisyyttä heikennetään ja ministerikokousten sijasta valtaa siirretään mm. jäsenmaiden parlamenttien valiokuntien edustajien yhteisille kokouksille. Osa tapaamisista on jo siirretty puhelin-, skype- yms. kokouksiksi tai ministeriötä edustaa poliittinen valtiosihteeri tai joku muu sijainen.

Mutta oletetaan että EU:n jäsenmaiden valtiovarainministerit tapaavat toisiaan EU:n neuvoston tai euroryhmän kokouksissa, sanotaan kerran kahdessa kuukaudessa, pääsääntöisesti Brysselissä. Millä tavoin ministeri pääsee Helsingistä tai Orpo Turusta Brysseliin?

Oletetaan – tämä on ensimmäinen vaihtoehto – että Orpo lähtee Turusta yölaivalla klo 20.15 tai 21.00 ja on Tukholmassa klo 6.10 tai 6.30. Laivalla pelaa nettiyhteydet kohtuullisesti, maksullisina ilmeisesti hyvinkin. Juna Tukholmasta lähtee 7.21, muutamalla vaihdolla ja Jyllannin kautta kiertäen on arkipäivinä Hampurissa klo 18.08, ellei ratatyöt sotke yhteyksiä. Mutta Hampurista ei enää samana päivänä pääse Brysseliin, Kölniin pääsee klo 22.50, ja siellä hän voi olla yötä esim. Hauptbahnhofin sisällä olevassa IBIS-hotellissa ja ottaa Thalys-junan Brysseliin klo 6.44, joka on perillä Midin asemalla klo 8.35.

Ministerillä on näin koko päivä työskentelyaikaan junissa, I-luokassa on normaali nettiyhteys, ja niiltäkin väleiltä, joilta se puuttuu sen voi järjestää iPadilla tms. Mutta ministerin yöt niin laivalla kuin Kölnissäkin jäävät lyhyiksi. Ennen kulki yöjuna Hampurista Brysseliin ja Pariisiin, mutta nyt se on lopetettu. Jos EU haluaa edistää junayhteyksiä, Hampuri-Bryssel-makuuvaunujuna varmasti palvelee europarlamentaarikkoja, ministereitä, virkailijoita, avustajia, lobbareita jne.

Toinen vaihtoehto. Turusta päivälaivalla Orpo pääsee Siljalla lähtemään klo 8.15 ja on Tukholmassa klo 18.15. Siellä hän ehtii tavata kollegoja, jos lähtee 23.10 yöjunalla – tietysti yhden hengen makuuvaunuhytissä – Malmöhön. Kööpenhaminassa, Hampurissa ja Kölnissä junaan vaihtaen ministeri saapuu Brysseliin klo 21.35. Tai hän matkustaa 19.20 junalla Malmöhön (perillä 23.43), yöpyy siellä, ja pääsee Brysseliin samaan aikaan tai kahta tuntia aikaisemmin, jos lähtee 6.23 ja menee Kööpenhaminasta bussilla Rødbyn lautalle, jonka sisällä

hän vaihtaa Hampurin junaan. Tämä on tuskin parempi kuin edellinen vaihtoehto.

Kolmas mahdollisuus ministerille on ottaa laiva Helsingistä Travemündeeseen. Laiva lähtee Vuosaaren satamasta klo 17.00 ja on perillä Travemündessä klo 21.30. Sieltä pääsee paikallisbussille Lyypekin asemalle tai voi ottaa taksin hotelliin. Jos yöpyy Lyypekissä, ehtii 6.08 lähtevällä junalla vaihdoilla Hampurissa, Hannoverissa ja Kölnissä 13.35 Brysseliin. Tai voi mennä yöksi Hampuriin 22.08 lähtevällä paikallisjunalla, joka on perillä klo 22.51. Jos lähtee Hampurista maalaisliittolaiseen aikaan klo 4.38 on Brysselissä 11.35. Lyypekissä yöpyminen tuntuu suositeltavalta vaihtoehdolta. Hampurin yöjunan palauttaminen niin että se lähtee klo 23:n jälkeen sopii tähän vaihtoehtoon hyvin.

Paluumatkalla ongelmat ovat samanlaisia. Travemündestä laiva Helsinkiin lähtee klo 03.00 ja on perillä Helsingissä seuraavan vuorokauden aamulla klo 9.00. Lähtöselvityksessä pitää olla 2 tuntia ennen, toki ministeri voi sopia poikkeuksista, jos aika menee tiukalle. Laivalle ehtii Brysselistä 16.23 lähtevällä yhteydellä, juna on Lübeck Hauptbahnhofilla klo 00.05, joten taksi Travemündeeseen tarpeen. Jos kokous loppuu neljään mennessä, tämä on kelvollinen vaihtoehto.

Hampuriin yöksi ehtii vielä 17.25 yhteydellä, joka on Hampurin Hauptbahnhofilla 00.15. Tukholma-Turku -iltalaivalle ehtiäkseen on lähdettävä Hampurista 6.40 vaihtaen Flensburgissa, Fredericiassa, Kööpenhaminassa ja Malmössä, jolloin on Tukholmassa 17.39 ja voi valita Siljan (19.30) ja Vikingin (20.00) välillä, mutta Helsingin laivoille ei ole mitään mahdollisuutta ehtiä. Tai aamulla 7.54 Brysselin Midi-asemalta lähtemällä on mahdollista keskellä viikkoa tulla yöjunalla Malmöstä Tukholmaan 6.05, millä hyvin ehtii kummankin firman päiväläivalle Turkuun.

Nämä ovat valikoituja esimerkkejä keskellä viikkoa matkustamisesta, lähteenä Deutsche Bahnin ja laivayhtiöiden aikataulut. Viikonvaihteessa yhteyksiä on yleensä vähemmän, ja nyt keväällä ratatyöt Tanskassa näytävät sekoittavan kuvioita.

Bussilla matkustamisen tai keskellä yötä pari tuntia asemalla odottamisen en katso sopivan ministerille sen paremmin kuin emeritusprofessorillekaan. Myös V.I. Leninin keväällä 1917 käyttämän reitin Haaparannan kautta olen myös sovinnolla jättänyt pois. *Tornedalskan*-niminen

kiskobussi kulki vielä 1980-luvulla väliä Haparanda–Boden, mutta Suomessa oli jo silloin Kemin ja Tornion välinen rata katkaistu.

Kun ministeri käyttää junaa, avustajat joutuvat opettelemaan aika-
taulujen lukemista, etsien vaihtoehtoisia reittejä – Brysselistä Pohjois-
Saksaan pääsee myös Hollannin kautta Bad Bentheim–Osnabrück- tai
Enschede–Münster- reittiä –ja tehden myöhästymisiä varten varasuun-
nitelmia. He voivat toki ministerin niin halutessa olla mukana näillä
matkoilla, mutta voin kuvitella, että ministerit ei välttämättä halua heitä
mukaan, vaan matkustaa mieluummin anonyyminä, toki ykkösluokassa
ja yöpyy riittävän hyvätasoisissa hotelleissa.

Rail Baltican valmistumisen jälkeen, eli näillä näkymin joskus vuo-
desta 2025 alkaen, suunnitelman mukaan aamulla Helsingistä lähtemällä
ehtii illaksi Berliiniin ja kääntäen. Berliinin Hauptbahnhofin viereen on
viime vuosina tullut uusia hotelleja, joissa yöpyminen on ministerillekin
yksinkertaista. Suomalaisten ministerien kannattaa kiirehtiä tuon radan
ja myöhemmin Helsinki–Tallinna–junatunnelin rakentamista?

Parlamentariselta kannalta pieni ongelma on se, että junalla mat-
kustava ministeri joutuu olemaan hieman useammin pois eduskunnan
istunnoista, mutta jos kokouksia on puoli tusinaa eivätkä ne kaikki ole
eduskunnan istuntokausilla, tätä ongelmaa ei pidä liioitella. Samalla kun
ministeri Euroopan unionin neuvoston jäsenenä toimii pikemminkin
EU:n toisen kamarin parlamentaarikkona kuin Suomi-nimisen jäsen-
valtion lobbyistina.

Mutta, summa summarum, jos EU:n valtiovarainministerit tapaa-
vat sanotaan 5–6 kertaa vuodessa, näin tärkeään tapaamiseen voi varata
sen verran aikaa, että matkustaa menen tullen junaa ja laivaa käyttäen.
Menomatalla ministeri voi junassa, laivassa ja hotellissa valmistautua
kokoukseen, paluumatkalla analysoida sen tuloksia. Lisäksi matkat tarjo-
avat erinomaista aikaa kirjojen lukemiseen, mitä ministereillä ei nykyi-
sin taida paljoakaan olla.

Post scriptum

Helsingin Sanomien 4.1. 2020 jutun mukaan Oras Tynkkynen matkus-
taa Tampereelta Brysseliin päivälaivavaihtoehdon mukaisesti. Brysseliin

pääsee nyt, kuten Tynkkynen mainitsee, toisena päivänä klo 19.35, siis kahta tuntia aikaisemmin kuin edellä esitin. Junanvaihtoa Lundissa en ymmärrä – Malmössä on puoli tuntia aikaa vaihtaa – ellei kyse ole ollut ratatöistä johtuvasta poikkeuksesta (<https://reiseauskunft.bahn.de/bin/query.exe/dn?ld=3969&protocol=https:&seqnr=6&ident=d1.0255869.1578180676&rt=1&OK#focus>). Lehdessä esitetyt matka-ajat ovat muuten ylipitkiä. Yölaivalla Turusta 20.55 lähtien on Berliinissä seuraavana iltana klo 20.20 eli matka-aika on alle 24 tunnin. Barcelonaan pääsee Offenburgissa yöjunasta pois jääden seuraavana päivänä 16.53 eli 44 tunnissa. Toimittajakin näyttävät olevan amatöörejä aikataulun lukemisessa.

Kari Palonen

Junamatkustajan pelivaroista

Oxfordilainen kollega Michael Freeden viittaa arviossaan kirjastani *Politics and Conceptual Histories* juniin suosikkimatkustusvälineinäni. Mutta hän kritikoii näkemystäni, että kun muun muassa matkustamista koskevat valinnat ovat kontingenteja – voisivat olla toisiakin – ne sellaisena politisoivat matkustamisen (*European Journal of Political Theory* 15, 2016, s. 128, 130). Toki kaikkea ei voida politisoida yhtäaikaan, ja tietyt politisoinnin muodot ovat niin haalistuneita, että niiden poliittisuutta voi olla vaikea lukea esiin.

Sekä siihen, matkustetaanko vai ei, että siihen millä tavoin matkustetaan, sisältyy nyky maailmassa ilmeisiä valintamahdollisuuksia, joita ei sellaisiksi aina myönnetä. Freedenin kannasta huolimatta pidän kiinni siitä, että tähän sisältyy sekä politisoivaa pelivaraa että erilaisia mahdollisuuksia politikointiin.

Toisin sanoen päätös matkustaa junalla aina kun pystyy, boikotoida lentokoneita ja kieltäytyä ajokortin hankkimisesta merkitsevät erityistä matkustamisen politisointia, tietynlaisten pelivarojen – Weberin termillä *Chance*-kontingenssin muotojen (ks. KP, *Das 'Webersche Moment'*, 1998) – avaamista sekä toisenlaisten pelivarojen poissulkemista. Näiden pelivarojen käyttö, ts. matkustamalla politikointi, riippuu sitten tuolla pelivälineellä politikoinnin taidosta ja mielikuvituksesta erilaisten juna- matkapelien löytämisessä, arvioimisessa ja käytännöiksi muuttamisessa. Samalla tavalla kuin ammattijalkapalloilijat ja -poliitikot sekä löytävät uusia ja yllättäviä pelivaroja että osaavat pelata sielläkin missä mitään

pelattavaa ei näytä olevankaan, ammattimainen junamatkustaja osaa sekä politisoida matkustamista eri tavoin että politikoida matkustamalla.

Matkustus elämäntapana

Internet on vähentänyt akateemista matkustamista, ts. tehnyt pitkään harjoittamani kirjastoturismien paljon vähemmän tarpeelliseksi, kun suuri osa vanhemmasta aineistosta, mukaan lukien parlamenttien debatteja, löytyy netistä ja yliopiston e-kirjoihin ja e-lehtiin sisältyy myös koko joukko uudempaa aineistoa. Kirjastoista voi tehdä hakuja netissä eikä tarvitse lähteä paikan päälle selaamaan korttिलाatikkoja, mitä vielä 1990-luvulla joutui paljon tekemään. Sekä alkuperäisaineiston että tutkimuskirjallisuuden etsintään ja lukemiseenkin riittää paljolti se, mitä aikanaan kutsuttiin nojatuolimatkailuksi.

Tässä muutoksessa on myös paljon haittapuolia; ainakin itse pidän myös kiertelemisestä kirjaston hyllyjen välissä ja katselemisesta mitähän sieltä löytyisi, etsimättä jotakin tiettyä kirjaa. Tämä *fortuna*-kontingenssi uhkaa kadota sitä mukaa kun kirjastoihin pääsee omalta tietokoneelta. Aikanaan ottamani kymmenet tuhannet valokopiotkin ovat muuttamassa tarpeettomiksi ja olen jo skannauttanut huomattavan osan niistä. Matkustaminen osana akateemisen käsityön (*handicraft*) taitoa on katoamassa tai muuttamassa muotoaan.

Tämä liittyy tietysti siihen, että kuulun niihin, joille matkustaminen on elämäntapa. Vanhan sanontani mukaan minulla ei ole mitään kotia, vaan yhdistetty hotelli ja kirjasto, tarkemmin sanoen pääkirjasto Helsingin Hämeentiellä ja sivukirjasto Jyväskylän Vapaudenkadulla. Jälkimmäiseen on siirretty myös yliopistolla ollut omien kirjojen varastoni sen jälkeen, kun terveysfasistisin kriteerein niiden säilyttäminen laitoksella kiellettiin.

Syksyllä 2016 tuli kuluneeksi 40 vuotta siitä, kun aloitin matkalaukkuprofessorin karriäärin, Oulun yliopiston kasvatustieteellisen tiedekunnan yhteiskuntatieteen apulaisprofessorin viranhoitajana. Vuoden 1978 alusta siirryin Jyväskylän yliopistoon, aluksi valtio-opin vt. apulaisprofessoriksi. En ole muistaakseni koskaan hakenut virkaa Helsingin yliopistosta: silloinhan odotettaisiin, että menisi joka päivä byrooseen,

kun taas matkalaukkuprofessori jakaa viikon opetus- ja tutkimuspäiviin ja tehdä tutkimusta asunnossaan, kellonajoista ja viikonpäivistä riippumatta.

Joskus on joku toivottanut ”hyvää matkaa” Jyväskylän matkoilleni, ikään kuin kysymys olisi poikkeustilanteesta, jolla tarvittaisiin hyvää onnea. Minulle nämä matkat ovat olleet osa professuurin viranhoitoa, luennoissa olen käyttänyt ”Valtionrautatiet-metodia”, ja kirjojen lukeminen on osaltaan sujunut paremmin junassa kuin kotona (vrt. arvosteluni ”A Train Reading Marathon” *Geschichtliche Grundbegriffe*-teos-sarjasta, *Redescriptions* 10, 2006). Kolme viikkoa ilman junia tuottaa jo vieroitusoireita, minkä olen nyt *emerituksena* noteerannut.

Juna- ja lippupolitikkaa

Matkalaukkuprofessori ei ole kunnan elämäntapamatkustaja, ellei hän matkusta junalla muuallakin kuin asuin- ja yliopistokaupungin välillä. 1970-luvun alussa alkaneeseen nuorisointerrailiin olin liian vanha, vuoden 1973 DAADin apurahaan Mannheimiin käytin normaaleja lippuja, kulkien Travemündeen liikenteen juuri aloittaneella Finnjet-lautalla, mutta vuodesta 1977 aloin käyttää silloisen Deutsche Bundesbahnin turistilippuja, ”DB-Touristkartea”, usein yhdistettynä ”Pohjola junalla”-lippuihin, 1980-luvulla myös Ranskan ja Sveitsin turistilippuja. Englantiin pääsin ensi kertaa Puolueen (siis valtio-opin ainejärjestön) matkalla vuonna 1987, kun olin Strasbourgissa varttuneella [siis tämä tarkoittaa Suomen akatemiassa aikanaan käytössä ollutta, nyt valitettavasti lopetettua ”varttuneen tutkijan apuraha”].

Aikuisten Interrail alkoi vuonna 1989, jolloin tietysti heti aloin käyttää sitä. Alkujaan Interrail oli voimassa kuukauden, sitten tuli 15 päivän lippuja, myöhemmin vyöhykejakoja, nyt usean vuoden ajan on voinut valita tietyn määrän matkapäiviä tietyllä jaksolla, mitä olen useimmiten käyttänyt. 1990-luvulla olin muutamana vuotena koko tammikuun reissussa. Tosin välillä oli monta vuotta niin, että Ranska, Sveitsi, Espanja ym. eivät olleet lainkaan mukana, vaan niihin piti edelleen käyttää paikallisia turistilippuja, mutta myöhemmin nekin palasivat agendalle.

Itä-Eurooppa oli tietysti asia erikseen. Siellä junia oli vähän, ja ne

olivat hitaita ja epämukavia. Silti niitäkin joskus käytin, esimerkiksi Gdanskiin tulin pari kertaa laivalla ja sieltä matkustin yöjunalla lepovaunussa Berliiniin 1980-luvulla. Lämpikulkulippuja tarvitsi, jos ennen Interrail-aikakautta matkusti esimerkiksi Berliinistä Wieniin DDR:n ja Tsekkoslovakian kautta, mikä oli huomattavasti halvempi kuin läntinen reitti. Passintarkastukset herättivät aina yöllä, jokainen DDR:n rajan ylitys oli varsinainen rituaalinen operaatio, jolloin tullivirkailijat tarkistivat, että kukaan ei vaan ollut piiloutunut hyttiin. Ajattelin, että onpa turhauttava operaatio, jos ketään ei vuosikausiin tällä tavalla saatu kiinni.

Valtioiden rajoja ylittäviä yöjunia oli enemmän kuin nykyään mutta ne olivat toivottoman hitaita – vuonna 2002 matkustimme Tapani Turkan kanssa Budapestista Thessalonikiin kaksi yötä Romanian ja Bulgarian läpi. Välillä Kreikasta junayhteydet ulkomaille oli katkaistu kokonaan, mutta nyt Deutsche Bahn antaa tiedon, että Belgradissa junaa vaihtamalla matka taittuisi hieman yli vuorokaudessa. Pitänee kokeilla tätä reittiä – tulisipa vaihdettua junaa Serbiassa ja ajettua sillä Makedonian läpi, mitä kumpakaan en ole tehnyt vielä.

Aikanaan matkustin yöjunissakin päivävaunuissa, sitten siirryin lepovaunuihin – niillä tarkoitetaan 6 hengen hyttiä, joista ilma tahtoi loppua, ainakin jos ikkunaa ei saanut raolleen – ja lopulta makuuvaunuun. Suunnilleen v. 2006 Hampurin-oleskelustani lähtien olen kulkenut vain yhden hengen makuuvaunuhytissä esimerkiksi Bukarestista Istanbuliin ja takaisin. Kollektiivinukkumisen vastustamiseni on siis jo ajat sitten ulottunut myös junassa matkustamiseen. Toki myös se, että esimerkiksi noissa Istanbulin junissa hytissä oli virtalähde, helpotti tutkimuksen tekemistä matkalla. Balkanin uusista radoista on ollut puhetta, mutta olen matkustanut tuon ensimmäisen kerran jälkeen Ateenaan laivalla Barista tai Anconasta Patrasiin ja sieltä Ateenaan, tosin nopeat paikallisjunat eivät viimeksi ulottuneet vielä Patrasiin saakka, vaan puolestävälstä lähtien piti kulkea vanhaa rataa ja välillä vaihtaa bussiin.

Mutta lännessäkään junamatkat eivät olleet aina mukavia, rajalla joutui pysähtymään, ei aina passintarkastuksen vuoksi – makuu- ja lepovaunuissa konduktöörit ottivat pitkään passit ja liput itselleen yön ajaksi – mutta usein rautateiden erilaisten tekniikkojen vuoksi pitkäänkin. Hyvällä tuurilla päivävaunun hytissäkin sai olla yön yksinään, ja opettelini jo tietämään millä reitillä näin saattoi tehdä. Esimerkiksi Itäval-

lan läntisestä rajakaupungista Bregenzistä Wieniin pääsi aina yöjunalla ilman että kukaan tuli häiritsemään. Nykyisin käytän harvoin yöjunia, ja niitä on myös esimerkiksi Saksassa radikaalisti vähennetty.

Nopeat junat tulivat ensiksi Ranskaan. TGV – *train à grand vitesse* – aloitti v. 1985 Pariisin ja Lyonin välillä, ja saattoi olla jo ensimmäisenä vuonna kun matkustin sillä, tarkemmin ajateltuna kävin päiväsiltään Dijonissa IPSA:n (International Political Science Association) maailmankongressin aikana. Niissä oli ja on edelleen pakolliset lisämaksut, joka on interreilaajan kirous, varsinkin jos joutuu matkustamaan ruuhka-aikoina. Ranskassa on myös Interrailin käyttöä joihinkin TGV-juniin rajoitettu, minkä takia joskus varasuunnitelma on tarpeen. Nyttemmin vastaavia junia on useimmissa muissa Länsi-Euroopan maissa. Saksassa ICE-junat oli uusia ollessani ”varttuneella” Frankfurtissa v. 1992/93. Niiden pakollinen lisämaksu interreilaajilta poistettiin v. 2007, mikä on suurimpia helpotuksia matkustamisessa. Radikaalimmat aika-
taulun muutokset lienevät tapahtuneet Espanjassa. Vuonna 1999 matkustin Málagaan konferenssiin Barcelonasta Valencian kautta niin, että matka kesti vähintään 10 tuntia, nyttemmin matka kestää Madridin kautta – pysähtymättä tai junaa vaihtaen – 5,5 tuntia.

Ammattimaisen junamatkustajan profiiliin kuuluu myös se, että pitkät junamatkat eivät rajoittuneet Limerickiin, Málagaan, Ateenaan tai Istanbuliin matkustamiseen, vaan tein myös kaksi megatrippiä. Ollessani Frankfurtissa, Tuija Pulkkinen oli tutkijana Santa Cruzissa Kaliforniassa. Järjestelin itselleni kolme viikon Amtrack-matkan, johon sisältyi Tuijan tapaamisen lisäksi konferensseja ja esitelmiä Weberistä ja Sartresta New Yorkissa, Iowa Cityssä ja Kanadan puolella. USA:ssa junat olivat mukavia, mutta niitä oli todella harvoja, ne olivat usein enemmän myöhässä kuin Euroopassa. Junissa vallitsi sotilaallinen kuri – ei saanut käydä naapurivaunun WC:ssä – ja asemat usein kovin vaatimattomia. Autokaupunki Detroitin asema ei ollut Jyväskylän vanhaa rautatieasemaa suurempi.

Vuonna 1997 Söulin politologien maailmankongressin jälkeen kuljin myös Siperian radan yhteen suuntaan. Kuusi vuorokautta Pekingistä Mantshurian kautta Moskovaan alkoi tuntua rasittavalta. Suuri ongelma oli, että Venäjän puolella ravintolavaunussa tarjoukset oli niukkoja eikä henkilökunta ollut kiinnostunut asiakkaista – nykyisellä pesco-vegeta-

riaanisella linjalla sieltä ei olisi saanut mitään (paitsi Baikalin rannalla myytiin asemalla kalaa). Kollega Pekka Korhosen mukaan tilanne on nyttemmin parantunut. Onneksi löysin raja-aseman kaupasta murukahvia, joka pelasti paljon. Poliitiikan tutkijalle oli vaikeinta olla lähes viikon ulkona maailman tapahtumista – lyhytaaltoradionikaan ei oikein toiminut siinä junassa.

Muutoksia on tapahtunut myös rautatieasemissa. Vanhan Habsburgin valtakunnan alueen asemat Triestestä Transsylvaniaan ovat komeita, suorastaan mahtipontisia, vanhat suomalaiset puiset asemarakennukset ovat myös tyylikkäitä. Moderneista asemista on tullut joko kauppakeskusten osia – kuten esimerkiksi Leipzigissä – tai ainakin palvelukeskuksia, joissa käydään muulloinkin kuin junalle mentäessä. Vanha rähjäisen asemaravintolan paradigma on väistynyt monipuolisen ruoka- kahvi- ja kirjatarjonnan hyväksi. Välillä oli kausia, jolloin asemilla istumista vaikeutettiin, kun muutkin kuin junamatkustajat olivat alkaneet oleskella siellä, mutta nykyään taas voi asemilla istua paitsi ravintoloissa myös odotustiloissa ja usein myös katetuilla laitureilla. Esimerkiksi Ranskassa asemat ovat vielä usein etäällä kaupunkien keskustoista, mutta niidenkin palvelukeskusluonne on vahvistunut.

Kun ei ollut kännyköitä eikä Internetiä, ja ulkomaanpuhelimet olivat kalliita, piti hotellit ottaa paikan päällä ja tapaamiset sopia etukäteen. Sisareni Vuokko Palosen kanssa sovimme v. 1990 ennen matkalle lähtöä tapaavamme San Sebastiánin asemalla tietynä aamupäivänä, vaikka kumpikaan ei siellä ollut käynytäkään, ja tämä onnistui hyvin. Myöhemmin 1990-luvulla tuli käytännöksi tavata ulkomailla tutkimusta tekeviä tai muuten oleskelevia oppilaitani – Kia Lindroos, Anu Riila, Eeva Aarnio, Heino Nyysönen, Jussi Kurunmäki jne. – näillä interrail-matkoilla.

Junamatkustajan peliaikatilat

Junamatkustajan profiilin olennainen osa on, että junassa on, enemmän pelitilaa, siis mahdollisuuksia liikkua kulkuneuvon sisällä kuin lentokoneessa tai bussissa. Silloin kun jouduin lentämään – vuoden 2009 huhtikuun jälkeen en ole sitä enää tehnyt – ihmettelin kovasti, miksei WHO

pane lentoyhtiöitä kuriin ja vaadi matkustajille lisätilaa, vaan ihmiset joutuvat myös öisillä lennoilla olemaan kuin sillit suolassa, ilman tilaa ja yksityisyyttä. Ainakin tähän ikään ehtineille lentomatkustus on terveysriski. Tässä suhteessa junien ”modernisoiminen” on kasvattanut eroa junien hyväksi – lentokone ja vanhan itäblokin junamatkat tuntuvat samanlaisilta kokemuksilta. Samoin junissa ykkösluokka on vain noin kolmasosan kalliimpi, kun taas lentokoneissa ero bisnesluokkaan on moninkertainen.

Varsinkin jos voi välttää pahimmat ruuhka-ajat, junista löytää yleensä myös mukavia ja rauhallisia työskentelypisteitä, joissa lukeminen sujuu paremmin kuin kotona tai kirjastossa. Enempää liki tunkevat ihmiset, tiheät pysähdykset tai kauniit maisemat eivät tällöin liaksi häiritse. Tämä kokemus on vahvistunut sen jälkeen, kun olen siirtynyt käyttämään ykkösluokan Interrailia, jossa mm. Saksassa, Ruotsissa ja Tanskassa myös Internet-yhteydet pelaavat samaan tapaan kuin Suomessa.

Tilaa tärkeämpi on junamatkustajalle ajalla pelaaminen. Ensimmäinen edellytys koko junapolitiikan pelityylille on sen tajuaminen, että matka ei ole siirtymistä paikasta toiseen, ts. ajan tuhlausta, vaan ajan tietoista käyttöä politikoinnin välineenä. Jos matkustamisen tarkoitus on niukan ajan minimointi, junilla ei ole pitemmillä matkoilla mitään mahdollisuuksia, vaikka junien nopeuksien kasvaminen ja lentokenttäodotuksen pidentyminen on suhteellistanut tätäkin eroa.

Matkalaukkuprofessorin ja yksineläjän etuoikeus on ollut, että käytännössä aina halutessaan on voinut lähteä junalle matkaan. Yliopiston hallintokin myönsi pian Interrailin käyttöönoton jälkeen, että Palonen ei muita kuin junia – ja laivoja junankorvikkeina – käytäkään. Keskellä lukukautta ei virassa ollessa ole tietysti voinut olla sanotaan kahta viikkoa pitempään pois, mutta yleensä onnistuin järjestämään asiat. Internetin ja sähköpostilla lähetettyjen tenttivastausten aikakaudella myös rutiinit ovat sujuneet moitteetta, ja olen onnistunut välttämään työläät hallintotehtävät.

Ajan politiikkaan kuuluu, että junassa tuntee itsensä vapaammaksi kuin junaan odottaessa asemalla. Juna on tekemisen paikka, asemalla pitää oleskella. Junan liikkeeseen sisältyy eräänlainen etäännyttävä kokemus, samalla kun ammattimatkustaja on junassa enemmän ”kotonaan” kuin kotona ollessa. Vastakohtana niille, joille matkustaminen on ajan tuh-

lausta, voisin korostaa junassa tekemistä eräänlaisena nykyisyyden laajentamisena. Tosin tämä ehkä oli helpompi aikana, jolloin Internet ei pelannut eikä ulkomaailma häirinnyt tekemistä. Joskus pitää edelleen jättää nettiyhteys panematta päälle, vaikka se olisikin käytettävissä, ainakin jos tietää pääsevänsä hotelliin jossa netti varmasti toimii.

Ajalla pelaamiseen kuuluu tietysti se, että tiettyyn rajaan asti suunnittelee sen, mitä kullakin reissulla tekee. Mikä osuus kullakin junanvälillä on kirjoittamisella, akateemisella tai dekkarin lukemisella, muiden töiden kommentoimisella, uutisten ja jalkapallon seuraamisella Internetistä? Näissä suhteissa pitää varoa liikaa suunnitelmallisuutta ja jättää tilaa spontaanisuudelle. Mutta jos on varautunut esimerkiksi lukemaan jonkun käsikirjoitusta tiettyyn päivään mennessä, se sujuu junassa yleensä paremmin kuin muuten. Myös iPad on hyvä olla olemassa varavaihtoehtona sekä väleille, joissa ei ole nettiyhteyttä.

On myös hyvä tietää, mitä miltäkin asemalta saa: ostanko mozzarella-paniinin Malmöstä vai Kööpenhaminasta, riippuu siitä kummassa on enemmän aikaa junanvaihtoon. Rødby-Puttgarden -lautalta tietää saavansa *Fischilet'*ä ranskalaisin perunoin (joita en muualla syö). Saksalaiset asemakirjakaupat ovat yleensä riittäviä dekkariuutuuksien löytämiselle, jotta ei jää Akateemisen kirjakaupan supistuvien valikoimien varaan.

Tämä kaikki viittaa siihen, että junamatkoillani yleensä ei ainakaan enää ole hirveää kiirettä, ja tarvittaessa voi spekuloida erilaisilla reitinvalinnoilla. Umpiperät, kuten Britanniasta Eurostarilla matkustaminen tai Tukholmassa laivalle ehtiminen ovat eniten hermostuttaneet. Internetillä ja puhelimellakin voi kuitenkin nykyään mm. muuttaa hotellivaroituksia – tosin esimerkiksi asemien vieressä sijaitsevissa Intercity-hotelleissa peruutusmahdollisuutta ei ole. Paikkalippujen saaminen on muuttunut hankalaksi, varsinkin nyt kuin VR on lopettanut ulkomaiden paikanvarausten tekemisen, eikä luvattu yhteys Deutsche Bahnin kautta toimi vielä kunnolla. Heinäkuussa (2016) jouduin jonottamaan tunnin paikanvarausta Kööpenhaminassa seuraavaan Hampurin junaan. Taidan ryhtyä välttämään heinäkuussa matkustamista. (PS. Nytkin olen oppinut käyttämään SJ:n, SNCF:n ja Eurostarin nettivaroituksia).

Aikataulupolitiikkaa

Junapoliitikon ajallapelaajan taitoon kuuluu kyky lukea aikatauluja. Interrail-matkustajan raamattu oli pitkään *Thomas Cook's European Timetable*, joka julkaistiin kuukausittain, mutta käytössä yhden tai kahden ”turistin” ostaminen vuosittain oli riittävää. *Thomas Cookin* julkaisu vanhassa muodossa lopetettiin muutama vuosi sitten. Internet-aikakaudella sen on korjannut ennen muuta Deutsche Bahnin aikatauluhaku ([https://reiseauskunft.bahn.de//bin/query2.exe/dn?rt=1&\[\]](https://reiseauskunft.bahn.de//bin/query2.exe/dn?rt=1&[])), joka on ylivoimainen muihin rautatieyhtiöihin verrattuna. Molemmissa tapauksissa taito edellyttää kykyä yhdistellä erilaisia hakuja. Joskus pitää turvautua rautatieyhtiöiden omiin aikatauluihin. Kesällä 2013 minun piti päästä sunnuntaina Bragasta Pohjois-Portugalissa Málagaan. Nettitulosten perusteella ei ollut täysin varmaa, toimiiko yhteys Bragasta Vigoon, ja olin helpottunut kun Nene-nimisellä paikkakunnalla totesin Portugalin rautateiden olevan oikeassa ja junan Vigoon kulkevan. Näin ehdin Santiago de Compostelan kautta sekä Madridissa paikallisjunalla asemaa vaihtaen Málagaan ennen puoltayötä.

Jos haluaa matkustaa esimerkiksi Tukholmasta Málagaan, voi kokeilla erilaisia reittejä ja mukavuustasoja. 31.8. 2016 haku näyttää, että jos lähdet Tukholmasta 8.21, saavut Málagaan kahdeksan junanvaihdon jälkeen seuraavana päivänä klo 23.40 – vielä muutama vuosi matkaan olisi paljonkin kauemmin. Tämä edellyttää junanvaihtoa Offenburgissa 4.49 aamuyöstä ja odottaa siellä puolitoista tuntia paikallisjunaa Strasbourgiin. Muut vaihtoehdot, kuten Geneven kautta matkustaminen, johtaisi siihen, että perillä on vasta seuraavana päivänä. Perjantain 2.9. aikatauluissa tulisi lähteä 7.21, kulkea Hampurista Berliiniin ja sieltä yöjunalla Strasbourgiin, saapuen sinne samoin 4.49, odottaen siellä puolitoista tuntia MontPELLIERIN junaa – mutta välttäen mutkan Pariisiin ja junanvaihdon Gare de l'Estiltä Gare Lyonille. Tai odottaa Frankfurtissa puolen yön jälkeen 1,5 tuntia ja matkustaa 3 tuntia yöjunassa Strasbourgiin. Tai kuitenkin nousta Offenburgissa ja mennä Strasbourgin kautta Pariisiin ja vaihtaa siellä asemaa, kuten 31.8. Sunnuntaille 4.9 DB antaa mahdollisuuden lähteä Tukholmasta vasta 10.21 – jolloin sinne ehtisi Helsingin laivalla, jossa voi nukkua pidempään – ja Hampurista kulkisi yöjuna, jolla tulisi tehdä tuo Offenburgin vaihto 4.49, siitä eteenpäin Pariisin kautta kuten ensimmäisessä vaihtoehdossa.

Näillä vaihtoehdoilla tekisin mutkan Berliiniin ja vaihtaisin Strasbourgissa Montpellierin junaan. Tai menisin yöjunalla Pariisiin asti ja lähtisin sieltä aamujunalla, jolla olisin perillä tasan vuorokautta myöhemmin. Tai olisin yötä jo Hampurissa ja matkustaisin Pariisista Austerlitzin asemalta hitaalla yöjunalla Toulouseen ja sieltä Barcelonaan jne. ollen Málagaassa 19.07.

Sen sijaan päinvastaiseen suuntaan matkustaminen vaatisi kaksi yötä, yksi yö Pariisissa ja toinen Malmö-Tukholma -yöjunassa joka ei kulje joka päivä. Tai Kööpenhaminaan pääsisi jo 18.22, mutta tällä ei – passimuodollisuuksien vuoksi – näytä olevan yhteyttä Malmöstä 19.11. lähtevään Tukholman junaan. Miksi ihmeessä ei tuon junan aikataulua viivästytetä puolella tunnilla, jotta eurooppalainen pitkänmatkanjunailu olisi mahdollista. (PS. Nyt kokeilin että 3.5. 2018 lähtien tämä onnistuisi, 11 vaihdolla ja jos suostuisi 4 tunnin yöuniin Mulhousessa).

Vaikka rajat Euroopassa ovat madaltuneet niin fyysisesti kuin ajatuksellisestikin, rautatieyhtiöt ovat edelleen valtiollisia ja aikataulupolitiikassa nationalismi edelleen näkyy monin tavoin. Kilpailuttaminen tarkoittaa yksityistämistä, mikä tuottaa lisämaksuja Interrailin käyttäjille (Esimerkiksi Nizzasta Milanoon pääsin talvella 2018 vain yksityisellä junalla, kakkosluokkaan siirtyen hinta ei ollut kohtuuton). Vieläkin puuttuu siis Euroopan tasoinen aikataulukoordinaatio, joka noteeraisi Interrail-tyylisen rajoja ylittävän matkustamisen arkipäiväisyyden ja suhteuttaisi aikataulut jatkoyhteyksiin sekä antaisi alennuksia esimerkiksi hotellimajoituksessa.

Näyttää myös siltä, että rautatieyhtiöillä ei ole resursseja siihen, mitä tapahtuisi, jos autoilun ja varsinkin lentämisen verotusta moninkertais-tettaisiin, vaan tässä tilanteessa junat ruuhkautuisivat pahasti: muutama vuoden takaisen tuhkapilvikriisin aikana näin ainakin vielä kävi. Toisin sanoen ei riitä, että parannetaan ratoja ja junia sekä lisätään niiden määrää, vaan myös aikataulut on suunniteltava niin, että junassa matkustaminen on sekä kokemuksena miellyttävä että tarjoaa tilaisuuden ja resurssit itsenäiseen työskentelyyn. Esimerkiksi Tanskan vanha käytäntö hiljaisista vaunuista on kaikin tavoin suositeltava. VR on sen sijaan alkanut syrjiä meitä illan viimeisiä junia suosivia matkustajia.

Junailun fortuna- ja Chance-kontingenssi

Rautateillä matkustajan profiiliin kuuluu olennaisesti myös myöhästymisen ja yhteyksien pettämisen kokeminen. Toisin sanoin pelivaraa avaava *Chance*-kontingenssi, joka on kiinni mm. aikataulujen lukutaidosta, täydentää *fortuna*-kontingenssi, joka tekee matkustamisesta aina jossakin määrin arvaamatonta ja satunnaista. On vaikea sanoa, onko junien pysyminen aikataulussa parantunut viime vuosikymmeninä. ”Signaalihäiriöt” tuntuvat ainakin olevan edelleen kovin yleisiä, esimerkiksi Ruotsin rautateillä – tai ne häiritsevät eniten, koska reilaajan on tavoitettava usein jatkoyhteyksiä Hampurissa tai ehdittävä laivalle Tukholmassa. Ruotsin ja Tanskan hallitusten tuoreet passintarkastukset Kööpenhamina-Malmö -välillä (mutta ei vastakkaiseen suuntaan) on paluuta menneisyyteen ja toivottavasti loppuvat pian. Syksyllä 2019 nämä tarkastukset ovat edelleen voimassa ja ovat tehneet esimerkiksi Hampurista aamulla lähtiessä laivalle ehtimisen Tukholmassa äärimmäisen hankalaksi, kulkien Jyllannin kautta ja vaihtaen junia useampaan kertaan.

Vuosien mittaan olen tullut kärsivällisemmäksi myöhästymisten ja yhteyksien pettämisten suhteen. Kirjan lukeminen tai tekstin kirjoittaminen sujuu myös asemilla tai keskellä-ei-mitään raiteella seisovassa junassa, ellei esimerkiksi sähköt ole katkenneet, syötävä ja juotava loppunut tai aseman kahvila ja automaattit mennyt kiinni yöksi. Nykyisten EU-sääntöjen mukaisia korvauksia myöhästymisestä en ole tainnut saada, paitsi monta vuotta sitten ilmaisen Eurostar-lipun Lontoosta Pariisiin kun juna oli yli tunnin myöhässä. Kun Jyväskylän matka on nelikymmenvuotisen junailuni aikana pari kertaa venynyt vajaasta neljästä kahdeksaan tuntiin, kun juna jouduttiin vaihtamaan loppuosalta bussiin, en saanut mitään korvauksia – sarjalippuun olisi helppo lisätä ylimääräinen matka tms.

Nyttemmin olen valmis improvisoimaan tuollaisissa tilanteissa, jopa kulkemaan taksilla pitkiä matkoja, kuten Ranskan rajalta Barcelonaan muutama vuosi sitten. Tosin minulta kesti aikansa ymmärtää, että olen hyvin toimeentuleva professori jolle raha ei ole ongelma. Päivärahoja en halunnut koskaan laskuttaa, huippuyksikön (Suomen akatemian huippututkimusyksikkö *Political Thought and Conceptual Change*, 2006–2011) kaudella aloin myös maksaa hotellit omistani – kun matkustami-

nen on osa elämäntapaani. Emerituksena maksan myös matkat itse enkä tee virkamatkaesityksiä yliopiston byrokratialle. Eipähän kukaan kysele, mitä varten minä olen käynyt vaikkapa Donaueschingenissä, jossa ei ole mitään katsomista.

Junamatkustajan ajatustavasta

Ulkomaan oleskelujeni ajanpeluun profiiliini on pitkään kuulunut tehdä parin-kolmen tunnin pistäytymisiä lähikaupunkeihin. Hampurista käsin (Warburg-Hausin Stiftungsprofessorina v. 2006 ollessani) yritin ehtiä pikaisesti tutustumaan useimpiin pohjoissaksalaisiin kaupunkeihin. Olen vaihtanut junaa myös Bad Kleinenin asemalla, jossa tapahtui v. 1993 dramaattinen RAF-terroristin ja erikoispoliisin murha – ei siksi että olisin halunnut nähdä paikan vaan siksi, että Wismarista Hampuriin tullessani siellä piti vaihtaa junaa. Dekkarinlukijan – ja televisiotta elävän – kannalta se, että on edes jonkinlainen tuntuma siihen kaupunkiin, jossa teos tapahtuu, on ilmeinen ansio – tämä lienee myös yksi peruste sille minkä vuoksi olen viime vuodet harrastanut saksankielisiä dekkareita.

Junalla matkustuksessa keskeinen viehätys myös on yhdistää nopeiden ja hitaiden junien käyttö, mikä mahdollistaa myös käynnin pienemmissäkin kaupungeissa, joissa ”ei tapahdu mitään”. Maisemia harvoin viitsii katsella, ne on yleensä jo nähnyt aikaisemmilla reissuilla, maisemaratoja – ”scenic railways”, Thomas Cookin aikatauluissa tapasi olla luettelo niistä – on tullut matkustetuksi, vaikka joitakin Sveitsin yksityisrautateitä pitäisikin vielä kokeilla. Mitään suosikkirataa minulla varsinaisesti ei ole, Freiburgista Schwarzwaldin läpi menevää reittiä olen usein käyttänyt silloinkin, kun muutakin kautta olisi päässyt esimerkiksi Tübingeniin.

Usein tulee sellainen mieliala, että pitäisi kulkea jotakin rataa, jota en ole vielä käyttänyt – pari vuotta sitten matkustin Iisalmi-Ylivieska-välin, jota en koskaan aikaisemmin ollut tehnyt – tai pistäytyä jossakin missä ei ole tullut käyneeksi. Konferensseja pidetään onneksi toisinaan paikoissa, joihin muuten ei tulisi lähteneeksi – syyskuussa 2015 olin sekä St. Andrewsissa että Timisoarassa. Välillä yhteyden pettäminen

johtaa pistäytymiseen paikoissa, johon ei ole tarkoitannutkaan pysähtyä, kuten Domodossolaan Italian ja Sveitsin rajalla. Toisin sanoen junamatkustajalle nousee esiin myös tarkoittamattomia tilaisuuksia, joissa *fortuna* ja *Chance* pelivaraa avaavina tekijöinä tavallaan yhdistyvät.

Kun useimmat Interrailini palvelevat akateemista konferenssi-, kirjasto- ja kirjakauppaturismia, ne ovat kaikkea muuta kuin muodikasta ”elämymatkailua”. Intohimoisen junamatkustajan ei siis useinkaan ole tarkoitus pysähtyä missään, tavata ihmisiä tai tutustua ”nähtävyyksiin”, mutta voi joskus katsella paikkakuntia, joissa yleensä vain tulee vaihdetuksi junaan. Offenburg esimerkiksi on paikka, jonne paikallisjunat Strasbourgista menevät, ja josta pääsi suoralla yhteydellä esimerkiksi Hampuriin. Vuoden 1986/87 Strasbourgin ”varttuneen” aikana kävin aina välillä sekä siellä että Kehlin rajakaupungissa, vaikka niissä ollutkaan mitään – pääsihän eron ranskalaisuudesta vähäksi aikaa.

Rautateiden tukeminen on ollut pitkään EU:n virallista politiikkaa, mutta jäsenvaltojen intressit ovat haranneet sitä vastaan. Toki jo muutamana vuoden TGV- ja ICE-junat ovat ylittäneet Ranskan ja Saksan rajan sujuvasti, nyttemmin TGV:llä pääsee Barcelonaankin jne. *Kustaban* Ruotsissa taitaa ulottua jo Uumajaan saakka, mutta saa nähdä avataanko vanha Leninin reitti Haaparantaan ja sieltä Tornioon joskus uudelleen. 80-luvulla Tornioista kulki juna Haaparantaan Ruotsin raideleveydellä, mutta Kemi-Tornio -välin joutui kulkemaan bussilla. Ainakin tuon yhteyden palautus tarvitsisi Suomessa eroonpääsyä nykyisistä autohallituspuolueista [tämä viittaa siis Sipilän hallitukseen].

Uusia ratasuunnitelmia on vireillä melkoisesti. *Fehmarntunnel* Puttgarden-Rødby lyhentää matka-aikaa Hampurin ja Kööpenhaminan välillä ainakin tunnilla nykyiseen verrattuna, ja parantaa siten myös Tukholmasta lähtevän yhteyksiä. Alppien ylitys Lyon-Torino -radalla saman verran, mutta molemmissa autolobby, provinsialistiset ympäristöaktivistit sekä Itämerellä myös laivayhtiöt viivästyttävät yhteyden valmistamista. Tazissa 2.9.2016 joku vastustaa uutta 4 tunnin Berliini-München yhteyttä esteettisin perustein, kun juna kulkee valtaosan matkasta tunnelissa.

Rail Baltican piti joskus valmistua 2021, viimeisin versio jonka olen kuullut on 2026. Nykyisin esimerkiksi Tallinnasta Vilnaan bussimatka kestää kymmenisen tuntia yhteyksistä riippuen. Junan pitäisi tasaisella

maalla tehdä matka ehkä kolmessa tunnissa. Etenkin yhdistettynä Helsinki–Tallinna –tunneliin, *Rail Baltica* muuttaa kumouksellisesti suomalaisen junamatkustajan peliaikatilaa. Toivoakseni olen sen valmistuessa vielä sellaisessa kunnossa, että junailu sujuu vanhaan tapaan.

Kari Palonen

Parlamentaarikko interraililla

Kansanedustaja Pekka Haavisto on juuri julkaissut kirjan *Eurooppa Raiteilla* (Nemo: 2019). Hän julkaisi v. 1977 ensimmäisen Interrailoppaan nuorisolle, josta ilmestyi useita versioita vuoteen 1986 saakka. 16-vuotiaana ensimmäisen Interrailinsa tehnyt Haavisto on suomalais-ten parlamentaarikkojen joukossa legendaarinen junapoliitikko, joka käytti kesällä 2018 tilaisuutta hyväkseen ja teki vanhanaikaisen, täyden kuukauden mittaisen Interrailin, ja kirjoitti siitä kirjan.

Tunnen Pekan 1980-luvun alkupuolelta lähtien, jolloin hän oli Suomi-lehden päätoimittaja. Oma junailuprofilini on radikaalimpi: kuulun ajokortistakieltäytyjiin ja olen boikotoinut lentokoneita, lopullisesti huhtikuusta 2009 lähtien, ja teen puolenkymmentä Interrailia per vuosi. Kun Pekka on palannut raiteille ensi kertaa 1980-luvun jälkeen, minä olen vuosikymmeniä matkustanut säännöllisesti junalla ulkomailla. Interreilaajana hän on nykyään amatööri ja minä ammattilainen.

Tästä profiilierosta huolimatta monet Pekan kokemukset muistuttavat omiani, kuten se mikä on muuttunut euron, pankkikortin ja Internetin aikakaudella (s. 61-63). Nuorisointerreilaajan luettelolla matkatarvikkeista (s. 60-61) ei tosin ole juuri mitään yhteistä akateemisen junamatkaajan kanssa. Minä yövyn hotelleissa yleensä alle sadalla eurolla per yö, ja jos joudun käyttämään yöjunia ja laivoja, yhden hengen hytti pitää olla – sen takia Balkan ei kuulu suosikkikohteisiini. Kirjoja raa- haan Suomeen nelipyöräisellä matkalaukulla, mutta jätän asemilta osta-

miani ja junissa lukemiani dekkareita junaan – paitsi niitä saksalaisia joita tavallaan kerään. Käytän nykyään ykkösluokan Interrailia seniorialennuksella, jolloin vältän ruuhkat.

Olen käynyt junalla valtaosassa niistä paikoista, joissa Pekka viime kesänä matkusti. Gdansk ja Gdynia oli matkalla kun kuljin *Polferriers*-laivalla ja yöjunalla Berliiniin 1980-luvulla. Valtio-opin ainejärjestö Puolueen kanssa tehdyillä matkoilla Varsova oli matkan varrella 90-luvulla, ja Oswiecimissä, Auschwitzin keskitys- ja tuhoamisleireissä, kävimme hitaalla paikallisjunalla Puolueen Krakovan matkalla. Budapest ja Wien ovat myös olleet Puolueen matkakohteita, ja molemmissa olen vierailut akateemisissa tapaamisissa ja muutenkin. Zagrebissakin olen käynyt, mutta Belgrad, Montenegro, Albania ja Makedonia on jäänyt käymättä.

Keväällä 2002 matkustimme Tapani Turkan kanssa Ateenan Suomi-instituutissa pidetylle tutkijakurssille Budapestistä junalla Bukarestin ja Sofian kautta Thessalonikiin. Yhteistyö instituutin ja kreikkalaisten kollegojen kesken on jatkunut, viimeksi lokakuussa 2018. Haavisto matkusti Ateenasta Kiodossa junan bussiin vaihtaen Patrasiin, sieltä laivalla Bariin. Itse kuljin viime Ateenan matkalla Anconasta Patrasiin ja takaisin. Rooman instituutissakin on pidetty tutkijakurssi, Napoli, Livorno ja Toulon on myös tuttuja, ja Perpignanissa taisin vaihtaa junaa, mutta Korsika on jäänyt käymättä. Barcelona on ollut useimmiten välietappi Málagaan tai Madridiin matkustamisessa. Pariisissa tein tutkimusta keväällä 2000 reilut kolme kuukautta, olen järjestänyt tilaisuuksia Suomi-instituuttiin ja Puoluekin on tehnyt sinne matkoja.

Saksalainen kielialue on junamatkoilleni lähes kotikenttä. Usean Berliinin oleskelun lisäksi Mannheim (1973), Frankfurt (1992/93), Bochum (2001), Hampuri (2006) ja Freiburg (2009) ovat vanhoja ”kotikaupunkeja”, joissa olen ollut tutkimusperiodilla vähintään parin kuukauden ajan. Kirjastot ja kirjakaupat eivät ole Pekalla etualalla, vaikka vilahtavatkin mm. Pariisin yhteydessä (s. 297).

Tunnetusti interreilaajat eivät aina saa lippuja kaikkiin juniin, varsinkin Ranskassa. Mutta on amatöörin virhe, että Pekka ei päässyt Pariisista Frankfurtiin haluamanaan päivänä. *Deutsche Bahnin* hakusivuja käyttäen olisi ollut helppo saada selville, että Pariisista Frankfurtiin pääsee paitsi suoraan Saarbrückenin kautta myös TGV:llä (*train a grand vitesse*) Strasbourgiin, sieltä paikallisjunalla Offenburgiin, josta ICE

(*Intercity Express*) kulkee noin kerran tunnissa Frankfurtiin. Vaihtamalla Strasbourgissa paikallisjunaan selviää Ranskan sisäisellä halvemmalla TGV-lisämaksulla kuin rajan ylittävissä junissa.

Rautatielaitosten kriittinen arviointi on keskeinen osa Pekan kirjaa. Pakolliset paikkaliput ovat interreilaajalle rasittava systeemi. Joku vuosi sitten Suomen ja Ruotsin rautatiet (SJ) luopuivat paikkalippujen myynnistä asemilla. Netin kautta varatessa Ruotsissa viime kuukausina on kysytty lipun numeroa, eikä Suomesta ostettu interrail käy, joten olen joutunut soittamaan SJ:lle ja antamaan tiedot på svenska [nyt olen löytänyt Interrail-lipun numeron, joka pitää mainita paikkalippua SJ:ltä varatessa]. Tanskassa kesäkuukausina paikkaa joutuu jonottamaan Kööpenhaminan asemalla, mutta saksalaisilta asemilta saa ulkomaisiakin paikkalippuja luukulta. Silti pitäisi kehittää systeemi, jolla Interailiin voisi lisätä summan paikkalippuihin, jotka olisi helpolla netistä tai asemilta lunastettavissa.

Sympatisoin Pekan tavoin paikallisjunilla matkustamista, Hän meni Perpignanista Barcelonaan Port Boun kautta vaihtaen, ei lisämaksulla uutta rataa TGV:llä. Omia suosikkejani on Euscotrain Hendaye–San Sebastian–Bilbao: Interrail ei kelpaa mutta lippu maksaa vain muutaman euron. Yliopistokaupunkien Freiburgin ja Tübingenin välillä voi käyttää Schwarzwaldin paikallisjunaa Freiburgista Neustadtiin, sieltä Rottweiliin, sieltä Horbiin ja sieltä Tübingeniin.

Pekka Haavisto esittää kirjansa alussa vahvan teesin vanhan nuorisointerrailin poliittisesta merkityksestä: ”Väitän, että 1970-luvulla alkanut interrail oli osa murrosta, joka lopulta kaatoi Berliinin muurin. Vaikka vain pieni joukko rautaesiripun takaisia maita oli mukana, yhteyksiä syntyi, ja nuoret Keski- ja Itä-Euroopassa yhä useammin vertaisivat omaa elämäntilannettaan läntisiin ikätovereihinsa. Se lisäsi painetta muutokseen” (s. 24). Teesillä ymmärtää sen miksi hän kesällä 2018 viihtyi itäisessä Euroopassa ja tapasi aktivisteja, jotka olivat kriittisiä maidensa hallituksia kohtaan. Keskeistä analyysissä on myös historiapolitiikka, juutalaisten merkitys itäisessä Euroopassa, pakolaiset ja monikulttuurisuus muuallakin samoin kuin EU:n merkitys. Näistä matkoista ja keskusteluista myös politiikan tutkija voi oppia jotakin.

Montenegrolaiselle taksikuskillle Haavisto esitteli itsensä toimittajaksi, ”vaikka se ammatti jäi taakse useampi vuosikymmen sitten” (s. 182). Parlamentaarikon ”titteli” ei taida olla suosiossa Balkanilla, eikä hän näytä käyneen matkalla parlamenteissa.

Parlamentaarisen politiikan tutkijana olen eri yhteyksissä päässyt sisälle yli kymmenen eurooppalaisen maan parlamenttiin. Tutkijakursilla v. 2002 olimme Kreikka-Suomi-ystävyyssryhmän vieraana, ja Brysselissä olen ollut järjestetyillä käynneillä Euroopan parlamentissa. Jyväskylässäkin tutkimusperiodilla olleen kollega Simona Kustec-Lipicerin tapasin Slovenian parlamentissa kesällä 2017. Hän oli silloin päähallituspuolueen parlamenttiryhmän puheenjohtaja, harvinaista politiikan tutkijoille nykyään.

Kari Palonen

Junamatkustus, jalkapallo ja parlamentarismi

Kolme eurooppalaisen politiikan pelimuotoa

Junalla matkustaminen on osa eurooppalaista poliittista kulttuuria, samalla tavalla kuin jalkapallo. Rautatiet ovat kokeneet renessanssin joissakin Aasian maissa, ainakin Japanissa, Etelä-Koreassa ja Kiinassa, jotka ovat myös jalkapallon rankingissa nousseet ylöspäin 1980-luvulta lähtien ja joihin osaksi isollakin rahalla ostetaan pääosin uransa loppupuolella olevia pelaajia, Andres Iniesta ehkä merkittävimpana esimerkkinä. Sen sijaan Afrikassa ja molemmissa Amerikoissa rautatiet on ajettu alas, ja vaikka suunnitelmia niiden uudeksi aktivoimiseksi on olemassa, junamatkustus koetaan esimerkiksi Yhdysvalloissa lähinnä eksoottisena luksuksena. Vaikka Brasilia, Argentiina ja Uruguay ovat jalkapallon suurvaltoja, niidenkin parhaat pelaajat ovat jo vuosia pelanneet eurooppalaisissa sarjoissa, rautatiekulttuurin alueella.

Itse asiassa monet jalkapalloseurat ovat alun perin rautatieläisten joukkueita. Näin ei ole vain Moskovan ja muun itäisen Euroopan Lokomotive-joukkueiden tai Rapid Bukarestin laita. Esimerkiksi alkuaan Lancashiren ja Yorkshiren rautatieläisten perustamasta Newton Heathista tuli sittemmin Manchester United.

Jalkapallossa huippujoukkueet ja pelaajat ovat tottuneet etuoikeuksiinsa firman yksityislentokoneista alkaen. Junalla matkustus koetaan korkeintaan nais- ja juniorijoukkueille sopivaksi. Muistan aika-

naan ihmetelleeni sitä, kun Dennis Bergkamp ikävien kokemustensa jälkeen halusi välttää lentoja, ja tämän vuoksi häneltä jäi sekä mestarien liigan että Hollannin maajoukkueen otteluita väliin. Miksei maajoukkue, hänen edustamansa Arsenal tai Bergkamp omilla rahoillaan järjestänyt erityisvaunua junaan kanaalitunnelin alitse: manner-Euroopassa oli jo 90-luvun lopulla varsin kattava nopeiden junien verkosto, jonka ykkösluokassa Bergkamp mahdollisine avustajineen olisi voinut kätevästi matkustaa.

Itse asiassa jalkapallojoukkueiden lentoturmia tunnetaan useita. Tunnetuin on Münchenissä vuonna 1958 tapahtunut onnettomuus, jossa eurocupin ottelusta Belgradista palanneen Manchester Unitedin kahdeksan pelaajaa kuoli. Italiassa Supergan lento-onnettomuudessa vuonna 1949 lähes koko Torinon joukkue menehtyi, mikä johti siihen, että Italian maajoukkue matkusti v. 1950 laivalla Brasiliassa pidettyihin MM-kisoihin (kiitän Mira Södermania tästä tiedosta). Ehkä dramaattisin onnettomuus tapahtui v. 1993, jolloin koko Sambian maajoukkue sai surmansa Gabonissa. Joukkue oli matkalla mm-karsintaotteluun Senegaliin (https://en.wikipedia.org/wiki/1993_Zambia_national_football_team_plane_crash). Ja tänä talvena [2019] argentiinalainen Emiliano Sala sai surmansa ollessaan matkalla pienkoneella Ranskasta Cardiffiin, jonka kanssa hän oli juuri tehnyt sopimuksen.

Joukkueiden ja kannattajien matkustuspolitiikassa junien suosimisella olisi tietysti loputtomia mahdollisuuksia. Sarjaohjelmien suunnittelu niin että junalla matkustaminen nähdään sääntönä ja muut poikkeuksena olisi toki periaatteessa tehtävissä. Tätä helpottaa se, että jalkapallosta on viime vuosikymmeninä tullut korostetun kaupunkilainen peli, kun kylä- ja tehdasjoukkueet ovat jääneet taka-alalle, vaikka uusiakin meseen naatin tukemia joukkueita, kuten TSG Hoffenheim, on noussut pääsarjoihin. Euroopan tasolla Islanti ja Kypros vaativat pitempiä laivamatkoja, nyttemmin FIFAan kuuluvat Israel ja Kazakstan ja myös Azerbaidzan, Georgia, Armenia tuottavat vaikeuksia aikatauluille.

Junamatkaa Interraililla voi verrata myös jalkapallon sarjakauteen. Sekin alkaa jo matkaohjelman laadinnasta, jota ei tehdä arpomalla. Sarjaohjelmien suunnittelun kokemuksista voi ottaen oppia mm. sääolosuhteiden erot sekä saman paikkakunnan joukkueiden ottelujen päällekkäisyyden välttäminen. Pitkä sarjakausi ei koskaan mene täysin suunnitelmien

mukaisesti, mitä vastaa Interraililla se, että on varauduttava improvisointiin, suunnitelmien muuttumiseen ja erilaisten matkustustaktiikoiden käyttöön. Jos menen yöjunalla Hampurista Wieniin, olenko varma, että saan nukutuksi riittävästi, jotta olisin seuraavan päivänä virkeänä konferenssissa? Jos esimerkiksi juhlapyhien vuoksi jonkun junan paikat on kaikki varattu, mitä muita reittejä tai junavaihtoehtoja voisin käyttää?

Rautatieyhtiöt ovat perinteisesti olleet kansallisvaltioiden instituutioita, mikä näkyi mm. siinä, että valtakuntien rajalla lipuntarkastajat ja kuulutusten kielet vaihtuvat, ja ennen raja-asemilla jouduttiin seisomaan poikkeuksellisen pitkään. Nopeiden junien tulo 1980-luvulta alkaen sekä ennen muuta Euroopan unioni ovat vähitellen muuttaneet käytäntöjä, ja nykyisin esim. TGV- ja ICE-junat ylittävät valtakuntien rajoja sujuvasti, vaikka interrail-lisämaksu/paikkalippu onkin huomattavan suuri lyhyilläkin rajan ylittävillä matkoilla, kuten Karlsruheesta Strasbourgiin. Schengenin sopimus on purkanut passintarkastukset, ja sillä on yhteytensä mm. jalkapalloilijain oikeuksia EU:n sisällä vahvistaneeseen Jean-Marc Bosmanin ennakkotapaukseen. Tosin junamatkustajien oikeuksia ei ole haettu tuomioistuimista, vaan toistaiseksi tärkein esimerkki eli myöhästymiskorvaukset on sovittu EU:n komissiossa.

EU on myös järjestänyt nuorille arpajaiset ilmaisesta Interrail-lipusta ja tukee mm. Rail Balticaa, vaikka tämän valmistuminen on hidasta. Mutta rautateiden tehokkaampi tukeminen edellyttäisi vallan siirtoa unionissa, jäsenmaiden veto-oikeuden purkua rautatiepolitiikassa ja päätösvalan siirtoa unionin toimielimille.

Erikoisjunat jalkapallo-otteluihin ovat kansallisissa sarjoissa pitkäaikainen käytäntö. Jo vuonna 1973 matkustin Frankfurtin silloiselta Waldstadionilta Hauptbahnhofille tällaisella ottelujunalla, v. 1993 käytin sen sijaan kaupungin tehokasta raitiovaunuyhteyttä stadionille. Deutsche Bahn näyttää myös pitkään olleen Hertha Berlinin päätukijoita, ja sen mainos näkyy myös joukkueen paidassa.

Tätä yhteyttä junien ja jalkapallon välillä voisi kultivoida monilla muillakin tavoin. UEFA voisi esimerkiksi sisällyttää Interrailin tai muun junalipun mestarien liigan ja Eurooppa-liigan tai eri tasoisten EU-kilpailujen lippujen vierasjoukkuehintoihin. Esimerkiksi suomalaisille Málaga tai Panathinaikosin faneille voisi myös järjestää paikkalippuja ja varauksia matkan varrelta aseman viereisistä hotelleista.

Jalkapallon ja junamatkustuksen taustalla voidaan nähdä kolmas eurooppalaisen politiikan keskeinen ulottuvuus, nimittäin parlamentarisismi, joka on Euroopan ulkopuolella Kanadaa ja eräitä muita vanhoja brittiläisen imperiumin maita lukuun ottamatta varsin vähän käytetty poliittisen kulttuurin tyyppi. Parlamentaarinen politiikka on historiallisesti tarjonnut proseduraalisen mallin jalkapallon säännöille, retorisille siirroille, monivaiheiselle ajankäytölle sekä erotuomariin vetoamiselle. Jalkapallo on parlamentarisempi peli kuin fyysistä voimaa korostavat rugby tai jääkiekko puhumattakaan niistä mailapeleistä, joissa ei kiistellä samasta pallosta. Uefan muutaman vuoden takainen mainos vastustajan, pelaajien ja pelin kunnioituksesta sopi tässä mielessä juuri jalkapallon reilun pelin kulttuuriin.

Jalkapallossa parlamentaarista mallia muistuttavalla pelinlukutaidolla, siis sääntöjen tuntemuksella, taktikoilla ja niiden historialla sekä itse pelaajien ja valmentajien tilannetta analysoivilla puheilla ennen peliä, sen aikana ja sen jälkeen on huomattava merkitys itse pelille. Tosin vain joukkueen kapteenille on myönnetty puheoikeus erotuomarille, mutta ei valtaa nostaa esiin ”työjärjestyskysymyksiä” kesken pelin, vaikka tätäkin on nyt VAR-järjestelmän [Video Assistant Referee] yhteydessä esitetty. Pelaajien ja valmentajien kommentit vastaavat sallittuja mutta silti sarjaohjelman ulkopuolella. Näistä välihuudoista ei pitäisi rankaista, paitsi silloin kun pelaaja käyttää vastustajasta tai tuomarista ”epäparlamentaarista kieltä”. Työjärjestyskysymyksille on suorat analogiansa esimerkiksi valituksissa rangaistuille pelaajille annetuista pelikielloista.

[Lisäys huhtikuussa 2021: Koronapandemian aikana tyhjille katsojille pelatuissa otteluissa herättää huomiota se, kuinka paljon pelaajat ja valmentajat itse asiassa huutavat pelin aikana toisille. Tästä huomaa sen, kuinka retoriikka on myös olennainen osa jalkapallon peluuta.]

Junamatkustus ei ole mikään erillinen peli, jossa olisi kysymys agendalla ja käytäisiin debattia vastapuolen kanssa. Eikä autoilijoita tai lentomatkestajia tarvitse pitää junamatkustajien vastustajina. Pikemminkin erot ja yhtäläisyydet näkyvät ajankäytössä. Lentomatkustus on kansanäänestyksen tai rangaistuspotkukilpailun kaltainen kerrasta poikki – tapahtuma. Lentokoneilla ja autoilla matkustaville valinnat on paljolti tehty ennen matkan alkamista, ja useimmiten ne tekee valmiiksi joku muu kuin matkustaja itse. Niissä vallitsee tiukka puoluekuri, jossa mat-

kustajien spontaaneilla improvisoinneilla tai muiden tilanteessa toimijain välihuudoilla matkan aikana ei ole merkitystä. Junalla matkustaminen sen sijaan edellyttää parlamentaariselle politiikalle analogista lukutaitoa vaativaa debattia vaihtoehtoista, vastauksia toisten pelaajien – kuten myöhässä olevien yhteysjunien – toimiin.

Aikataulujen politiikka onkin ehkä tärkein yhteinen piirre, jossa parlamentaarisen politiikan mallin mukainen ajattelutapa on siirretty sekä jalkapalloon että junamatkustukseen. Toiminnalla on näissä kaikissa yhteyksissä monia ajallisia vaiheita ja kerrostumia, rautatieaikataulut muistuttavat sekä parlamentin istuntokautta että jalkapallon sarjakautta. Ei vain ajassa vaan myös ajalla pelaaminen on kaikissa yhteyksissä keskeinen poliittinen taito. Se tarkoittaa sekä aikataulujen tuntemista että niiden avaamien pelivarojen ja –tilaisuuksien hyväksikäytön taitoa. Tätä taitoa vaaditaan jo aikataulun suunnittelijoilta, kuten parlamentin puhemiesiltä, jalkapalloliittojen sarja- ja turnausvastaavilta ja rautateiden aikatauluvastaavilta.

Radiossa Hannu Taanila aikanaan kommentoi vuosittaisen aikataulun vaihdoksen yhteydessä, uuden ”turistin” – virallinen nimi oli *Suomen kulkuneuvot* – tuomia uutuuksia, pelivaroja ja virhearviointeja. Muistan hänen kerran aiheellisesti haukkuneen sitä, että juuri minun tuolloin käyttämäni Jyväskylään menevä juna seiso i uuden aikataulun mukaan 45 minuuttia Tampereen asemalla. Tämä käytäntö muuttui viimeistään vuoden kuluttua.

Kansainvälisen rautatiematkustuksen asiaan kuulumista ei vielä kukaan kunnolla noteerata, vaikka erityisesti *Deutsche Bahnin* weppisivuilta yhteydet on varsin hyvin luettavissa. Aikaisempi käytäntöni oli ostaa pari kertaa vuodessa *Thomas Cookin* aikataulut, jolloin joutui aina vertaamaan, olivatko junayhteydet parantuneet vai huonontuneet. Junien nopeutumisen perusteella yhteydet ovat yleensä parantuneet, mutta monia pieniä ratoja on kokonaan suljettu tai vuoroja harvennettu. Erityisesti v. 2015 jälkeen on Schengenin sopimuksen vastaisesti ryhdytty tarkastamaan passeja niin Tanskan kuin Ruotsinkin rajalla, mikä on joutanut siihen, että enää ei Hampurista 7.25 lähtevällä junalla ehdi Tukholmasta 19.30 ja 20.00 Turkuun lähteville laivoille. Jyllannin kautta kuuden jälkeen lähtemällä useimpina päivinä onnistuu, mutta ei välttämättä viikonvaihteessa.

Erityisesti Interrailin tyyppiset junamatkat muistuttavat parlamentaarisen aloitteen matkaa täysistunnoissa ja valiokunnissa. Lykkäysesitykset voivat pysäyttää aloitteen etenemisen, esimerkiksi rautatieläisten spontaanin lakon tai veturin rikkoutumisen mielessä. Muutosesitykset voivat kääntää suuntaa, joko siten että matkustaja joutuukin käyttämään toista, yleensä hitaampaa tai mutkikkaampaa reittiä tai suorastaan katsomaan, että suunniteltu matka on sittenkin paras jättää tekemättä. Työjärjestyskysymykset, esimerkiksi huomautus epäparlamentaarisesta kielestä, problematisoi menettelytavan esimerkiksi rautatieyhtiön tavan palvella matkustajaa myöhästymisen yhteydessä. Välihuutoja vastaa esimerkiksi kritiikin esittämien rautatieyhtiön menettelystä – tässä suhteessa yhtiöllä on nykyisin digitaalisia ”yleisönosastoja”. Kaikki nämä suunnitelman muutokset voivat sekä sulkea että avata pelivaraa matkustajalle, ja sen käyttötaito korostuu muutoksia ja improvisaatiota vaativissa tilanteissa.

Yhtäläisyyksiä näin kolmen alan sanastoissa ja käytännöissä on helppo löytää, esimerkiksi aloitevallan ja rangaistusten osalta, vaikka ajatus junamatkustajien vallasta ja oikeuksista on vielä alkutekijöissään. Rautatieläkot muistuttavat sekä parlamentaarista ja että jalkapallollista *obstructionia*, voi myös spekuloida niiden yhteyksillä ”italialaiseen lakkoon” ja *catenaccio*-pelityyliin. Teesini parlamentin, junamatkustuksen ja jalkapallon yhteyksistä merkitsisi muun muassa sen ymmärtämistä, että junalla matkustaessa oppii samalla jotakin jalkapallon ja parlamentin politiikasta.

Fortuna- ja *Chance-*kontingenssi kolmessa pelissä

Kolmen pelimuodon suhteiden poliittista merkitystä voi tarkastella, syventäen edellä esitettyjä huomioita, poliittiselle toiminnalle tunnusomaisen kontingenssin ilmenemisenä niissä. Kontingenssiin sisältyy tässä mielessä klassinen *fortuna*, satunnaisuus, jota ihmisten on mahdotonta kontrolloida mutta jonka kanssa he voivat oppia pelaamaan. Samalla siihen sisältyy myös se mistä Max Weber käyttää termiä *Chance*, mahdollisuus, tilaisuus, reaalisoitavuus, jonka olen suomeksi usein kääntänyt pelivaraksi. Tämä kontingenssi on ihmisten toiminnasta riippuvainen, mutta kun toimintoja tietoisesti vastustetaan eikä niihin sisältyviä

olettamuksia voida tarkkaan tietää, ei myöskään niiden tuloksia etukäteen arvioida kovin tarkasti, kukaan yksittäinen pelaaja ei voi hallita sitä miten pelivarat tilanteiden muuttuessa avautuvat ja sulkeutuvat, mutta juuri tämän vuoksi onkin tärkeää analysoida sekä etukäteen että pelin kuluessa tilanteita ja niiden muutoksia, (erosta ks. esim. KP, *Das 'Webersche Moment'*, 1998).

Jalkapallossa sekä *fortuna*- ja *Chance*-kontingenssien läsnäolo on varsin ilmeinen. Molemmat perustelevat jalkapallon perusideaa: peliä ei pelataisi, jos lopputulos tiedetään. Verrattuna muihin peleihin, jalkapallossa kontingenssi korostuu, koska siinä tehdään keskimäärin vähemmän maaleja kuin muissa peleissä. Tämä lisää resursseiltaan huonompien joukkueiden mahdollisuuksia (*Chancen*) pärjätä. Tämän voi rinnastaa siihen, että parlamentissa puhumalla voi ainakin joissakin suhteissa muuttaa vaaleissa ilmaistuja voimasuhteita. Tämä taas vastaa sitä, että junalla matkustettaessa perillepääsyn hitauden voi korvata sillä, että junassa on enemmän pelivaraa tekemiselle kuin autossa tai lentokoneessa.

Jalkapallossa *fortunan* hymyilemisestä tai selkänsä kääntämisestä puhutaan suoraan ”arpaonnen” yhteydessä, esimerkiksi sarjaohjelmaa tai karsintalohkoja arvottaessa. Mutta sillä on oma merkityksensä itse pelisäkin. Kukaan ei voi etukäteen varmasti tietää, esimerkiksi meneekö syöttö perille, miten pelaaja ja maalivahti toimivat rangaistuspotkutilanteista ja millainen on tuomarilinja sääntöjen tulkinnassa. Juuri tämän vuoksi pelaajat harjoittelevat syöttöä, ottavat selvää rankkarin laukojien ja maalivahdin aikaisemmista käytännöistä tai katsovat tuomarien pelaajille antamien rangaistusten lukumääriä. Nämä kaikki ovat paljolti mukaantumista siihen, miten voisi saada *fortunan* hymyilemään.

Chance-kontingenssi liittyy jalkapallossa paljolti tarjoutuvien tilaisuuksien hyväksikäyttöön, esimerkiksi siten, että puolustavaa pelityyliä käyttävä joukkue jättää yhden pelaajan käyttämään vastustajan virheistä avautuvia tilanteita. Laajemmassa mielessä *Chance*-kontingenssiin voidaan lukea pelaajien teknisten tai taktisten taitojen hyväksikäyttö, mukaan lukien uudet siirrot, jotka parhaassa tapauksessa nimetään pelaajan mukaan. *Gruyffin* käänös uutena tapana pelata vastustaja ulos tilanteesta nimettiin hollantilaisen 1970-luvun maailmantähden Johan Gruyffin mukaan. Ajan kuluessa kokonaan uusien pelitaktiikoiden ja -asetelmien löytäminen on tullut entistä vaikeammaksi, mutta vieläkin

jalkapallosanastoon tulee uusia termejä, kuten *valeysi* (*false nine*), joka viittaa taktiikkaan pelata ilman varsinaista kärkeä.

Nykyään pelitaktiikoissa myös pyritään opettamaan pelaajilla taitoa varautua sattumaan ja kääntää se edukseen (ks. Rafael Honigstein, *Saksan jalkapallon viritetty kone*, 2016, s. 227). Vastaava tilanteen luku- ja kääntötaito kuuluu parlamentaarikkojen poliittiseen repertoaariin. Kun junamatkustukseen kuuluu lähes yhtä paljon satunnaisuutta ja yllätyksellisyyttä kuin jalkapalloon ja parlamentarismiin, myös interreilaajalta vaaditaan paitsi aikataulunlukutaitoa myös valmiutta kääntää odottamattomat tapahtumat tilaisuudeksi johonkin uuteen.

Parlamentarisessa pelissä voidaan identifioida yhtä lailla *fortuna-* ja *Chance-*ulottuvuuksia. Lakiesityksen tai epäluottamuslauseen kohtalo on periaatteessa yhtä epävarma kuin jalkapallo-ottelun tulos, kun äänet lasketaan eikä niitä punnita, ja edustajien on puhuttava ja äänestettävä yksilöinä. Tämä kaikki tuottaa sekä *fortunaa* (esimerkiksi edustaja ei ehdi paikalle äänestykseen) että *Chancea* (henkilöt voivat nähdä omaa puoluetta vastaan äänestämisen tilaisuutena profiloitumiseen tai puoluejohtajan pudottamiseen jalustalta tai tehdä omia aloitteita aiheista, joissa puolueilla ei ole vakiintuneita mielipiteitä). Tässä mielessä parlamentaarinen politiikka ei ole niin yksiselitteisesti ”joukkuepeliä” kuin jalkapallo, jossa tulos määräytyy ”puolueiden” mukaan, kun sen sijaan parlamentarisessa politiikassa yksityisten edustajien aloitteet, puheenvuorot ja enemmistön muodostaminen yksilöinä äänestämällä ovat mahdollisia tilanteen muuttajia.

Erityisesti lakiesitysten monivaiheinen käsittely sekä täysistunnossa että valiokunnissa sisältää mm. mahdollisuuden esityksen lykkäämiseen määräämättömäksi ajaksi (englanniksi *adjournment sine die*), joka on monille mukava tapa torjua tietty muutos ilman että tulee julkisesti leimatuksi sen vastustajaksi. Ja kun parlamentaarinen politiikka on yhtä riippuvainen vastapuolen toimista kuin jalkapallon pelaaminenkin, ei koskaan voi olla varma, etteikö vastapuoli keksi jotakin, mikä ratkaisevasti vaikeuttaa esityksen läpimenoa, esimerkiksi sen valiokuntiin pyytämät asiantuntijat voivat vedota esityksen perustuslainvastaisuuteen, mikä kaatoi SOTE-uudistuksen viime vaalikaudella. Tunnetaan myös esimerkkejä, joissa parlamenttienemmistön omaava koalitio ei saanut pääministeriehdokastaan läpi, mutta ei tiedetä, ketkä hallituspuolueen edustajista äänestivät salaisessa vaalissa omaa ehdokastaan vastaan.

Junalla matkustettaessa sekä *fortunan* että *Chancen* osuutta on usein pystytty rajaamaan, mikä tavallaan onkin matkustamisen edellytys: matkustajan on voitava olettaa, että hänen tulee päästä perille suunnitellussa ajassa. Kuitenkin matkan pituus, liikennemäärien kasvu sekä vaihtoyhteyksien määrä ovat ilmeisiä perusteita sille että *fortunan* osuus matkalla voi kasvaa, ilman että mitään *aksidentteja* sanan ahtaassa mielessä sattuisikaan. Joka tapauksessa ammattimaiset junamatkustajat ovat varautuneita siihen, että myöhästymisiä tulee enemmän tai vähemmän säännöllisesti, eikä jatkoyhteyksien pettäminenkaan ole harvinaista. Tällöin tarvitaan improvisaatiota ja varasuunnitelmia. Viime vuosien myrskyt ym. ovat pakottaneet rautatieyhtiöitä sekä improvisoimaan sitä miten liikennekatkoksista päästään eroon että varautumaan entistä paremmin siihen, että katkoksia aina tulee.

Chancea tai pelivaraa voi matkustaja nähdä silloin kun reitinvalinnassa on useita mahdollisuuksia, joiden vertailu vaatii paitsi aikataulujen käytössä olemista myös niiden lukutaitoa. Tässä kokoelemassa olen eri yhteyksissä moittinut rautatieyhtiöitä tuon pelivaran laiminlyönnistä ja viitannut siihen, miten itse sitä olen pyrkinyt käyttämään. Juuri tässä suhteessa matkustamisen tyyli eroavat toisistaan: perillematkustamisen pelivara on niukinta, interrail-tyylinen ympäriinsä matkustaminen mahdollistaa esimerkiksi tietyn yhteyden pettämisen kääntämisen tilaisuudeksi, esimerkiksi tutustumalla kaupunkiin, johon joutuu jäämään yöksi tai löytämällä junareitin, jota ei ole aikaisemmin käyttänytkään. Näissä suhteissa junamatkustajilla voi olla erilaisia pelityylejä, toiset tykkäävät ottaa riskejä, toiset pelaavat varman päälle, ilman että voisi sanoa kumpi on parempi. Itse pyrin luottamaan aikataulujen toimivuuteen, ainakin läntisessä Euroopassa, jossa on enemmän yhteyksien ja reitinvalintojen pelivaraa kuin esimerkiksi Suomessa.

Kari Palonen

Kymmenen vuotta lentokoneboikottia

Kuulun akateemisiin nomadeihin, joka matkustaa käy ulkomailla junalla, tarvittaessa laivalla ja bussilla niin konferensseihin tai kirjasto-, kirjakauppa-, taidemuseo- ja hieman jalkapalloturistinakin. Viimeinen lentoni oli huhtikuun alussa 2009 Chicagosta Frankfurtiin, eli lentoboikottini on kestänyt nyt yli 10 vuotta.

Tässä iässä miettii sitä, mitä enää ei joudu tekemään. Lentomatkustus kuuluu tälle listalle. Sinne mihin ei pääse muuten kuin lentämällä, en mene, vaan esimerkiksi käsittehistorian vuoden 2019 maailmankongressi Meksikossa jäi väliin. Istanbuliin pääsi vuonna 2007 kätevästi junalla Bukarestista yhden hengen makuuvaunuhyteissä, viime vuonna enää ei päässyt, joten luovutin yhden workshop-kutsun sinne.

Olen aina kokenut lentäminen vastenmieliseksi. Lentokoneessa on vaikea ”tehdä mitään” – kirjanlukeminen sentään oli mahdollista, tarjotut elokuvat toivottomia. Silloin tarjottiin vielä ruokaa ulkomaanlentoilla, mutta valinnanvaraa ei ollut, Finnairilla taso oli yliopistokuppiloiden alapuolella ja lihaboikotista olisi tullut olisi pitänyt ilmoittaa etukäteen ”poikkeuksena”. Ja juomatarjoilu oli minulle vanhana puritaanina päälleikäyvän häiritsevää.

Lentokoneessa pitää istua kuin sillit suolassa, mikä sopii huonosti minun kaltaiselleni hieman ihmisille allergiselle henkilölle. Rahvaan

puolella on jalkatila onnettoman vähän, eikä herrojen puolelle pääse pienellä lisämaksulla, kuten ykkösluokan Interraileillani nykyään teen. Etenkin mannertenväliset lennot ovat suorastaan terveydelle vaarallisia. Joku vuosi sitten oli puhetta zeppelinien renessanssista, jolloin junien lepovaunujen tyyppinen matkustus olisi mahdollista, mutta sekin olisi sitä kollektiivinukkumista, jolle olen erityisen allerginen.

Koen ilmassa matkustamisen tyyppilliseksi esimerkiksi tilanteesta, jossa on totaalisesti riippuvainen toisista ihmisistä. Kuri ja järjestys on lentokoneissa paljon tiukempaa kuin junassa, jossa voi aina käydä kävelyllä esimerkiksi ravintolavaunussa. Amtrakilla v. 1993 matkustaessani huomasin, että USA:ssa junissa vallitsi jo tuolloin lentokonekuri. Junastakaan ei voi hypätä pois, nykyisin ovetkaan ei aukea, mutta silti raiteilla liikkuesssa kokee itsensä turvallisemmaksi, ja isoihin matkustajalaivoihin voi luottaa. Lentokoneessa matkustaminen tuntuu jotenkin siltä, mitä kuvittelen elämisen Neuvostoliitossa olleen.

Onko perusteeni ympäristösuojelullisia, nojaavatko ne esimerkiksi hiilijalanjäljen vastustamiseen? Äskettäin kuulemani sanonnan mukaan ilmastonmuutosten vastaan toimimisessa yksilötasolla on vältettävä kolmea L:ää: lapset, lennot ja lihansyönti. Ensimmäinen näistä kuuluu vanhaan neljän vältettävän A:n ohjelman – avioliitto, armeija, alkoholi ja auto (ks. artikkelini *Politiikassa* v. 1988) – ensimmäisen kohtaan, lihansyönnin olen 90-luvulta lähtien asteittain lopettanut. Mutta silti vastenmielisyys lentämistä kohtaan on pitkäaikaisempaa kuin lihaboikottini.

Mutta onko yksilöllisillä teoilla ilmastonmuutosta sitten mitään merkitystä? Kun katson maailman olevan vahvassa mielessä kontingentti pelikenttä, argumentit yksilöllisiä valintoja vastaan eivät tunnu uskottavilta.

Lentämistä tai autolla ajamista, joka siis kuuluu niihin lukuisiin operaatioihin, joita ei koskaan tullut mieleenkään opetella, ei pidä oikeuttaa sillä perusteella, että niinhän muutkin tekevät. Lentämisen välttäjä toimii esimerkkinä toisille, mutta ei moraalisessa mielessä, vaan ainoastaan osoittamalla, että näinkin voi tehdä. Sen henkilökohtainen näyttäminen, millä ja missä voi liikkua, vaikka ei käytäkään lentokonetta, on tärkeä kumoamaan sovinnaisia ennakkoluuloja. Lentokoneboikotti on osa omalla elämällä politikoinnin pelityyliä, joka vaatii opettelemista ja jota ei voi noin vain jäljitellä.

Miksi lentäminen on normi?

Vaikka lentojen välttely on nostettu keskustelun teemaksi, miksi niin harvat systemaattisesti käyttävät junia ja niiden korvikkeita (laivat ja bussit)? Mukavuus, halpuus, nopeus, oletamus että matkustetaan lentämällä ovat ilmeisiä perusteita. Lisäksi tulee esimerkiksi akateemisissa yhteyksissä korvausten yksinkertaisuus – silloin kun vielä niitä laskutin yliopistolta, jätin aluksi paikkaliput ja myöhemmin hotellit matkan varrella laskuttamatta – ja matkustuslukutaidon yksisilmäisyys ovat ilmeisiä perusteluja lentämiselle. Kommentoin näitä lyhyesti. Tarkoitukseni ei ole syyllistää lentokoneen käyttäjiä vaan havainnollistaa sitä, miten muutenkin voi toimia.

Olellainen peruste lentomatkojen suosiolle on, että niistä on tullut kohtuuttoman halpoja. Vielä 1970- ja 1980-luvulla näin ei ollut asia, muuten kuin poikkeuslentojen – seura- ja muiden valmismatkojen tai ”opiskelijalentojen” osalta, ja sen jälkeenkin alennuksiin tarvitsi sisällyttää viikonloppu.

Kilpailun vapauttaminen, ei-valtiolliset halpalentoyhtiöt ja valtiolisten lentoyhtiöiden halpapakainokset jne. ovat tehneet lentämisestä kohtuuttoman halpaa. Tämä halpuus ei nojaa mihinkään markkinoiden luonnonlakiin, vaan on valtioiden subventoimaa, niin verotuksen, ilmatilan sääntelyn, melun, päästöjen kuin muidenkin ympäristökriteerien suhteen. Matkustajien terveydestä ja mukavuudesta huolehtiminen on halpalentojen aikakaudella entisestään alentunut. ”Kilpailukyvyn” nimissä mikään maa ei hevin uskalla kiristää lentämisen ehtoja ja purkaa niiden pysyvää dumpaamista. Pitemmällä aikavälillä EU:lla on mahdollisuuksia tämän suuntaisiin muutoksiin, mutta se edellyttää jäsenmaiden veton purkua, toisin sanoen enemmistöpäätösten lisäämistä Euroopan parlamentin ”neuvostokamareissa” (Euroopan unionin neuvosto ja Eurooppa-neuvosto).

Vihreän Langan tilaston mukaan Euroopan 30 suosituinta lentoreittiä ovat varsin lyhyitä matkoja [Viitteet *Vihreä lanka*-lehteen ovat vuodelta 2019, puoluejohto valitettavasti lopetti lehden tuon vuoden lopussa, mutta tässä käsiteltyjä juttuja löytyy sivulta <https://www.vihrealanka.fi/juttu/kymmenettuhannet-eurooppalaiset-voisivat-matkustaa-päivittäin-junalla-lentokoneen-sijaan-->]. Suosituin on Barcelona-Madrid,

vaikka junalla matkan tekee alle kolmen tunnin ja junia kulkee kerran tunnissa. Listalla seitsemäs ja kahdeksas, Berliini-München ja Berliini-Frankfurt, onnistuvat myös junalla alle neljän tunnin. Olen itse matkustanut junalla suurimman osan listan väleistä: Cataniaan asti en ole koskaan päässyt, Mallorca, Gran Canaria ja Teneriffa eivät ole kiinnostaneet.

Vihreän langan nettisivuilta löytyy myös podcast otsikolla *Miten lentonormi puretaan?* (<https://soundcloud.com/puhekupla/miten-matkailun-lentonormi-puretaan>). Monessa suhteessa podcastissa mukana olleet henkilöt – matkamessujen järjestäjä Tea Tönnov – joka oli tullut junalla Brysselistä Helsinkiin – Vihreiden varapuheenjohtaja Veli Liikainen ja päätoimittaja Riitta Suominen – kiinnittävät yllättävän paljon huomiota samoihin asioihin lentomatkustuksen epämukavuudessa ja junamatkustuksen avaamisessa uusissa pelivaroissa kuin mitä itsekkin tässä julkaistuissa teksteissä teen.

Joissakin suhteissa olen tietysti eri mieltä. En halua vähentää matkustamista sinänsä, vaan näen junilla kulkemisessa tiettyä itseisarvoa. Joskus olen sanonut, että jos olen yli kaksi viikkoa poissa junista, alan kokea sitä mitä jotkut kutsuisivat vieroitusoireiksi. Toiseksi oma matkustamiseni on kovin epäsosiaalista. En ryhdy spontaanisti keskustelemaan ihmisten kanssa tavoin paikallisten ihmisten mielipiteitä tai kuulumisia, vaan tutustun anonyymisti paikallisiin kirjakauppoihin, kahviloihin jne. Kyllä tälläkin tavalla oppii tuntemaan kaupunkeja ja junareittejä, eikä niistä kokemuksista tarvitse raportoida minnekään tai kenellekään, mutta silti matkustaminen itsessään on poliittista.

Lentämisen itsestänselvyysoletus näkyy etenkin Suomesta ulkomaille – Tukholman, Tallinnan ja Pietarin ulkopuolelle – matkustettaessa. Esimerkiksi Brysseliin lennetään aamukoneella ja tullaan takaisin iltakoneella. Erilaisten tapahtumien aikataulut suunnitellaan lentomatkojen mukaan, ja kansainvälisiä tapahtumia sijoitetaan yleensä sinne mihin on hyvät lentoyhteydet. Näissä yhteyksissä matkustaminen on täysin alistettu sille, mitä varten matkustetaan, eikä edes kaupungista, johon matkustetaan, ehdi saamaan mitään kuvaa. Matka kadottaa irtioton luonteensa. Tämä pätee akateemiseen konferenssimatkustukseen, ja EU-tasolla operoivien poliitikkojen tilanne on vielä vaikeampi. Silti etäisyydenotto rutiineihin on sekä tutkimuksen että politiikan peruspiirteitä, ja lentomatkustus jättää tilaisuuksia tähän käyttämättä.

Miksi junaila?

Junalla kuljettaessa matkan pituus, ajan kuluminen tai edes junanvaihdot asemilla eivät haittaa. Matkalaukkuprofessorille kolme ja puoli tuntia junalla Jyväskylään ei ole sen kummempi matka kuin varttitunti ratiikalla Vallilasta Helsingin keskustaan. Junassa ei ”olla” matkalla vaan sillä ”tehdään” jotakin, luetaan kirjoja ja papereita, kirjoitetaan, seurataan jalkapallotilanteita internetistä tms.

Minulla ei ole myöskään enää sellaista kiirettä mihinkään, että perille pitäisi päästä nopeimmalla kulkuneuvolla. Junaan ja laivaan voi aina varata itselleen tekemistä. Lukeminen sujuu useimmiten paremmin junassa kuin kotona, nettiyhteydet pelaavat useissa maissa, iPad yleensä siellä missä ei pelaa. Myöhästymisestään eivät yleensä ole kovin fataalisia, kun korvaavia varauksia voi tehdä matkan varrelta.

Olennainen peruste junan suosimiselle on tietysti myös se, että matkan tarkoitus ei ole siirtyä paikasta toiseen, ”päästä perille”, vaan pikemminkin irrottautua päivittäisistä rutiineista, olla pois ”kotoa”, pysyä liikkeessä. Lentokone ei ole tällaisen matkustamisen väline. Juna-matkustamiseen sisältyvät olennaisesti myös junanvaihdot, asemat, aikataulut ja muu matkustamista koskeva poliittinen lukutaito. Olen 1970-luvulta lähtien matkustanut esimerkiksi Berliiniin junalla ehkä toistasataa kertaa, matka on nyttemmin suhteellisen helppo Kööpenhaminan ja Hampurin kautta. Usein kierrän Jyllannin kautta, vaikka Rödbý-Puttgarden-lautalla aikaa kuluu hieman vähemmän, mutta junia on harvemmassa. Vaikka yllätyksiä harvoin kokee, silti jokainen matka on aina oma kokonaisuutensa, jolla on aina sekä pelivaraa että satunnaisuutta, joihin on hyvä varautua.

Hans-Magnus Enzensbergerin *Ach Europa*-teoksen (1987) vuoteen 2009 sijoittuvassa loppukappaleessa yhdysvaltalainen romaanihenkilö Timothy Taylor ihmetteli eurooppalaisten tapoja, mukaan lukien junassa lukemista. Tietysti autopuolueet kaikissa maissa ovat supistaneet junayhteyksiä yhdysvaltalaisen mallin mukaisesti, halpalentoyhtiöt ovat entisestään heikentäneet tilannetta ja populistit pönkittävät sovinnaisia ennakkoluuloja autojen ja lentokoneiden puolesta.

Silti muutoksen tarpeellisuus on periaatteessa tunnustettu ja useimmat eurooppalaiset hallitukset tukevat nykyisin rautateiden vahvista-

mista. Tosin konkreettiset toimet nimenomaan lentoliikenteen verotuksen ym. ehtojen tiukentamiseksi ovat vielä jokseenkin olemattomia, vaikka Ruotsissa onkin jo käytössä vaatimaton lentovero. Junayhteysien hankaloittaminen – esimerkiksi passintarkastukset Tanskan ja Ruotsin rajoilla turvapaikanhakijoiden pelottelemiseksi – ottaa erityisesti päähän.

Kun asian on päättänyt, ei lentojen välttely tunnu miltään ”luopumiselta” tai ”asketismilta”, vaan käytännölliseltä järjestelyltä. Se sulkee tietynlaisia matkustamisen pelivaroja, mutta avaa toisia tai opettaa käyttämään niitä paremmin, toisin sanoen lukemaan aikatauluja ja jäämään yöksi matkan varrelle jos tarvitaan. Tai käymään paikoissa, joissa muuten ei tulisi käytyäkään – Lyypekki ja Flensburg ovat tulleet tutuiksi paikoina, joissa yöpyminen auttaa siinä, ettei Hampurista tarvitse lähteä kuudelta ehtiäkseen Tukholmassa laivalle Turkuun.

Siis junamatkustus ei ole mitään ”joukkoliikennettä”, ruotsin kielen *kollektivtrafikia*. En matkusta ”joukoissa” saati ”kollektiiveissa” vaan yksilöllisesti junia ja tarvittaessa niiden korvikkeita käyttäen, mutta lennot ja autoilun *a priori* pois sulkien.

Irti kotiin juuttumisesta

Oikeastaan useimmat myöntänevät, että lentäminen ei ole mukavaa, mutta lentämällä pääsee usein nopeimmin ja yksinkertaisimmin paikasta toiseen. Näin toimiville matkustaminen on lähtökohtaisesti siirtymistä paikasta toiseen, jolloin matkalla olemisen aika on minimoitava ja matkustaminen tehtävä mahdollisimman yksinkertaiseksi ja helpoksi. Taustalla on tietty käsitys maailmasta, oletus että yhdessä ”paikassa” tai ”paikallaan” oleminen on jotakin parempaa kuin ”poissa” eli ”matkalla” oleminen. Katsotaan että ihmisten normaali tai varsinainen toiminta tapahtuu ”kotona” tai ainakin ”kotipaikkakunnalla”, muuten asianomainen henkilö on jotenkin epäilyttävä. Tämä on historiallisesti sama asia kuin äänioikeuden ja usein ehdokkuudenkin sitominen tiettyyn vaalipiiriin.

Meitä matkalaukkuprofessoreita pidetään nykyajan mustalaisina, nomadeina jotka eivät ole ”juurtuneet” minnekään, joilla ei ole yhtä

erillistä ”kotia” mutta jotka ovat ”kotonaan” siellä missä kulloinkin ovat, kuten junissa tai asemilla, *Ibi bene, ubi patria* oli jo vanhojen roomalaisten nomadien periaate. Toisin sanoen on aika oppia käsittelemään ”kotia” riippuvuutta tuottavana yksikkönä, joka pönkittää juurtumista paikoilleen. Tällä en tarkoita sitä, että tulisi ihannoida asumista vaihtelevissa hotelleissa, kuten Jean-Paul Sartre ja Simone de Beauvoir tekivät nuorina opettajina 1930-luvun Pariisissa.

Pikemminkin voi käsittää ”oman” asuntonsakin hotelliksi, jossa palvelut toimivat. Minulla käy siivoojat joka toinen viikko, ja olen antanut sulkea hellan, merkkinä siitä että olen päässyt eroon kotona syömisestä, kun nykyään Helsingissä juhlapyhinäkin voi käydä ”ulkona syömässä”. Näin myös emerituksenakin tulee liikuttua joka päivä kaupassa ja syömässä. Jo olen pitänyt kiinni linjasta, että yhdellä viikolla ei käy kahta kertaa samassa paikassa syömässä. Tässäkään suhteessa kotona ja hotellissa asumisen välillä ei ole eroa.

Sanonta ”reissussa rähjäntyy” yhdistetään usein nimenomaan juniin. Siperian radan venäläisessä junassa v. 1997 ei ollut suihkua, vaikka matkustin ykkösluokassa, ei myöskään päivävaunuissa Chicagosta länteen kulkevissa junissa v. 1993. Länsieurooppalaisissa yöjunissa nykyisin on, usein myös omassa makuuvaunun hytissä. Toki myöhästymistä tapahtuu ja esimerkiksi kuulutus ”tänään meillä ei ole ravintolavaunua” ole niinkään harvinainen.

Jos matkustaa kauemmas junalla ja laivalla, tämän joutuu aina perustelevaan. Tällainen matkustaminen on usein mutkikasta, vaatii omaaloitteisuutta sekä varautumista siihen, että asiat eivät mene suunnitelman mukaisesti, kun matkassa on useita vaihteita ja junalla matkustaessa voi nähdä maailmaa, jota muuten ei näe. VR ja SJ eivät enää myy asemilla paikkalippuja ulkomaisiin juniin, tosin sain juuri ruotsalaisen paikkalipun kätevästi netin kautta, kun löysin interrail-kortista numeron ja ymmärsin että alussa on iso I, jonka jälkeen alkaa numero. Vaikka ei juurikaan katsele maisemia tai ihmisiä – kuten minä – silti huomaa ikkunasta tai asemilla muutoksia entisiin reissuihin, vuodenaikojen ja valon vaihtelua. Näin omaksuu matkustajan elämäntähtäjä, jotka poikkeavat paikallaan pysyvän käytännöistä.

Junalla matkustaessa joutuu varaamaan majoituksen erikseen. Edes aseman vieressä sijaitsevilla hotelleilla ei ole juuri koskaan alennusta

junamatkustajille, vaikka Intercity-hotelleista Saksassa saa paikallisliikenteen lipun. Interreilaajan alennus hotellivarauksiin ei pitäisi olla mahdotonta järjestää. Jos junailua halutaan suosia, majoitusjärjestelyjä tulisi yksinkertaistaa.

Tutkimusenteko ulkomailla

Akateeminen tutkimus ja opetus poikkeavat sovinnaisista porvarillisista työpaikoista, ennen muuta siinä, että niiden aikarytmi on vapaampi. Parin viikon matkat on yhdistettävissä lukukausirytmiiin, ja omien tutkimusten lisäksi opinnäytetöitä voi lukea ja korjata myös reissussa ollessa. Monet keskeiset tutkimusideani ovat tulleet mieleen matkoilla ollessa, erossa rutiinimaisesta kirjoittamisesta.

Tutkimusta ulkomaisista aiheista tekevän oli ennen tärkeää päästä sekä matkustamaan aineistojen luo kirjastoihin ja arkistoihin. Itse olen tehnyt tällaista tutkimusta koko akateemisen elämäni ajan. Tuon ajan omia tutkimusoleskelujani – DAADin apuraha Mannheimiin 1973, Suomen Akatemian ”varttuneet” Berliiniin v. 1981, Strasbourgiin v. 1986/87 ja Frankfurtiin v. 1992/93 – varten ei tullut mieleenkään harkita lentämistä, mikä samalla totutti junamatkoihin muutenkin. Rautatieyhtiöillä oli jo alennuslippuja, kuten *Pohjola junalla* ja *DB-Touristkarte*, vuodesta 1989 aikuisten Interrail. Näin junalla matkustaminen tuli tutuksi eikä halpa hintakaan houkutellut lentämään. Kirjojen ja valokopioiden lähettäminen tuli silloin rautateitse huomattavasti halvemmaksi kuin postitse.

Nyttemmin aineistojen digitalisointi on suhteellistanut ulkomaisten tutkimusperiodien merkitystä. Edes omia uudempia kirjoja ei tarvitse kuljettaa edestakaisin kun ne on olemassa e-bookeina tai ainakin pdf-tiedostoina. Itse en ole kokenut tarvitsevani ulkomaisia tutkimusperiodia v. 2009 jälkeen – ehkä pitäisi vielä lähteä jonnekin ainakin muutamaksi kuukaudeksi.

Digitoituja aineistoja voi käyttää junissa ja hotelleissa, joissa nykyisin on yleensä ilmaiset nettiyhteydet. Junalla matkustaessa voi kantaa mukanaan enemmän kirjoja kuin lentokoneessa, kun kunnan matkailuissa on neljä pyörää. Toki esimerkiksi lähdeviitteiden hakemisessa

ja tarkistamisessa omat kirjahyllyt edelleen usein voittavat netistä saatavat aineistot, vaikka tässäkin suhteessa muutos on ollut varsin dramaattinen. Kaiken kaikkiaan, akateemiseen työskentelyyn matkalle lähteminen ei välttämättä merkitse suurta katkosta.

Politiikka ajalla pelaamisena

Johtopäätös tästä kaikesta on, että matkustaminen on aina poliittinen teko, ja että matkustustavoissa näkyy hyvin, miten ”henkilökohtainen on poliittista”. Sekä matkustaminen että tapa matkustaa ovat aina debatin ja valinnan kysymyksiä, joissa on aina mahdollista toimia toisinkin, ts. sisältävät pelivaraa eli kontingenssia.

Matkustamisen politiikassa pelataan sekä tilalla että ajalla. Tilapolitiikka näkyy edellä käsittelemissäni perilläolon ja matkallaolon, kodin ja siitä irtaantumisen, perhe-elämän ja nomadielämän vastakohtissa.

Matkustamisen aikaa voidaan jäsentää ja luokitella eri tavoin, esimerkiksi kuluvan ja koettavan ajan vastakohtasta käsin. Lentokoneessa paikasta toiseen siirtyessä aika on lähes pelkkää kuluva-aikaa, joka pitää minimoida, junalla matkustettaessa ajan kokemus on aina mukana, kun oman lukemisen ym. rinnalla myös junanvaihdot, pysähdykset, rajanylitykset, matkustajien vaihtumiset, kahvitauot jne., antavat tilaisuuksia kokemuksiin, vaikka ne eivät aina olekaan uusia ja dramaattisia.

Tämä kokemuksellinen osuus on suurempi junalla matkustettaessa, josta voi tehdä myös osan persoonallista elämäntyylää, johon sisältyy toisenlainen tapa ajatella kuin paikkojen välillä lentämiseen. Kun junamatkustaja ymmärretään oman elämänsä poliitikoksi, lentomatkustaja on kuin määräyksiä seuraava alempi virkailija tai puolueoimitsija.

Junassa matkustajalla on aina pelivaraa, hän sekä pääsee että joutuu tekemään paljon enemmän omia valintoja, usein myös spontaanisti silloin kun yhteydet pettävät tai löytää vaihtoehtoisia reittejä. Ajan kokemisesta ja ajalla pelaamisesta voi tehdä myös osan persoonallista elämäntyylää, johon sisältyy toisenlainen tapa ajatella paikkojen välillä lentämiseen. Parlamentaarikon tapaan junilla politikoiva debatoi itsensä kanssa ja kysyy neuvoa esimerkiksi konduktööriltä, rautateiden neuvonnasta tai selvittää, onko muilla matkustajilla samoja ongelmia.

Interrail-tyylinen matkustaminen sisältää myös useita aikakerroksia ja niiden suhteuttamista toisiinsa. Matka alkaa itse asiassa jo ennen paikasta toiseen siirtymistä, lipunostosta ja hotellivarauksista, joita tehdessä tulee debatoida itsensä kanssa siitä, milloin ja minne menee ja tehdä päätöksiä, jotka usein on myös peruuttamattomia, kun hotellit vaatii maksun etukäteen. Vastaavasti matkassa on useita vaiheita, sisältäen junassa istumisen ja junien välillä kaupungeissa, asemilla jne. liikkumisen. Nämä kerrokset eivät ole pelkkiä siirtymiä matkan vaiheista toisiin, vaan niillä on tietty itseisarvonsa, matkan monikerroksisuuden ilmaisijoina, jollaisina ne vaativat suhteellisen kompleksista ajalla pelaamisen repertoaaria.

Max Weber mainitsee *Politik als Berufissa* (ks. *Max-Weber-Studienausgabe* 1/17, s. 41) esimerkkeinä tilapäispoliitikosta toimista äänestämisen, protestin tai suosionosoituksen kokouksessa, puheen pitämisen jne. Nykyaikana matkustaminen on tärkeä tilapäispoliitikon pelikenttä, ja on korkea aika nostaa sekä ajokortistakieltäytyminen että lentoboikotti debatin agendalle.

Allekirjoitin kansalaisaloitteen lentoveron puolesta 1.11. 2019.

Kari Palonen

Jälkikirjoitus: Miten olla matkustamatta? (kesäkuu-marraskuu 2021)

Maaliskuusta 2020 alkaen kaikki edellä kirjoitettu alkoi näyttää menneen ajan jutulta. Korona-pandemian vallitessa matkustamista on niin Suomessa kuin muuallakin rajoitettu, kielletty ja paheksuttu eri tavoin. *Virus-fortunan* oletetaan tarttuvan nimenomaan ”joukkoliikenteessä”, vaikka mitään selkeitä näyttöjä siitä, että näin olisi asia, ei ainakaan minun silmiini ole osunut.

”Varmuuden vuoksi” minäkin olen paljolti välttänyt junalla matkustamista sekä oppinut käyttämään maskia, desinfioimaan kädet ja pitämään turvavälit. Tosin Sanna Marinin hallituksen keväällä 2020 esittämää suositusta, että 70 vuotta täyttäneiden tulisi pysytellä kotona, en toki noudattanut, eikä mikään viranomainen silloin estänyt minun kaupassa, syömässä tai kirjastossa käyntejäni (ks. haastattelu Hesarissa, <https://www.hs.fi/politiikka/art-2000006510695.html>). Olen ajatellut, että emerituselämäni on joka tapauksessa niin epäsosiaalista että en ole pitänyt tartuntavaaraa reaalisenä ja puolentoista metrin välin pitäminen ihmisiin vastaa muutenkin omia elämäntähtämyksiäni. Mutta tiedän tuttuja ja kollegoja, jotka ovat minua vielä paljon varovaisimpia.

Kävin Interraililla tammikuussa 2020, tosin Ranskassa silloin vallinneiden junalakkojen vuoksi en päässyt Välimeren rannalle kävelemään, kuten useimpina vuosina. Parin edellisen vuoden tavoin rajoitin heinä-

kuussa matkustuksen pohjoiseen Skandinaviaan, mutta Ruotsin politiikan hallinnolle alistavan, yksilöiden elämästä piittaamattoman regiimin vuoksi jouduin rajoittamaan ”ulkomaisen” osuuden bussilla Rovaniemeltä Tromsøhön matkustamiseen. Syyskuun 2020 alussa matkustin laivalla Vuosaaresta Travemünde ja takaisin, välissä reilu viikko junissa Saksassa.

Juuri ennen tuota reissua polvivammani aktualisoitui ja pian sen jälkeen jouduin lainaamaan Helsingin kaupungin apuvälinevarastosta rollaattorin, jolla kuljin lokakuun lopulta alkaen ulkona liikkuessani, polven tekonivelleikkausta odottaessani – korona viivästytti operaation elokuuhun 2021. Näin minulla oli kahdenlaisia perusteita välttää matkustamista, mutta polvioperaation jälkeen pääsen taas juniin (ks. luvun loppujakso)

Olen toisin sanoen syksystä 2020 lähtien opetellut olemaan matkustamatta. Jyväskylässä olen sen jälkeen käynyt rollaattorin junaan ottaen muutaman kerran. Käynnit Helsingin keskustassakin ovat jääneet muutamaan kertaan – saksalaisten dekkareiden osto Akateemisesta on ollut tärkein motiivi. Tosin olen matkustanut ratikalla lyhyitä välejä, jotka ilman liikuntarajoitteisuutta kävelisin sekä muutaman kerran postiin Pasilan aseman alakerran K-kauppaan, taksilla mm. Messukeskukseen koronarokotusta varten. Kevään tullen pidensin rollaattorimatkoja. Näiden ”faktojen” perusteella olen alkanut hieman ymmärtää, millaista on elämä ilman matkustamista, ilman että olisi ruvennut siitä pitämään.

Nomadielämän rajat

Sisareni Vuokko Palonen on koonnut päiväkirjojensa ja valokuviansa perusteella vanhan puhelinluettelon paksuisen kokoelman matkoistaan 1960-luvulta lähtien (*Ulkomaille. Matkaelämäkertani 1966-2019*. Helsinki: V. Palonen, 2021). Hän korostaa sitä, ”me”, joiden etelämpää sinne muuttaneet vanhemmat elivät ”diasporassa” Pohjois-Pohjanmaalla, on aina matkustettu, alle kouluikäisistä lähtien. Minun matkustustyylini on erilainen kuin Vuokon: en pidä päiväkirjoja, en ota valokuvia enkä yleensä kaipaa ketään ”seuraksi” matkoilleni jne. Silti olemme molemmat eräänlaisia nomadeja, jotka eivät juurru ”kotiin” tai yhteen paikka-

kuntaan. Koronaregiimin ja liikuntarajoitteisuuteni oloissa olen kuitenkin tavallaan oppinut ymmärtämään, miten ”ihmiset, jotka ei matkusta” elävät ja ajattelevat.

Matkustamattomuudessa ottaa päähän ennen muuta päivien samalaisuus. Junilla liikkumisen ohella kaipaen hotellimajoitusta, joka toisi vaihtelua elämänrytmiin. Liikuntarajoitteisena en voi kovin paljon flaneerata ympäriinsä, mutta hotellissa on omat viehätyksensä, kuten aamiaiset ja muut palvelut, erilaiset kuin omat rutiinini. Vaikka hotellit ei käyttämälläni tasolla aina eroa kovin paljon toisistaan, silti niiden ”tarjonta” on aina erilaista. Pahimman sulkutilan aikana tuli mieleen, että pitäisi kokeilla hotelliviikonloppua Helsingissä, mutta monet hotelleistakin oli kiinni, mutta ehkä tämän voi ottaa agendalle, jotta ei totu ”koti”-puheeseen.

Televisiottomana – toki Internetin kautta YLE:n kanavilta jalkapalloa jo pitkään seuranneena – hotelleissa tulee käytetyksi tv-kanavien tarjontaa: jalkapalloa löytää enemmän kuin suomalaisilta maksuttomilta kanavilta. Toki korona-regiimin alkuvaiheessa netistä löytyi myös koko joukko vanhoja futismatseja. Vaikka usein muistinkin pelin tuloksen, ne palauttivat mieleen vanhoja pelityylejä sekä ajan ennen tiettyjä sääntömuutoksia: vasta vuonna 1992 kiellettiin se, että maalivahti saa ottaa käsillä kiinni oman pelaajan syötön taaksepäin –vuoden 1990 MM-kisoissa pelattiin tylsempää peliä kuin ennemmin tai myöhemmin.

Myös uutis- ja ajankohtaisohjelmat ovat etenkin saksalaisilla julkisen palvelun kanavilla ihan kiinnostavia, samoin olen usein törmännyt kiinnostaviin historiaohjelmiin. Suomessa en jaksa seurata eduskunnan täysistuntoja *live* – analysoin mieluummin tekstiksi translitteroituja debatteja – mutta ”parlamenttikanavat” Saksassa, Ranskassa ja Britanniassa ovat ihan katsomisen arvoisia. *Talkshowt* sen sijaan eivät kuulu suosikkeihini.

Olen asunut Hämeentiellä Vallilassa vuoden 2002 alusta. Pitkään en ollut kiinnostunut paikoista ympäristössä, vielä vähemmän ihmisistä. Vastapäisen kahvilan vaihtelevat pitäjät toki tuli pian tutuiksi, samoin pitempään säilyneiden ruokapaikkojen henkilökunta – vietnamilaisen ravintolan pitäjä jo tietää, että tilaan aina nuudelitofua. Rollaatorilla liikkeessä huomasin, että kaupan myyjätkin kohtelevat minua kuin tuttua, vaikka nimeltä minua ei kukaan kutsukaan ja virolainen kah-

vilanpitäjä oli identifioinut minut hesarin haastattelusta. Alan kaivata junaturistin ja hotelliin majoittujan anonyymisyyttä. En ole koskaan mennyt minnekään ”tutustuakseni ihmisiin” – muutama vuosikymmen yliopistolla niin opiskelijain kuin kollegojenkin parissa on taannut sen, että tunnen riittävästi ihmisiä.

Rollaattorin käyttö opettaa tiettyjä taitoja, esimerkiksi portaiden välttämisen tai varovaisuuden lumikelillä liikuttaessa. Se osoittaa myös, että mahdoton ei aina sittenkään ole täysin mahdotonta. Yleensä ihmiset ovat kovin avuliaita. VR:n henkilökunta auttaa, joten rollaattorilla kuljijan Interrailit ovat hyvinkin mahdollisia, kunhan suunnittelee reitit ja tekee valintoja, joissa junien vaihtoja voi minimoida tai varata niihin riittävästi aikaa. Rollaattoriliikunta on ollut hyvää harjoitusta jossakin tulevaisuudessa odottavan vanhuuden varalta.

Sulkutila vs. Schengenin sopimus

Vuoden 1956 maaliskuun yleislakko on lähin muistikuvani sulkutilasta. Tosin en kokenut kovin omakohtaisesti: koulua käytiin ja radio toimi: lakko tapahtui jossakin muualla kuin Oulaisissa. Suomessa sulkutila (*lockdown*) oli kevään ”Uudenmaan sulkua” lukuun ottamatta suhteellisen lievä, kun ei ollut ulkonaliikkumiskieltoa tai muita kovia keinoja, kuten monissa muissa maissa. Noutoruoka tuotti paljon roskaa, mutta menetteli sekin, kun vaihteli noutopaikkoja, ja olen oppinut, että valmisruokavalikoima on parempi kuin muinaisina opiskeluaikoinani, vaikka ruuanlaittoon minua sekään ei ole innostanut. Kirjastojen sulkeminen – kirjoja olisi pitänyt tilata etukäteen – tietysti häiritsi, kun tapani on alistaa itseni *fortunalle* ja katsoa mitä löytyy hyllyjä selatessa. Sillä välillä luin lähinnä saksalaisia dekkareita omista hyllyistä – useimmissa en muistanut kertomusta.

Vaikka ulkomaille matkustaminen tehtiin korona-regiimissä käytännössä yhtä mahdottomaksi kuin muinoin Neuvostoliitossa, sen seuraukset eivät kuitenkaan olleet yhtä dramaattisia. Internet tiettyyn rajaan saakka kompensoinut Interrailia primaariaineiston (parlamenttien debattit ym.) ja tutkimuskirjallisuuden hankinnassa kuin maailman tapahtumisen seurannassa. Uutta kirjallisuutta voi tilata netistä nopeasti ja mel-

kein samaan hintaan kuin kirjakaupoissa ulkomailla käymällä. Tavallaan minulla ei ole hirveästi valitettavaa. Tekstiä tulee vanhan *nulla dies sine linea*-periaatteen mukaisesti, enkä aina muista, mitä kaikkia julkaisuja minulla on odottamassa ulostuloa.

Zoom-yhteyksien käyttö on ensimmäisiä toimenpiteitä, joita korona-aikana on oppinut. Onneksi emerituksena en joudu istumaan professorikokouksissa ym. hallinnollisissa tapahtumissa, vaan voin valita mihin osallistunut, ilman että kukaan kontrolloi. Pienemmät workshopit tms. toimivat zoom-kokouksilla ihan kohtuullisesti, ja erityisesti olen mieltynyt muutamaan parin tunnin zoom-palavereihin väikkärintekijäin tai entisten oppilaiden kanssa. Ne ovat korvanneet myös puhelinkeskusteluita, joita toki niitäkin jonkin verran käytän. Ulkomaisia konferenssimatkoja teen edelleen mielellään, mutta tarvittaessa pärjään zoomillakin.

Vastoin yleistä mielipidettä olen myös nauttinut jalkapallomatseista ilman yleisöä tai välimatkoja yleisössä ylläpitäen. Joukkueiden fanien ”meikäläisyydessä” on paljon totalitaaristen puolueiden ja miehisten joukkoliikkeiden piirteitä, ja olisikin hyvä päästä yksilöllisempään kannattamiseen, joka voi vaihdella tai kohdistua useampiin joukkueisiin. Vaikka minäkin odotin 1960-luvulta lähtien Suomen futismaajoukkueen pääsyä arvokisoihin ja iloitsen siitä, että se tapahtui minun elinaikanani, medioiden ruokkima huuhkajamania edistää pikemminkin nationalismia kuin jalkapallon tuntemusta ja pelinlukutaitoa. On ollut myös hauska huomata, kuinka tyhjillä stadioneille pelaajat voi ohjata peliä enemmän sanoilla kuin mylvivän yleisön edessä. *Linguistic turn* on tulossa myös jalkapalloon.

Ilmeisesti korona-regiimi on provosoinut joitakin ihmisiä auton hankkimiseen. Eri maiden rautateiden ja rautatieläisten mielipide on kuitenkin, että junien pitäminen virusta levittävinä paikkoina on myytti. Lisäjärjestelyt paikkojen myynnin sekä juniin pääsyruuhkien välttämiseksi ovat epäilemättä tarpeen, mutta tehtävissä – VR on ainakin tehostanut junien siivousta ja ilmastointia. Epäluulo junamatkustusta kohtaan nojanee olettamukseen, että ihmisten tulisi ”pysyä kotona” ja että matkustaminen on ”tarpeetonta” tai ”vapaa-ajan” puuhaa. Junalla matkustaminen elämäntapana ei ole menettänyt merkitystään, mutta se pitää tilanteen vaatiessa sovittaa koronan vaatimiin varotoimiin.

Schengenin sopimuksen vapaasta liikkuvuudesta tinkiminen osoit-

taa, että päinvastoin kun perussuomalaiset sanovat, juuri kansallisvaltio on nykyajan lähin vastine Neuvostoliitolle: se ylläpitää ja legitimoii riippuvuudetta kansallisuudesta, identiteetistä, me-hengestä, yhteisöllisyydestä ynnä muista orjuuden muodoista. Siihen on myös rakennettu sisään epäluulo liikkumista, muutosta ja matkustamista varten – ”koti, uskonto, isänmaa”-fraasin mielessä. Euroopan unioni on pelikenttä, joka on lisännyt ratkaisevasti sekä politiikan pelivaraa että yksilöllistä vapautta (ks. myös kirjoitusta ‘Politicisation of Travelling. Interrail and Freedom’. *Journal of Autonomy and Security Studies* 4, 2020, 64–81).

Pandemian oloissa Neuvostoliittoa muistuttava rajansulkuretoriikka on lyönyt täysin läpi: vaikka juristit ansiokkaasti ovat sanoneet, että Schengenin sopimusta vapaasta liikkuvuudesta ei voi noin vain irtaantaa, näin on tehty käytännössä kaikissa Euroopan Unionin jäsenmaissa – ja matkustuksen salliminen on vaatinut erityistä lupaa. Vaikka virus ei pysähdy rajoille, sitä on yritetty pysäyttää vanhat rajapuomit ja -tarkastukset palauttamalla ja niiden myötä koppelakkeja tai univormuja käyttävät auktoriteetit, jotka EUn ja Schengen-alueen yhteydessä menettävät merkityksensä.

En siis pidä rajoituksia sinänsä pahana, kuten hobbesilaista vapautta kaikista esteistä kaipaavat, vaan käsitän vapauden riippuvuuden vastakohtaksi (ks. kirjoitustani <https://politiikasta.fi/parlamentaarinen-valta-ja-vapaus/>). Maskit, turvavälit, testit ja rokotukset eivät ole vapauden rajoituksia, vaan niillä voi vähentää riippuvuutta ja siten mahdollistaa matkustamisen. Tässäkin olen valmis lisäämään EU:n päätösvaltaa.

Sulkutilan maissakin parlamentit on yleensä pidetty toiminnassa – turvavälin ja maskin käyttö sielläkin huomioon ottaen ja paljolti zoom-kokouksia käyttäen (ks. dokumentit Inter-Parliamentary Unionin sivuilla: <https://www.ipu.org/country-compilation-parliamentary-responses-pandemic>; <https://www.ipu.org/news/news-in-brief/2020-04/how-run-parliament-during-pandemic-q-and>). Eri maiden parlamentit ovat osoittautuneet hyvinkin innovatiivisiksi mahdollistaakseen toimintansa.

Silti poikkeustilanne vahvistaa hallituksen ja byrokratian valtaa parlamentin kustannuksella. Koronarajoitusten nimissä on tehty ylilyöntejä, on yritetty uudelleen sitoa ihmisiä ”turpeeseen”, ts. kotiin ja paikallaan

pysymiseen, sen sijaan että olisi kysytty, miten yksilöllistä vapautta riippumattomuuden vastakohtana on näissä oloissa mahdollista ylläpitää ja edistää. Itse pidän junalla matkustamista yli valtion rajojen eräänlaisena edustavana esimerkkinä siitä, miten tällaista vapautta voi harjoittaa.

Pandemiaa on käytetty argumenttina toimiin, joita voi pitää suoranaisen ”reaktion retoriikkana” Albert O. Hirschmanin tunnetun teoksen (1991) otsikkoa lainatakseni. Kriisitilannetta on taas kerran tulkittu Carl Schmittin *Politische Theologie*-teosta (1922) oppaana käyttäen, hallituksen ja viranomaisten vallan vahvistamiseen ja parlamentaarisen kontrollin heikentämiseen. Ruotsin korona-politiikka, jossa Anders Tegnell, on toiminut schmittiläisenä ”suvereenina joka julistaa poikkeustilan”, on ääriesimerkki: tartuntoja ei ole pyritty kahlitsemaan vaan jääty odottamaan ”laumaimmunitteettia”, minkä nimissä hoitokoteihin tuomittujen ikäihmisten elämä on oltu valmiita uhraamaan.

Vanhat argumentit yksilöllisen vapauden epäilyttävyydestä on nostettu esiin ja ihmisten toimintoja on jaettu ”systeemirelevantteihin” ja muihin – ikään kuin ”systeemin toimivuus” olisi joku arvo sinänsä. Korona-protesteilla on vaadittu ”paluuta normaaliin”, ja ”normaaliuus” olikin keskeinen periaate Saksan äärioikeistolaisen AfD-puolueen vaaliohjelmassa syyskuun 2021 liittopäivävaaleissa.

Pandemian päättymisen voi päinvastoin nähdä tilaisuutena arvojen kääntämiseen (Nietzsche: *Umwertung der Werte*, vrt. Skinner, *paradiastole*). Vapaus- ja ympäristöargumentit yhdistäen tulisi tietoisesti rajoittaa autoilua kaupungeissa, joukkomittaista lentoturismia, loistoristeilyjä sekä liike- ja kokousturismia, akateeminen konferenssimatkustus mukaan lukien. Finnairin subventointi on täysin väärä signaali, eikä autoilun vaikeuttamisessa eri keinoin pelätä perussuomalaisia ja heidän hengenheimolaisiaan. Sen sijaan EU:n instituutioiden aseman vahvistamiseksi pitäisi tukea niiden *live*-kokousten pitämistä mahdollisimman pitkälle.

Vaikka Sanna Marinin hallitus onkin paras pitkästä ajasta, siltäkin puuttuu poliittista mielikuvitusta ja riittävää epäluuloa ns. asiantuntijoita kohtaan. Sekin on turvautunut sulkuihin nopeina ja yksinkertaisina ratkaisuin ja legitimoinut kotielämän ja kotimaanmatkailun ihanuutta. Ajatus vapaudesta riippuvuuden vastakohtana sekä sen mahdollistaminen turvavälejä, käsihygieniää ym. noudattaen ja joukkotapahtumia

välttämättä ovat puuttuneet sen poliittisesta repertoaarista. Olisi korkea aika irrottautua porvarillisesta kotipuheesta ja mahdollistaa junalla matkustamisen näkeminen osana vapaudellista elämäntapaa.

Interraililla tekonivelen kanssa (loka-marraskuu 2021)

Koronarajoitukset ovat poistuneet läntisen Euroopan rajoilta kesästä 2021 lähtien eikä tautitilanteen paheneminen ole vielä johtanut uuteen sulkuun. Junat kulkevat suunnilleen aikataulun mukaisesti, ja kokemukseni mukaan varsin täysinä. Maskeja ei juuri käytetty Ruotsissa ja Tanskassa, mutta Saksassa ja Ranskassa niitä vaadittiin junissa ja asemilla. Hotelleissa ja joskus myös ravintoissa ja kahviloissa vaadittiin koronarokotustodistus, jonka paperiversiota en aluksi ymmärtänyt kuljettaa mukani.

Pitkillä junamatkoilla – matkustin yhden päivän aikana junaa kerran tai useammin vaihtaen Tukholmasta Berliiniin, Berliinistä Marseilleen sekä Hampurista Tukholmaan – maskin koko ajan päällä pitäminen tuntui toki rasittavalta, joten ruoka- ja juomatauot oli erityisen tarpeellisia.

Poliittista kiistaa käydään eri maissa siitä, mitä pitää ja saa tehdä rokottamattomille. Saksassa rokottamattomuus on *Der Spiegelin* kyselyn mukaan puoluekysymys. Rokottamattomista puolet kannattaa äärioikeistolaista AfD-puoluetta (joka sai syyskuun liittopäivävaaleissa n. 10 prosentin kannatuksen), 15 prosenttia pientä protestipuoluetta nimeltä *Die Basis* (<https://www.spiegel.de/politik/deutschland/corona-und-die-afd-zwei-von-drei-ungeimpften-waehlen-rechte-parteien-ada3157d2-c123-4796-898a-9f6bb35ee918> ja <https://taz.de/Coronazahlen-in-Deutschland/!5816664/>). Jos oikein ilkeästi ajattelisi, voisi nähdä nämä itsetuhon puolueina, jotka toki vaarantaa muidenkin puolueiden kannattajia. Ehkä Suomessa erot eivät olisi ihan yhtä suuria, mutta luulen että moista kyselyäkään ei uskalleta tehdä.

Lähdin reissuun siitä huolimatta, että pari kuukautta tekonivelooperaation jälkeen kuulun edelleen liikuntarajoittuneisiin. Rollaattori ja kyynärsauvat on palautettu kaupungille, mutta ulkona olen käyttänyt paljon matkalaukkua kauppakassin ja kävelykepin yhdistelmänä, samoin

kävelysauvoja, joiden kanssa on vaikea kuljettaa tavaroita. Interrailille otin isomman matkalaukun, mutta kun päätin että en osta tavanomaista määrää kirjoja – niitä taisi tulla puolenkymmentä kappaletta, parista dekkarista pääsin matkalla eroon – laukun kanssa kulkeminen oli suhteellisen ongelmaton. Ilman laukkuakin kävelin parhaina päivinä välillä pari kilometriä yhteen menoon, mitä en vielä kotimaassa ole tehnyt. Kun matkalla ei voinut polkea kuntopyörää, ja junissa ei ollut kunnollista tilaa fysioterapeutin suosittelemille jalanheilutusohjelmille, polvet joissakin suhteissa rasittuivat enemmän kuin Helsingissä.

Liikuntarajoitteisuus tuli näkyviin kolmessa suhteessa. Jonossa seisomista yritin kaikin tavoin välttää – Marseillen paikkalippujonossa minulle annettiin tuoli, mutta epäilen, että jonotus silti kesti kauemmin kuin muuten. Monessa kaupungissa jouduin edelleen kävelemään portaita alaspäin, mikä toki sujuu mutta on hidasta ja rasittavaa, varsinkin matkalaukun kanssa. Se että liukuportaat kulkevat usein vain ylöspäin, mutta alas pitää mennä portaita, on polvivammaisten syrjintää. Etenkin Ruotsin X 2000-junissa istuimet on niin matalalla, että ylös pääsemisessä oli suuria hankaluuksia. Nuo junat ovat 1980-luvun tuotteita, toivottavasti uudemmissa junissa tuolin korkeutta voisi säätää.

Näitä seikkoja ei yleensä noteerata matkustamisen organisoinnissa. Mutta en valita enempää: periaatteessa Interrail sujuu hieman liikuntarajoitteisenakin hyvin, junien henkilökunta ja muut matkustajat auttavat tarvittaessa tai antavat tilaa esimerkiksi raitiovaunuissa. Enköhän junaile Euroopassa vielä kohtuullisen pitkään.

II AINEJÄRJESTÖ PUOLUEEN KEVÄTMATKOJA – KOKEMUKSIA

Jyväskylästä Eurooppaan jo vuodesta 1984

Meeri Haapakoski

Jyväskylän yliopiston valtio-opin opiskelijat ovat jo neljällä vuosikymmenellä tehneet ekskursioita, eli ryhmäopintomatkoja professori Kari Palosen kanssa Euroopan eri kaupunkeihin. Matkoista on muotoutunut jo hyvin perustellusti perinne. Ensimmäinen matka tehtiin vuonna 1984, ja edelleen matka kuuluu opiskelijoiden kevätsuunnitelmiin. Usein matka on järjestetty keväällä - lukuvuosi on loppuillaan ja viimeiset kurssisuoritukset tehtynä. Jokainen uusi vuosikurssi on vuorollaan saanut tutustua ekskursionperinteeseen ja myös muotoilla perinnettä oman näköisekseen. Tässä tekstissä viitataan ekskursioihin myös Puolue ry:n ekskursiona sen vuoksi, että valtio-opin opiskelijoiden yhteisössä järjestöllä on keskeinen rooli ja esimerkiksi matkajärjestelyitä on monesti hoidettu järjestöaktiivien toimesta. Ekskursioille on toki voinut osallistua muutkin valtio-opin opiskelijat kuin ainejärjestön jäsenet.

Matkasuunnitelmiin on usein ryhdytty jo hyvissä ajoin talvella. Matkakokohteesta riippuen matkasuunnitelmat on myös saatettu lyödä loppuun viime hetkellä. Esimerkiksi Venäjälle matkustettaessa viisumien hankintaan on ollut syytä ryhtyä hyvissä ajoin, toisaalta länsinaapurisiin tai Keski-Eurooppaan on päästy hyvin nopeastikin, kun vain sopiva viikko Karille ja opiskelijoille on löytynyt. Ekskursiot ovat olleet kes-

toltaan pääsääntöisesti muutamasta päivästä viikkoon. Joskus osa opiskelijoista on myös jäänyt jatkamaan ulkomaanmatkaa yhteisen ohjelman jälkeen.

Valtio-opin opiskelijoille ekskursionperinteellä on henkilökohtaisella tasolla suuri merkitys. Tarkastelen kuitenkin Jyväskylän yliopiston valtio-opin opiskelijoiden ekskursionperinnettä myös laajennetusta näkökulmasta, opintomatkoja erityisenä matkailun muotona. Opintomatkoista ei ole tehty laajempaa akateemista tutkimusta, sen sijaan usein opintomatkat nähdään yhtenä matkailun muotona, jota voivat hyödyntää esimerkiksi erilaiset yhteisöt ja hankkeet lisätäkseen osaamista ja kokemusta. Kirjallisuudessa opintomatkoilla, ekskursionilla ja tutkimusretkillä sen sijaan on vankka asema. Opintomatkoista kenties ensimmäisenä on kirjoittanut Richard Lassels 1670-luvulla, kun hän esitteli ”Grand Tour”-käsitteensä (ks. Rosenberg Matt, 2019: Grand tour of Europe, www.thoughtco.com). ”Grand Tour” tarkoitti tuohon aikaan erityisesti aatelisten englantilaisnuorten Eurooppaan kohdistuneita opintomatkoja, jotka saattoivat kestää kuukausista jopa useampaan vuoteen. Matkojen tarkoituksena oli laajentaa näkökulmia, opiskella arkkitehtuuria, maantiedettä ja tutustua vieraisiin kulttuureihin. Myös uusien kielten opettelu ja länsimaisen kulttuurin synnyinsijoihin tutustuminen ovat olleet matkoille ominaista. Erityisesti italialaiskaupungit kuten Rooma tai Venetsia olivat *grand tourien* suosituimpia kohteita.

Mitä yhteistä valtio-opin opiskelijoiden opintomatkoilla sitten on näiden historiallisten *grand tourien* kanssa? Vaikka aika ja olosuhteet ovat nykyään hyvin erilaiset, kuin 1600-luvulla, löytyy *grand tour*-perinteestä hyvin paljon temaattisesti samaa kuin opiskelijoiden Eurooppaan kohdistuvista ekskursionista: Ollaan kiinnostuneita siitä, minkälainen maailma on oman elämänpiirin ulkopuolella ja halutaan kokea se omakohtaisesti. Matkoilla on merkitystä myös uusiin paikkoihin tutustumisen ja kielten opiskelun kannalta.

Puolue ry:n ja Kari Palosen ekskursionien kohteet ovat olleet Euroopassa. Sen taustalla on ensinnäkin käytännön syitä: Matkustusaika on pysynyt lyhyenä ja taloudelliset kustannukset ovat pysyneet kurissa. Kohdekaupunkeihin on lisäksi parhaimmillaan päässyt rautateitä pitkin. Kari on suosinut matkustamisessaan aina maa- ja merireittejä, joten Euroopan kohteet ovat sopineet matkasuunnitelmiin hyvin. Junalla

matkustaminen tuntuukin tässä ilmastokeskustelun vahvasti sävyttämässä ajassa ajankohtaisemmalta kuin pitkiin aikoihin. Interrail-kulttuurin ehkä hieman jo hiivuttua 2000-luvulle tultaessa voidaan nähdä eri maiden väliselle junalla matkustamiselle jälleen aivan uutta kysyntää.

Keskeinen tarkoitus matkoilla on myös ollut muihin kulttuureihin tutustuminen. Läntisen kulttuuripiirin vaikutuksessa eläneinä meillä jyväskyläläisillä valtio-opin opiskelijoilla ei mitään suurempia kulttuurishokkeja Eurooppaan matkatessa tullut vastaan, mutta myös eri Euroopan maissa voidaan arkea elää hyvin eri tavoin, minkä vuoksi matkailu Euroopassa avartaa myös siinä missä matkailu kaukomaille. Lisäksi ilmasto ja maantiede luovat omat erityispiirteensä kaupungeille ja matkakohteille. Monella kerralla ekskursioilla on yllätetty kevään nopeammasta etenemisestä ja säät ovat olleet jo suomalaisella mittapuulla kesäisiä.

Ekskursiot eri vuosikymmenillä

Jyväskylän valtio-opin opiskelijat ja professori Kari Palonen ovat tehneet yhteisiä ekskursioita vuodesta 1984 lähtien. Ensimmäinen matka suuntautui Pariisiin, jossa osa ekskursioseuruetta oli muun muassa seurannut anarkistien vappumarssia [tästä on Marja Paavilaisen juttu Keski-suomalaisen silloisessa nuorisoliitteessä, KP]. 1980-luvulla matkojen kohteena oli Länsi-Euroopan pääkaupunkeja, kuten Tukholma, Lontoo sekä Berliini. Vuonna 1989 matka sen sijaan suuntautui itään, silloiseen Leningradiin eli Pietariin.

1990-luvulla matkakohteiksi valikoitui jälleen useamman kerran Berliini sekä muut junalla saavutettavat kohteet kuten Itä-Euroopan Praha ja Budapest. Ensimmäiset halpalentoyhtiöt alkoivat liikennöidä Suomesta Eurooppaan 2000-luvun alkupuolella, jolloin myös valtio-opin opiskelijoille tuli mahdollisuus matkustaa ekskursioille myös lentämällä. 2000-luvulla vierailtiin muun muassa Berliinissä, Brysselissä, Riassa ja Pietarissa. Edelleen kuitenkin suosittiin myös yhteisöllisiä matkustustapoja, kuten vuoden 2006 matkalla Riikaan, jolloin matka taitettiin yhteisesti bussilla.

2010-luvulla ekskursioiden kohteet valittiin edelleen Palosen ja opiskelijoiden yhteistyönä, ja kulloinkin matkan kohteeseen vaikutti paljon se, missä osallistuja- ja järjestäjryhmän jäsenet toivoivat pääsevänsä käy-

mään. 2010-luvulla vierailtiin Budapestissa, Frankfurtissa, Pietarissa, Krakovassa, Berliinissä, Vilnassa, Hampurissa, Kööpenhaminassa ja Wienissä. Varsinkin 2010-luvun alkupuoliskolla matkat edistivät myös Karin ja valtio-opin opiskelijoiden tutustumista toisiinsa, sillä Kari toimi tuolloin akatemiaprofessorina eikä käynyt säännöllisesti yliopistolla, joten uusiin opiskelijoihin tutustuminen Jyväskylässä oli vaikeampaa. Ekskursioilla opiskelijat ja Kari pääsivät tutustumaan puolin ja toisin. Monesti ekskursiot loivat myös tutustumisen mahdollisuuksia eri vuosikursien opiskelijoille, sekä jälleennäkemisen mahdollisuuksia esimerkiksi vaihto-opiskelijana olevien kanssa.

Matkustamisen trendejä 2010-luvulla

2010-luvulla nuoruuttaan ja opiskeluvuotiaan viettäneille kansainvälisyys on arkipäivää. Yhtenä merkittävänä tekijänä tässä on ollut internet ja erityisesti älylaitteet. Niiden avulla pystyy reaaliaikaisesti seuraamaan tapahtumia maailmalta, niin politiikan, kulttuurin, kuin viihteekin saralla. Matkustaminen fyysisesti johonkin paikkaan tuottaa kuitenkin uutta kokemusperäistä tietoa, joten meille 2010-luvulla Puolueen ekskursioilla mukana olleille retket ovat aivan yhtä merkityksellisiä kuin aikaisemmillekin sukupolville, vaikka olemmekin saaneet monessa mielessä elää kansainvälisempien vaikutusten ympäröimänä. Ekskursioissa viehättävää onkin, että etukäteen ei voi tietää, millaisiin paikkoihin matkalla voi tutustua. Internetin kuva- tai karttapalveluista voi toki saada ennakkokäsityksen eri paikoista, mutta paikalla läsnä oleminen tuottaa silti aivan erilaisen tunne- ja tietokokemuksen.

Aivan viime vuosina ilmastokysymykset ovat nousseet maailmanlaajuisesti keskeiseksi keskustelun ja myös väittelyn aiheiksi. Ilmastokysymyksillä on myös politikoitu aktiivisesti. Lentomatkustamisen päästöistä ja päästöjen kompensoimisesta keskustellaan sosiaalisessa mediassa ja kirjoitetaan perinteisessä mediassa lähes viikoittain. On esitetty kysymyksiä siitä, pitäisikö ihmisten harrastaa lentomatkustamista enää ollenkaan. Muut matkustusmuodot voisivat ainakin osittain korvata lentomatkustamista, mutta kaukomaille ei silloin olisi enää asiaa, ellei olisi valmis pitkään ja vaivalloiseen matkantekoon. Radikaaleimmat ehdo-

tukset ovat koskeneet matkustamista ylipäänsä, riittäisikö että matkan korvaisi esimerkiksi videopelien pelaaminen, kuten Helsingin Sanomienkin kolumnisti Iikka Kivi pohti kolumnissaan syksyllä 2019. Nojatuolimatkat omalta kotisohvaltakin ovat saaneet syvempää ja aidompaa sisältöä internetin mahdollistaessa tutustumisen kaukaisempiin ja eksoottisempiin paikkoihin. Aina ei kuitenkaan tarvita uusia ja eksoottisia kohteita, kokipa ne sitten fyysisesti tai virtuaalisesti, vaan mielenkiintoisempaa voi olla vaikkapa seurata New Yorkissa asuvan henkilön arkea sosiaalisen median kautta.

Puolue ry:n ekskursioilla tärkeää on ollut myös tutustuminen valtiopöytäopin ja valtio- tai yhteiskuntatieteiden opiskeluun Euroopan eri kaupungeissa. Opintahjoihin tutustumalla ollaan myös päästy tapaamaan opiskelijakollegoita, professoreita ja tutkijoita ympäri Eurooppaa. Omia akateemisia verkostojaan on päässyt laajentamaan, ja se onkin tuonut monelle opiskelijalle arvokasta lisätietoa eri mahdollisuuksista esimerkiksi jatko-opintojen tai työmahdollisuuksien suhteen. Kohdekaupungeissa on usein järjestetty tapaaminen myös kaupungissa vaihto-opiskelijoina olevien kanssa.

Matkustaminen 2010-luvulla verrattuna 1600- ja 1700-luvun *grand toureihin* on hyvin helppoa, mutta se voi olla myös saastuttavaa, kuten edellisissä kappaleissa pohdin. Erityisesti lentämisen saastuttava vaikutus jää matkustustavan helppouden takia usein unohduksiin ja sitä ei haluta ajatella. Matkustaminen on tullut helpommaksi kuitenkin myös yhteisten poliittisten päätösten avulla. Schengenin sopimus on helpottanut ja nopeuttanut sopimusalueella maiden rajojen ylittämistä, ja yhteisvaluutta euro helpottaa matkailijan arkea.

Myös internet on helpottanut matkustamista aivan ratkaisevalla tavalla. Internetistä löytää muutamalla klikkauksella vinkit eri matkakohteisiin etsipä sitten ravintoloita, kauppoja tai vaellusreittejä. Maksaminen esimerkiksi pankkikortilla on myös nopeutunut ja helpottunut, ja käytännössä paikallista valuuttaa ei tarvitse niillä alueilla, joilla pankkikortin käyttäminen onnistuu. Internetin avulla matkakohde tulee ikään kuin lähemmäksi jo ennen matkaa, kun kohteeseen voi tutustua netissä, majapaikan voi varata jo valmiiksi vertaillen internetistä löytyviä käyttäjäkokemuksia ja kuvamateriaalia sekä voi tutustua jo valmiiksi paikkoihin, joissa haluaisi vierailla.

Onko matkustamisen tuomat autenttiset kokemukset sitten kokonaan uhattuna, kun globalisaatio ja internet ovat yhtenäistäneet maailmaa siinä määrin, että ainakin suurkaupungeissa voi tehdä samoja asioita huolimatta siitä, missä maassa vierailee? Entisaikojen *grand tourien* ajattelua mullistavat matkakokemukset täysin vieraisiin paikkoihin, joista on kuullut lähinnä vain kertomuksia, eivät välttämättä enää toteudu, ainakaan ellei ole valmis näkemään hieman vaivaa. Maailmassa on toki sellaisia paikkoja vieläkin, jotka ovat esimerkiksi internetin ulottumattomissa, mutta myös turismin ulottumattomissa. Tällaisiin paikkoihin pääseminen voikin olla myös vaikeaa ellei vaarallistakin, ja on myös luonnon kannalta parempi, ettei ihminen pyrkisikään pääsemään aivan kaikkiin maapallon kolkkiin käymään. Oivalluksia voi saada ja uusia asioita voi oppia kuitenkin myös matkoilla lähiympäristöön, tai tutun tuntuisiin kaupunkeihin. Avoin asenne ja uteliaisuus auttavat näkemään asioita ja ilmiöitä, joita ei välttämättä omassa arjen piirissään havaitse.

Ekskursioiden ohjelma

Ekskursiomatkojen ohjelman suunnittelussa opiskelijoilla on aina ollut keskeinen rooli ja myös mahdollisuus suunnitella matkaa toivomusten mukaan. Useimmissa kaupungeissa Kari Palosella on ollut joko tuttavias tai tutkimukseen liittyviä yhteyksiä yliopistolla, joten useilla ekskursioilla olemme vierailleet paikallisissa yliopistoissa. Erityisen mielenkiintoista on ollut kuulla kyseisten kaupunkien tiedekuntien tutkimuksen painotuksista. Lisäksi olemme vierailleet esimerkiksi edustustoissa, suurlähetystöissä ja myös kaupungeissa sijaitsevissa hallintoelimissä. Matka-kohteissa on totta kai täytynyt tutustua myös paikallisiin kirjakauppoihin ja onpa mahdollisuuksien salliessa käyty yhdessä myös jalkapallopelissä, kuten Lontoon ekskursiolla v. 1999.

Matkojen ohjelmaa on useimmiten suunniteltu etukäteen siten, että ainakin muutamasta vierailukohteesta on alustavasti keskusteltu ja sovittu. Lisäksi opiskelijat ovat keskenään huolehtineet yhteisestä majoituksesta ja siitä, miten kukin matkustaa paikan päälle. Mitään varsinaisia ryhmä- tai seuramatkoja ekskursiot eivät siis ole (1990-luvun alun jälkeen) olleet, vaan jokaisen on täytynyt ottaa selvää omista matkustus-

tavan valinnoistaan tai syömisistään ekskursion aikana. Tällaiset matkat eivät tietenkään onnistuisi ilman jonkinlaista ryhmähenkeä, vaan aina täytyy olla useampia, jotka sopivat vierailusta tai ruokailusta samassa paikassa. Luonnollisesti ryhmässä toimiminen on edellyttänyt välillä omien intressien siirtämistä taka-alalle, mikä on välttämätöntä ryhmän yhdessä pysymisen kannalta.

Museot ovat olleet yksi keskeinen vierailukohde ekskursioilla. Suomessakin on paljon mielenkiintoisia museoita, mutta lukumäärällisesti ja aineistojen laajuutta ajatellen täkäläiset museot harvoin pystyvät kilpailemaan esimerkiksi suurten eurooppalaiskaupunkien museotarjonnalle. Monta muuta asiaa voi tehdä nykyisin internetissä, mutta museovierailut ovat vielä toistaiseksi internetin ulottumattomissa. Monella museolla voi kuitenkin olla viestinnällisiä tarkoituksia varten perustettu some-tili, jolla saatetaan esimerkiksi esitellä museon teoksia. Some-tiliä ei kuitenkaan ajatella ainakaan vielä täydellisenä museovierailuna – se voi toki täydentää sitä.

Ruokailu on kuulunut aina myös erityisenä ohjelmanumerona ekskursiolle, ja ruokailun arkisen välttämättömyyden olemus ainakin hieman pienenee ekskursioilla. Matkalla ollessa ruokailu on toki myös arkinen välttämättömyys ja nälkä saattaa yllättää varsinkin silloin, kun näköpiirissä ei ole ruokapaikkoja. Kuitenkin matkalla ollessa ruokailu on myös tärkeä osa matkakokemusta ja avointa tutustumista kohdepaikkaan sekä tila kokemusten refleksioinnille matkalaisten kesken. Palosen ehdotuksesta on vierailtu usein eri maiden keittiöiden perinteitä kunnioittavissa ravintoloissa. Usean suomalaisen arkiruokaan tottuneen opiskelijan makumaailmat ovatkin varmasti laajentuneet ekskursioruokailujen ansiosta.

Ennen matkaa ohjelmaa on siis löyhästi luonnosteltu, mutta myös spontaaneille päätöksille on jätetty tilaa. Matkakohteessa ideoita voi saada paikallisilta, lehdistä ja ilmoituksista tai vain karttaa selailemalla. Näin ollen on koettu hyväksi toimintatavaksi, että seuraavan päivän ohjelma voidaan sopia vasta paikan päällä, vaikka edellisenä iltana tai saman päivän aikana. Joka kerralla ekskursio on taatusti ollut matkaseurueensa näköinen, ja ohjelma on ilmentänyt seurueen toiveita ja tavoitteita uuteen paikkaan tutustumisessa.

Internetlähteet

- Kivi, I. 2019: Luonto säästyy, jos ei lennä vaan pelaa – Peli voi antaa vahvan tunteen toisessa paikassa olemisesta <https://www.hs.fi/elama/art-2000006206611.html>
- Rosenberg M. 2019: Grand tour of Europe <https://www.thoughtco.com/grand-tour-of-europe-1435014>

Ekskursioiden vuodet ja kaupungit

- 2019 Berliini
- 2018 Wien
- 2017 Kööpenhamina
- 2016 Hampuri
- 2015 Vilna
- 2014 Berliini
- 2013 Krakova-Oswiecim
- 2012 Pietari
- 2011 Frankfurt
- 2010 Budapest
- 2009 Pariisi
- 2008 Berliini
- 2007 Riika
- 2006 Pietari
- 2005 Bryssel
- 2004 Berliini - Praha - Wien
- 2003 Pariisi
- 2002 Tukholma
- 2001 Berliini
- 2000 Pariisi
- 1999 Lontoo-Cambridge
- 1998 Budapest
- 1997 Praha
- 1996 Pariisi
- 1995 Budapest

1994 Manchester-Lontoo
1993 välivuosi, Kari Frankfurtissa.
1992 Berliini
1991 Tartto
1990 Wien - Budapest - Praha
1989 Leningrad
1988 Pariisi
1987 Lontoo
1986 Tukholma
1985 Berliini
1984 Pariisi



Kuva 1: Kari Palonen ja ekskursioon osallistujia Ulica Retoryka -nimisellä kadulla Krakovassa vuonna 2013. Kuvaaja: Atte Koskinen

Heino Nyyssönen

**”On vuosi ’85, kauan on aikaa siis...”
– Vappu kahdessa maassa ja mitä siitä
seuras**

Aivan liian usein ihmiset luulevat muistavansa. Vaikka oletinkin muistikuvieni olevan selkeitä, niiden kaivaminen esiin vuodelta 1985 oli yllättävän työlästä. Kun esimerkiksi New Yorkiin 9/11 liittyneitä ns. salamavalomuittoja tutkittiin aina kuukausi ennen vuosipäivää vuoden, kolmen ja kymmenen vuoden aikajaksoilla, keskeinen tapahtuma muistettiin. Sen sijaan yksityiskohdat kuten mitä teit, missä tai kenen kanssa olit, muuttuivat erityisesti ensimmäisen vuoden aikana (Hirst et al 2015, 604–623).

Olen ollut ainejärjestö Puolueen matkoilla Berliinissä, Tukholmassa ja Lontoossa vuosina 1985–1987. Olen myös avustanut ainejärjestön retkiä Budapestissä 1990, 1995, 1998 ja 2010 sekä Berliinissä 2001. Viimeksi mainitussa olen vuoden 1985 jälkeen vierailut lukuisia kertoja ja olen myös opettanut lukuvuoden Humboldt-yliopistossa. Lopullisen sysäyksen kirjoitukselle antoi kevään 2019 vierailuni ja vanhan, 1987 matkallani ostamani, kartan ”löytyminen” muiden joukosta.

Kun vielä alkuvuodesta 2017 määrittelin jossakin harrastukseksi poliittisen matkailun, artikkeli pohtii ja työstää edelleen ajatusta poliittisesta matkailusta. Kirjoitus perustuu edellä mainittuihin Berliinikokemuksiini yli kolmen vuosikymmenen ajalta. Mukana on myös

vaikutteita 2009 julkaisemastani Kosmopolis-lehden artikkelista, jossa määrittelin kolme poliittisen turistin tyyppiä: pyhiinvaeltajan, agnostikon ja kriitikon (Nyyssönen 2009). Tavoitteenani on puolustaa agnostikon roolia matkalaisena. Toisin kuin populistis agnostikko ei tyydy tavallisuuteensa tai tietämättömyyteensä vaan matkustaa ja ottaa asiasta selvää.

Edelleen väitän, että yhden sijaan matkoja on aina kolme: ennen, itse matkalla ja matkan jälkeen. Tarkoitukseni onkin tässä soveltaa tekemääni jakoa tapaukseen Berliini. Teesinäni on, että matkailu ei tunnustusti vain avarra vaan pikemminkin rohkaisee jatkuvaan oppimiseen ja uuden ymmärrykseen. Kirjoituksen lopuksi tarkastelen lähemmin yhtä matkan seurauksista eli radikaalina ja vaihtoehtoisena tunnetun Berliinin poliittisia voimasuhteita Weimarin tasavallasta nykypäivään.

Historioitsijat kirjoittavat toisen asteen historiasta, jossa tarkastellaan sitä, kuinka tapahtumat on nähty myöhemmin, kuinka niitä on käytetty, väärinkäytetty tai muokattu perinteeksi (Kervanto Nevanlinna 2016, 219). Näkökulma lähestyy kollektiivisen muistin tutkimusta, jossa nykyisyyden ja itse muistelemisen perspektiivi korostuu. Tähän en ole kuitenkaan koonnut uudelleen vuoden 1985 matkakollektiivia. Työmetodini perustuu eräänlaiseen sipulin kuorimiseen tai fenomenologiaan, jossa muistin kerrostumia karsimalla koetan päästä takaisin vuoteen 1985. Erillisiä muistiinpanoja ei ole, vaan käytössäni ovat ne 16 valokuvaa, jotka olen ottanut sekä Länsi- että Itä-Berliinissä huhti-toukuussa 1985.² Digiajan selfie-kasvatin voi olla vaikea kuvitella, kuinka paljon tuolloin jopa matkakuvien määrissä säästettiin. Valokuvat olivat oikeasti tarkoitettut matkamuuistoiksi, eikä jaettaviksi virtuaalijulkisuudessa. Poliittisen historian kielellä valokuvani ovat menneisyyden tirkistysaukkoja, jotka silloisesta hetkellisyydestään huolimatta voivat avata myös aikakauden kontekstia. Lisäksi käytän myöhemmiltä matkoiltani tekemiäni muistiinpanoja.

2 Tässä yhteydessä kiitän Harri Välisaloa kommentteista ja Anne Hytöstä lähetetyistä lisäkuvista. Kiitos kuuluu myös Kari Paloselle kommentteista sekä Roger Norrille arkistotyöstä.

Poliittinen matkailu ja muistin kerrokset

Poliittisella matkailulla tarkoitan toimijan tai tutkijan halua muodostaa oma käsityksensä jostakin historiallisesta asiasta, tapahtumasta tai niiden myöhemmästä käytöstä. Pentti Saarikosken kysymys ”Mitä tapahtuu todella” voi toteutua nykyisin myös virtuaalisesti, mutta useimmissa tapauksissa edellyttää kenttätyötä eli matkustamista ns. paikan päälle. Siperia on opettanut minuakin: vaikka tiesin Siperian olevan suuren, vasta junamatka Moskovasta Vladivostokiin 2006 tarjosi mittasuhteet sen suuruudesta. Kokemuksena suorastaan kummallinen on ollut vierailu Jerusalemin Temppelevuorelle. Paikka ei huimaa koollaan, mutta jouduin itseltäni kysymään, tästäkö lopulta koko maailmassa ja sen jännitteissä on kysymys (Nyyssönen 2009).

Matkaan ja paikkaan liittyvä ”ylevyyden” tai ”valaistumisen” kokemus voi olla ainutkertainen mutta samalla vaikeasti välitettävissä. Tämä liittyy sekä aikalaiskokemukseen että aikaperspektiivin venyttämiseen. Lähtökohtana on ajatus, että vaikka tapahtuma päättyy, niin kokemus jatkuu. Muistikuvat myös kerrostuvat myöhempien kokemusten tai matkojen myötä. Ajan politiikan käsittein tämä tarkoittaa pohdintaa ajanjaksosta itse tapahtuman ja nykyhetken välillä. Väitänkin, että matka otetaan haltuun ja merkityksellistetään vasta varsinaisen matkan jälkeen.

Olen viimeksi vierailut Berliinissä pääsiäisenä 2019. Kokemuksen kierrättämiseen kuului pistäytyminen 1985 majoituspaikassamme Fuggerstrassella. Vanhoista valokuvistani yhden olen ottanut hotellimme aulasta ja kaksi muuta todennäköisesti huoneemme ikkunasta. Niissä marssivat anarkistit vappuaamuna Martin-Luther-Strassella. Katu ja paikka ovat tunnistettavissa, vaikka lisää onkin rakennettu ja ainakin bensiiniasema purettu. Myös kaupungin U-Bahn oli ihmettelemisen aihe jo vuonna 1985: Nollendorfin asemalla oli kirpputori, joka joutui väistymään kaupungin yhdistyessä. Seuraavalla eli vuoden 1987 matkallani halusin nimenomaan kokea rajan politiikkaa ja matkustaa maanalaisella, joka kulkisi myös Itä-Berliinin alla kuten osa linjoista U6 ja U8 (vrt. Anders Reisen 1986, 261; Berlin Falk plan 1987). Kalenteriini onkin tarttunut merkintä metroturismista sekä idässä että lännessä. Itä-Berliinin ”ghost stations” olivat hämärästi valaistuja tai sitten niillä vilahdelti vartioita. Joitakin seiniä koristavat edelleen jo silloin mieleen

jääneet mielenkiintoisen vihreät kaakelit, jotka olivat totta jo silloin, elleivät periytyneet suorastaan vuosisadan alkupuolelta.

Uusimmalla matkalla mielessäni oli menestyssarja Babylon Berlin, jota on kuvattu muun muassa Alexanderplatzilla. Kävi ilmi, että uuden tuotantokauden kuvaukset olivat juuri meneillään Humboldt-yliopistovuoteni työtilojeni edessä Jägerstrassella. Hyvin erilaisen kuvan Berliinistä 1929 antaa Mika Waltarin kääntämä kirja Horst Wesselistä, joka käännäyttää työläisiä ja ajaa siinä sivussa taksia ja rakentaa U-Bahnia. Lukukokemuksena SA-miesten toiminta näyttyy suorastaan kiusallisen reippaana ”kansanhuumorina” tai ”hevosenleikkinä”, viitatakseni toista aikalaista eli Lapuan liikkeen toimia puolustelemaan tulkintaan (Lassi 2016; vrt. Ewers 1934).

Julkisena historiana Horst Wessel on myös osa Berliinin historian kerroksia: nimeä natsiaikana kantanut aukio tunnettiin aiemmin Bülowplatzina, yhtenä ”kaupungin rähjäisimmistä osista”, sitten Karl Liebknechtinä ja nykyisin Rosa Luxemburgina. Aukiolla sijaitsevan elokuvateatteri Babylonin edustalla muun muassa myöhempi Stasin johtaja Erich Mielke ampui kaksi poliisia 1931, teko, josta hänet tuomittiin yli kuusi vuosikymmentä myöhemmin. (Kutscher 2018, 346; vrt. Visuri & Luoto 2015, 119).

Ennen ensimmäistä matkaa

Aristoteleen mukaan rakennusmestari kuvittelee ensin talon päässään ja vasta sitten rakentaa sen. Keväällä 1985 ensimmäisen vuoden opiskelijan poliittisessa mielikuvituksessa itse talo näytti hyvin hataralta. Kuuluin epäilemättä niihin, jotka Kari Palosen mukaan oppivat lukemaan Helsingin Sanomia vasta opiskeluaikana. Minua ei myöskään oltu kesäisin ”kiusattu” vanhempien automatkoilla Euroopassa, päinvastoin: maalla kesä merkitsi heinäpeltoa ja mansikkamaata siinä määrin, että odotin syksyä siinä missä kaupunkilaislapset kevättä.

Ensimmäisen vuoden opiskelijalla tuntemus vajavaisuudesta ja ”tietämättömyydestä” kulminoitui keskusteluun, jossa tajusin, etten hahmottanut Berliinin sijaintia keskellä itäistä Saksaa. Toki asia oli periaatteessa tuttu, mutta tieto täytyy vielä oivaltaa ja tehdä merkitykselliseksi.

Karttojen opiskelu ei kuulunut vielä omaehtoiseen ylimääräiseen valtio-opin curriculumiini. Olin ennättänyt vierailemaan Tukholmassa ja Kööpenhaminassa, mutta varsinainen mannermaa oli kokematta.

Silti maailmaani oli tarttunut useitakin hokemia 1980-luvun alkuvuosina: tärkeintä on lähteminen, tai liike on kaikki kaikessa, päämäärä ei mitään. Ensimmäinen on peräisin Aki Kaurismäen elokuvasta *Arvottomat* ja toinen Mauno Koiviston vaalikampanjasta 1981. Tähän voisi lisätä myös Pelle Miljoonan ”lähden maailmalle etsimään itseäni syvältä itsestäni”. Kun otetaan vielä mukaan Mika Waltarin *Suuri illusio* ja sen 1985 filmatisoinnin kaihoisa tuijotus Pariisiin, on henkilökohtaisen globalisoitumisen konteksti jo valmiina. Lähteminen tuntuu edelleen tärkeältä ja alkaa poltella erityisesti keväisin.

Matkan kuvitteluun liittyi Heikki Marjomäen pitämä luento tai ”opintopiiri” Ilokiven yläkerrassa keväällä 1985. Myös Kari Palonen oli pitänyt Saksan liittotasavallan politiikasta hyvän luentosarjan, jonka muistiinpanot lienevät tallella edelleen. Moneen muuhun kurssiin verrattuna luennot olivat yllättävän historialliset ja yksityiskohtaiset ja tarjosivat siten paljon uutta tietoa esimerkiksi radikaalista opiskelijaliikkeestä. En ymmärtänyt tuolloin valtio-opin ja historian ongelmallista suhdetta: kuinka paljon historiaa valtio-opissa pitäisi opettaa? Kysymys on edelleenkin relevantti, sillä historian rooli politiikassa rakentuu sen perusteella, kuinka paljon tutkija yleistää: yhtenä ääripäänä on teorioita ja yleistyksiä välttävä perinteinen historia. Toisena ääripäänä on kansainvälisen politiikan realismin koulukunta, joka suorastaan ryöstöviljelee toistuvuutta ja historiallisia analogioita (Nyyssönen & Metsälä 2015).

Juuri 1985 matkan alla Anders Blom kirjoitti Jyväskylässä pidetyistä politiikan tutkimuksen päivistä. Uuden Suomen artikkelin mukaan yritys ”tuulettaa kerettiläisesti suomalaista politiikan tutkimusta jäi vajaaksi”. Blom jopa nimeltä mainiten luetteli pois jääneitä tutkijoita, joita kirjoittajan mukaan ”kaivattiin Jyväskylän kampuksella”. (Blom 1985). Ajatus ”koulukunnista” aiheutti kriittistäkin keskustelua ja Palosen kirjoittaman vastineen turhasta sensaation hakemisesta: ”politiikan tutkimus vaatii melkoisesti älyllisiä ponnisteluja, lukemista (monia kieliä) ja ajattelemista, mutta juuri sitä kautta se auttaa myös vapautumaan ’poliitikkojen’, toimittajien ja gallupien hallitsemasta arkitajunnasta” (Palonen 1985).

Kun vielä ensimmäisen vuoden opiskelijat nousivat aktiivisesti ainejärjestö Puolueen hallitukseen, urbaani legenda ”paloslaisista” oli syntynyt. Tämä mitä ilmeisemmin aiheutti närää joissakin vanhemmissa opiskelijoissa. Eräs, myös matkalla ollut, totesi suorasukaisesti tämän kirjoittajalle heidän perustaneen kilpailevan ainejärjestö Kontekstin, johon eivät pääsisi ensimmäisen vuoden opiskelijat. Pohjalaisesta uhostaan huolimatta Kontekstin toiminta jäi omien huomioideni perusteella lähinnä viitteelliseksi.

On silti mahdollista, että näillä tekijöillä oli vaikutusta matkaseurueen ”fraktioitumiseen”. Jotkut olivat kärkkäämpiä arvostelemaan vallitsevia oloja kuin toiset. Silti näkisin joukon koostuneen lähinnä ”agnostikoista” ja ”kriitikoista” enkä niinkään mielipiteistään varmoista ”pyhiinvaeltajista”. Matkustajatyyprien jaottelu korostui vielä sellaisessa tilassa kuin kylmän sodan Berliini, jossa jaettu kaupunki toimi molempien yhteiskuntajärjestelmien näytekkunana.

Matkalla tuntemattomassa

Koska minulla ei ole vuodelta 1985 muistiinpanoja enkä ole tehnyt haastatteluja, jo ajankohta on jäljitettävä muuten. Arvioin meidän lähteneen laivapikajunaan torstaina 25.4. ja saapuneen Zoologische Gartenin asemalle lauantaiamuna toisen perättäisen huonosti nukutun yön jälkeen³. Varmaa on se, että olen jatkanut Berliinistä perjantaina 3.5. Müncheniin, jonka asemalla tapasin teini-ään kirjeenvaihtokaverini. Vanhasta valokuvasta ei tunnistamisessa ollut juuri apua, sillä myös hän oli kasvanut ja opiskeli luonnontieteitä naapurikaupunki Freisingissa.

Berliiniin menimme ”paloslaisittain” junalla ja sitä ennen Tukholmaan laivalla. Laivan kahvilassa minulla oli vasta henkilökohtainen ensikosketus ”professoriin”. Kari Palonen oli mitä ilmeisemmin asemoinut minut valtio-opin ”toimittajafraktioon” tietäen minun olleen kesätoimittajana Warkauden Lehdessä, jossa hänen veljensä oli aloittanut edellisvuonna uutispäällikkönä. Vahva ja kerrostunut muistikuva on myös

3 Kari Palosen huomautuksen mukaan saavuimme todennäköisesti Lichtenbergiin, josta olisimme jatkaneet S-Bahnilla. Harri Välisalo ei vahvistanut yksityiskohtaa.

värjöttely Tukholman rautatieasemalla, josta juna Trelleborgiin lähti joskus kello 14 tienoilla. Juna oli ensikosketus Ruotsissa olleisiin jugoslaaveihin. Oikeastaan vain Jouni Vauhkosen sanat “varo, tuo mies on tappanut monia” jäivät mieleen.

Agnostikolle rajat ovat jo sinällään odotusta jostakin uudesta ellei pelottavasta: Sassnitzissa junaa liikuteltiin lautalta edestakaisin, Mikael Nybeckillä oli joitakin vaikeuksia, ja rajavartija huuteli Katri Milikovskia (Mylykoski). Muut ensimmäiset mielikuvat DDR:stä ovat pyyhkiytyneet pois, ellei sellaisiksi lasketa joitakin epämääräisen rumia lähiöitä. Sittemmin tajusin yhdeksi määrääväksi piirteeksi myös talojen maalaimattomuuden. Aamun varsinainen salamavalomuisto on jokin Berliinin itäpuolen suurista rautatieasemista, jossa sinihaalariset työläiset olivat korjaus- tai rakennustöissä. Kaikki nämä rautatieasemat ovat vaikuttavia edelleen.

Ensivaikutelma Berliinistä oli sen laakeus ja rumuus, joka koski myös uudempaa rakennuskantaa. Rauniomuistomerkiksi jätetty Gedächtniskirche, Seppälän liike ja Mercedesen johtotähti olivat vahvimmat muistikuvat. Aluksi Länsi-Berliini sinänsä oli se ohjelma: Bussien kyljissä olleet Wodka Gorbatschow -mainokset huvittivat meitä suuresti kuten myös ”vapaus” eli baarit ja klubit, jotka eivät suunnilleen sulkeutuneet ollenkaan. Maine oli kiirinyt, ja on kiintoisaa, että jo Horst Wessel -kirjaan kuuluu kuvaus kaupungin rappioituneesta yöelämästä, jota ylevähenkinen Wessel pakenee inhoten (Ewers 1934).

Bauhaus-museo, huonokuntoinen Saksan valtiopäivätalo, Brandenburger Tor ja sen edestä kulkenut Itä-Saksan suurin rakennusprojekti, muuri, olivat luonnollisesti päänähtävyyksiä. Ottamassani valokuvassa Mikael Nybäck ja Harri Välisalo poseeraavat valtiopäivätalon edessä. Jälkikäteen tiedämme, että ikoninen Berliinin valtauskuva on lavastus, josta poistettiin puna-armeijan lippumiehen ranteen sotasaaliskellot (Kaunismaa 2019; vrt. Beevor 2002). Toisessa kuvassa olen itse lähellä Reichstagia ylläni vihreä Yhdysvaltain klassikkomaihari.

Berliinin tunnetuimmasta nähtävyydestä, muurista, minulla ei juurikaan ole mielikuvia, jotka eivät olisi latautuneet myöhempien kokemusten tai dokumenttien perusteella. Muuri yksinkertaisesti oli reaali-politiikkaa eikä sen kauhistelu tilannetta muuksi muuttanut – valokuvia muurin ensikohtaamisesta on kaksi. Kun sittemmin myös israelilaiset

ja sekä irlantilaiset tai unkarilaiset ovat rakennelleet aitoja ja muureja ja sellainen on suunnitteilla Yhdysvalloissa, poliittinen matkailija lisää ymmärrystään vierailemalla juuri tällaisilla kiistanalaisilla kohteilla. Tajusin vasta toisella matkallani, että ne olivat todennäköisesti turisteja, jotka vilkuttivat idästä näköalatasanteilla kauhisteleville länsituristeille – ainakin minä tein niin. Toisaalta elokuulta 1987 kalenterimerkintäni ”Kolme uutta ristiä valtiopäivätalolla” viittasi pakoyritysten yhteydessä surmattuihin kansalaisiin. Neljänneltä matkalta huhtikuulta 1990 on maininta ”Outo tunne muurin jämillä kävellessä”.

Vierailimme Freie Universitätissä, jossa kaksi professoria esitteli politiikan tutkimusta. Luulen, etten ollut ainoa, jolta suurin osa saksankielisestä esityksestä meni yli ymmärryksen. Mieleen jäi ihmeteltäväksi sellainen toissijainen seikka kuin naisten käyttämät ulkonäkökriteetit: Tiina Lammassaari arvioi puhujista, että ”se komeampi” – itse en kyseistä eroa ollut huomannut tai kiinnittänyt siihen mitään huomiota. Vierailuista Die Tagezeitungiin minulla on vielä vähemmän muistikuvia. Jossakin välissä mukaan oli liittynyt kolmikymppinen Heidi Hautala, jonka Berliini-yhteys jäi tuolloin ainakin minulle epäselväksi⁴.

Vappupäivän ohjelmana oli vierailla Checkpoint Charlien kautta DDR:n pääkaupunki Berliinissä. Tallella on valokuvani Kari Palosesta juuri ennen tätä ehkä maailman kuuluisinta rajanylityspaikkaa. Seuraavassa otoksessa joukko opiskelijoita tutkii karttaa heti rajanylityksen jälkeen. Friedrichstrasselta kävelymme jatkui Unter den Lindenille, jossa yliopiston edustajalla otettuun kuvaan tallentuivat ensimmäisen vuoden opiskelijat Harri Välisalo, Anne Hytönen, Anjariitta Savolainen ja Pirjo Repo sekä aiemmin aloittanut Mikael Nybäck.

Aleksanderplatzilla nousimme hissillä televisiotorniin. On varsin kiintoisaa, että juuri tämä DDR:n valtasymboli on muodostunut myös yhdeksi koko kaupungin nykyisistä tunnuskuviista. Toinen esimerkki yhdistävästä historian käytöstä ovat jo tuolloin mieleen jääneet itäpuolen liikennevalot, joiden hahmot on nyttemmin tuotteistettu, ja ne ovat levinneet myös länteen. Ampelmännchenin tekijä itse epäili, josko vihreä hattupäinen mies tulkittaisiin porvarilliseksi symboliksi – Berlii-

4 Kari Palonen kertoo tutustuneensa aiemmin sekä Hautalaan ja mukana olleeseen Olli Tammilehtoon. Tapaamisiamme oli järjestämässä toimittaja Marja-Terttu Ruokamo.

nissä länsi ei siis vain ”ostanut” tai ”nielaisut” itää.

Vuonna 1985 voin sanoa nähneeni vappumarssin samana päivänä samassa kaupungissa mutta kahdessa eri maassa (Klaus Sondernanin mukaan lännessä marssittiin mutta idässä järjestettiin paraateja): Ehdimme Alexanderplatzille juuri, kun itse tilaisuus oli päättymässä. Rujossa ympäristössä oli jotensakin vaikeaa käsittää ”Alexin” legendaarisuutta, mutta myöhemmissä merkinnöissäni arviot olivat jo myönteisempiä. Kun seuraavan kerran vierailin aukiolla 1987, siellä seisoivat Suomen televisiostakin tuttu Nukku-Matti, Sandmännchen. Nyttämmin talot on kunnostettu, lisää rakennettu ja 1930-luvun tietokoneversio vilahtaa usein myös sarjassa Babylon Berlin. Hotel Park Inn oli DDR:n aikana luksushotelli Hotel Stadt Berlin. Uuden tositapahtumiin perustuvan saksalaiselokuvan Balloonin perhe yöpyy 1970-luvun lopussa tässä kaupungin korkeimmassa rakennuksessa.

Miltä Itä-Berliinissä sitten näytti vappuna 1985? Lyhyt vastaus on, että tyhjältä. Itse asiassa tämä pätee myös seuraaviin vierailuihini vuosina 1987 ja 1988. Kaupungin keskusta leveine katuineen on rakennettu sellaiseksi, että yksilön voi sanoa olleenkin tarkoitus tuntea siellä itsensä pieneksi. Mieleen on jäänyt myös kaksitahtibensiinin tuoksu. Joku tiesi kertoa, että jäätelö on hyvää: annos tuli metallisissa kupeissa. Ehkä oudompaa oli tarjoilijoiden siistin perinteikäs työasu, joka sittemmin tuli hyvin tutuksi muualla Itä-Euroopassa vieraillessani.

Matkan jälkeen

Jos oikein liioittelen, niin oikeastaan Berliini 1985 on tehnyt minusta tutkijana ja opettajana sen mitä olen. Matka oli myös ensimmäinen interreilini, joka jatkui aina Roomaan, Pariisiin ja Amsterdamiin saakka. Luin pian myös Döblinin Berlin Alexanderplatzin ja lienen katsonut televisiosarjan moneen kertaan. Sellainen on myös elokuva Himmel über Berlin. Tutuksi tulivat myös Jörn Donnerin tai Plievierin Berliini sekä myöhemmin Anthony Beevorin toisen maailmansodan loppua käsittelevä kirja tai John le Carren teokset. Kun tähän liittyy ensimmäisellä matkallani ostamani kartan, muuttuneet kadut ja kadunnimet, paikan ja politiikan yhdistyminen alkoi salaperäisesti ohjata kiinnostuksen kohteitani.

Sittemmin olen ajatellut matkustus- ja tietovajettani eräänlaisena ympyrä- tai kuplateorian. Tämä pätee laajemminkin opiskeluun ja maailmassa olemiseen, sillä Platonin ”luolassa” maailma on järjestyksessä ja olemassa varjokuvien todellisuutena, kunnes ympyrä tai kupla jostakin syystä puhkeaa. Todellisuus täytyy rakentaa uudelleen, ja tämä voi toistua myös myöhemmin kuin opiskeluja aloittaessa. Varsinainen ironia on kuitenkin siinä, ettei kukaan tiedä, montako sisäkkäistä kuplaa tai ympyrää on rikottavana – epäilemättä Kari Palonen ja myös Berliini osasivat murtaa ainakin yhden tämän kirjoittajan kuplan.

Jälkikäteen tiedämme, että eräs vuoden 1985 merkittävimpiä tapahtumia oli Mihail Gorbatschovin valinta Neuvostoliiton kommunistien puolueen pääsihteeriksi. Olimme keskellä ydinaseiden ja tähtien sodan uhkaa, ja aiemmin vuoden alussa Neuvostoliiton ohjus oli pudonnut Inarinjärveen. Toukokuussa Yhdysvaltain presidentti aiheutti historia-poliittisen kohun vierailemalla Bitburgissa, jonne oli haudattu myös SS-miehiä. Matkamme aikoihin ensimmäiset paikallisradiot aloittivat Suomessa, Keski-Amerikan tilanne puhutti, ja kesällä agentti Oleg Gordijevski loikkasi Suomen kautta länteen.

Berliinillä oli varmaankin vaikutuksensa siihenkin, että hakeuduin Hampuriin kantamaan matkalaukkuja kesäksi 1987. Hampurissa luin jopa Neues Deutschlandia, joka oli jotenkin helpompaa kuin ”länsisaksa”, joka varsinkin paikallisradiossa oli aivan liian nopeaa ymmärrettäväksi. Mitfahrzentralen Mercedes Benzin kyydissä myös betonilaattatie Berliiniin tuli tutuksi. Mieleen jäi nimeämisen politiikka: Viljavilla pelloilla olleen leikkuupuimurin nimi oli Fortschritt. Puimakoneen omistaneen perheen poikana leikkuupuimuri oli epäilemättä Edistysaskel.

Maalis-huhtikuussa 1990 ensikosketus yhdentyvään Eurooppaan näkyi jo Hampurissa, jossa DDR-turistibussi seisoj Rathausplatzilla. Olin gradumatkalla Budapestiin ja palatessa vietin muutaman päivän ensin Itä-Berliinissä. Sen jälkeen länsipuoli tuntui meluisalta, kiireiseltä ja kaupalliselta. Sittemmin olen vierailut kaupungissa useita kertoja. Pisin aika meni tutkiessa ja opettaessa Humboldtissa 2000–2001, jolloin myös ainejärjestö vieraili kaupungissa. Ilmeisesti vappua vietettiin silloinkin, mutta vuoteen 1985 verrattavia muistijälkiä ei ole jäänyt.

Vuosituhanen vaihteessa Berliinistä oli tullut yhdistyneen Saksan pääkaupunki, jonka idän ja lännen eroja kurottiin kiireesti umpeen. Pai-

koin erot tasaantuivat jo niin, ettei asiaa tuntematon tai muualta tullut voinut enää olla aina varma muurin aiemmasta sijainnista. Erityisesti Mitten osalta kaupunki tunnettiin Euroopan suurimpana rakennustyömaana. Muistissani ovat Friedrichstrassen korttelit ja lähiympäristö monine nostureineen syksyllä 2000.

Leipziger Platzin ympäristö on päässyt oikeuksiinsa vasta nyt, niin vahva mielikuva muurin jakamasta kaupungista on ollut. Paitsi että murhattujen juutalaisten muistomerkki on entisen valtakunnankanslian kulmilla, myös uusi Mall of Berlin määrittää tilaa, jonka olemassaolosta kuulimme 1985 vain epämääräisiä puheita. Mall of Berlin sijaitsee suunnilleen samalla paikalla kuin aikanaan Euroopan suurimmaksi sanottu Kaufhaus Wertheim. Lähes sitä vastapäätä on Spy Museum, joka muistuttaa kaupungin vakoilumenneisyydestä. Museoon ovat päätyneet niin Oleg Gordijevski, Markus Wolf kuin moni muu fiktiivistä James Bondia myöten. Keväällä 2019 museon kaupassa oli myytävänä John LeCarren uusin kirja *A Legacy of Spies*, Vakoojan perintö – historian käyttöä sekin. Kirjassa käydään läpi vanhaa pakoyritystä, joka päättyy kuolemaan Berliinissä.

Puolueiden voimasuhteet ennen ja nyt

Weimarin tasavallan Berliini oli tunnetusti radikaali ja leimallisesti vasemmistolainen. Siksi kaupungista tuli myös natsien inhokki toisin kuin Münchenistä, josta tehtiin kansallissosialistisen liikkeen pääkaupunki ”Hauptstadt der Bewegung”. Kamppailu näkyy myös Horst Wessel -kirjan sankaritarinassa. Siinä sosialistit huolehtivat vain palkka-eduistaan, ja taistelu kulminoituu kommunistien ja ”saksalaisesti ajattelevien” väliseksi. Kommunistit ovat laiskoja ”sakilaisia”, mutta lopulta Wesselin iskuosastossa ”melkein kaikki olivat entisiä kommunisteja” eli natseiksi kääntyneitä (Ewers 1934, 139-140).

Eräs seuraus uusimmasta Berliinin-matkastani oli palata tarkastelemaan kaupungin politiikan voimasuhteita. Tähän jo Wikipedia tarjoaa nykyisin hyvän mahdollisuuden (vrt. Ergebnisse der Kommunalwahlen in Berlin). Paikallisvaalien tulokset vuodesta 1920 ovatkin mielenkiintoista luettavaa. Mielenkiintoinen on esimerkiksi 1920 vaalien suurin

puolue *Unabhängige Sozialdemokratische Partei Deutschlands*, USPD. Epäilemättä riippumattomien sosiaalidemokraattien kannatukseen vaikutti se, että SPD:n Gustav Noske oli kukistanut Berliinin spartakistikapinan 1919. Noskesta tulikin vasemmalla vihattu hahmo ja sosiaalidemokraatteja haukuttiin Suomessakin pilkkanimellä ”nosket”. USPD syntyi maailmansodan kuluessa kritiikkinä Saksan sotapolitiikalle, jota SPD tuki passiivisesti. Muutamassa vuodessa USPD kuitenkin jauhautui sekä kommunistien että SPD:n väliin. Berliinissä puolueella oli jopa 44% kannatus samalla kun SPD jäi alle 17%.

Weimarin tasavaltaa hallittiin katolisen keskustan, liberaalien ja SPD:n koalitiolla. Berliinin paikallisvaaleissa sosialistit ja kommunistit saavuttivat äänten enemmistön 1925 ja 1929. Sekä kommunistien KPD että SPD olivat varsin tasavahvoja, ja niitten natsuja suurempi yhteistulos 41,5% 1933 on eräs syy pohdinnoille, olisiko vasemmistopuolueiden yhteistyö kyennyt estämään NSDAP:n pääsyn valtaan. Maaliskuun 1933 parlamenttivaalit nostivat natsit valtaan 43,9 prosentilla, ja tämä näkyi myös Berliinin paikallisvaaleissa. Berliinin tulos, 38,3% jäi kuitenkin alle edellä mainitun valtakunnallisen parlamenttivaalin. (vrt. myös Hett 2019).

Vaalitilastoja tarkasteltaessa paljastuu myös, että oli vain yksi kaupunginosa tai vaalipiiri, jossa natsit eivät onnistuneet nousemaan suurimmaksi puolueeksi 1933: Wedding. Siellä myös USPD:n kannatus, 44%, oli ollut kaupungin korkein 1920. Työläiskaupunginosa tai kommunisteista tunnettu toi natselle heikoimman tuloksen, joskin sielläkin NSDAP ylsi lähes 30% kannatukseen. Selvästi keskimääräistä alhaisempaa kannatus oli Friedrichshainissa, Neuköllnissä ja Prenzlauer Bergissä. Viime mainittu on opittu Saksojen yhdistyttyä tuntemaan trendikkäänä vaihtoehtoisena kaupunginosa.

Humboldt-yliopistossa työskennellessäni asuin Weddingissä, ehkä myös sen historian mutta ennen kaikkea hyvien liikenneyhteyksien ja edullisemman vuokratason takia. Äskettäin olen saanut selville, että myös Babylon Berlinin Charlotte Ritter on mahdollisesti kuviteltu asumaan juuri samoille kulmille. Punaisena kaupunginosan esitteli vielä myös Anders Reisen (1986, 207) ja mainitsi erityisesti vapun 1929 veriset mellakat. Vaikka KPD sai Weddingissä kannatusta natsuja enemmän 1933, huippuhetki oli juuri tuo Babylon Berlinin kuvaama ajankohta,

jolloin puolue keräsi yli 40% vaalipiirin äänistä (vrt. Kutscher 2018, 72). KPD oli keskimääräistä vahvempi myös edellä mainituissa keskustan tai itäpuolen Neuköllnissä, Friedrichshainissa ja Mittessä.

Nimet toistuvat myös Horst Wessel –kirjassa vaarallisina ja Waltarin ”punarintamaksi” suomentaman *Rotfrontkämpferbund* hallitsemina paikoina. Kirjassa kuvataan jopa paikallisvaaleja 1929, mutta ei mainita, että koko Berliinissä kommunistit saavat juuri tuolloin kautta aikojen parhaan tuloksensa 24,6%. Tuloksella KPD nousi kaupungin kakkospuolueeksi SPD:n jälkeen, mistä kannatus laski 19,5 prosenttiin vuonna 1933.

Toisen maailmansodan jälkeen kysymys vasemmiston yhteistyöstä nousi uudelleen esiin. Idässä puolueet yhdistyivät nimellä *Sozialistische Einheitspartei Deutschlands*, josta tuli sittemmin DDR:n valtiopuolue vuoteen 1990 saakka. Idän ja lännen eriytyminen vahvistui jo 1946 vaaleissa, joissa SED sai äänistä 19,8% mutta SPD melkein puolet eli 48,7%. Kylmän sodan ilmapiirissä puolueet loittonivat edelleen 1948, jolloin SPD vahvistui SED:in heiketessä. (ks. myös Donner 1977, 271–281, 356–357).

Jos SED:tä ei lasketa varsinaiseksi puolueeksi, Suur-Berliinissä yhdelläkään puolueella ei ole ollut hallussaan äänten enemmistöä. Kahtiajaon aikana SPD saavutti kuitenkin useamman kerran äänten ja paikkojen enemmistön Länsi-Berliinissä, jossa vahva asema näkyi aina 1970-luvun puoliväliin saakka. Senkin jälkeen puolue kykeni muodostamaan koalition liberaalien kanssa, kunnes joutui lopulta väistymään vuoden 1981 vaaleissa.

Kun ainejärjestömme vieraili kaupungissa 1985, Berliner Abgeordnetenhausiin oli vastikään valittu uudet edustajat. Liittotasavallan tavoin CDU:n ja FDP:n enemmistö sai ne toimimaan yhteistyössä. Kolmanneksi suurimpana puolueena olivat vihreät, jotka alueellisesti saivat Kreuzbergissä eniten ääniä eli 25,5%. Minulle tuolloin tuntemattoman kaupunginosan nimi toistui usein matkalaisten huulilla jotenkin vaihtoehtoisena ja nimenomaan turkkilaissiirtolaisten alueena. Vuoden 2016 jälkeen vihreät oli suurin puolue myös Mittessä ja Kreuzberg-Friedrichscheinin vaalipiirissä.

Vuoden 2016 vaalien jälkeen Berliiniä hallitaan ensimmäistä kertaa vasemmiston ja vihreiden rot-rot-grün –koalitiolla: *Linke*, SPD ja *Grünen*. SPD oli silloin ja on nyt kaupungin suurin puolue – joskin

vuonna 2016 historiansa huonoimmalla vaalituloksella 21,6%. Kristillisdemokraattien CDU oli toisena 17,6%, vaikka sekin oli kaukana vuoden 1999 huippulukemistaan noin 40% äänistä. Laajempi puoluekentän pirstoutumistrendi näkyi myös Berliinissä, sillä myös seuraavat kolme puoluetta olivat hyvin tasavahvoja: Linke 15,6%, Grünen 15,2% ja AfD 14,2%. Vapaat demokraatit FDP olivat edustettuina 6,7 prosentin äänisaaliilla. (ks. Wahl zum Abgeordnetenhaus von Berlin 2016).

Alueellinen vertailu on myös mielekäs ja vaalipiirien suurimman puolueen värikartta sekin kiinnostava (ibid.). CDU on selvästi vahvin lännen rikkaimmissa kaupunginosissa, joissa porvaripuolueet menestyivät myös Weimarin vuosina. Vihreät on vahvoilla keskustassa ja SPD hajanaisemmin siellä ja täällä. Uusi tulokas *Alternative für Deutschland* on menestynyt erityisesti koillisessa ja on Linken tapaan leimallisesti idän puolue. Siinä missä SPD, CDU ja vihreät olivat lännen kolme suurinta 2016, idässä vastaava järjestys oli Linke, SPD ja AfD. Valtakunnallisesti AfD on erityisen vahva Saksissa, jossa sen vaalitulos 27,5% vuonna 2019 oli yli kaksinkertainen sekä liittopäivävaaleihin 2017 että 2021 verrattuna.⁵

Valtakunnallisen keskiarvon AfD ylitti Berliinissä 2016 enimmillään ongelmalähiönäkin tunnetussa Marzahn-Hellersdorfissa, 23,2%. Vahvoilla puolue oli myös Treptow-Köpenickissä 20,1% ja Lichtenbergissä 19,2%. Maltillisemmin mutta yli valtakunnallisen tason se menestyi myös Reinickendorfissa ja Pankowissa. Neuköllnissä kannatus oli valtakunnan keskitasoa, mutta oikeastaan läntisistä kaupunginosista silmiin pistää vain Spandau, jossa 2016 tuki puolueelle oli korkea 16% – mikä näkyi myös syksyn 2021 vaaleissa.

5 Tätä viimeisteltäessä erityisesti AfD:n tilanne kaipaa hienoista päivitystä, sillä puolue on viime vuosina noussut kaikissa viidessä entisen DDR:n alueen osavaltioissa kakkospuolueen asemaan – läntisissä osavaltioissa se on joko neljäs tai viides. Berliinissä AfD kärsi tappion 2021 paikallisvaaleissa, joissa SPD pysyi edelleen suurimpana, ja vihreät nousivat kakkoseksi. Syksyn 2021 liittopäivävaalien jälkeen Saksaa hallitaan ensimmäistä kertaa vuosikymmeniin kolmen puolueen yhteistyöllä – ja jos vertailu Weimariin sallitaan – koalitiolla, jossa vihreät ovat korvanneet vanhan Zentrum-puolueen.

Lopuksi

Vuonna 1985 maailma sijaitsi epäilemättä kauempana, kuin internetin aikakaudella tulee ajatelleeksi. Tässä artikkelissa matkan muistelu alkoi valokuvista, jotka sittemmin ovat muodostuneet suoranaiseksi kanonisoituksi jäljiksi. Matka kannattaakin kerrata ja merkityksellistää suhteellisen pian yksityiskohtien häviämisen minimoimiseksi.

Epäilemättä ajatus yhdestä matkasta kolmena pätee myös Berliiniin 1985. Tässä ainejärjestömatkan kuvauksesta kasvoi kehityskertomus omasta globalisaatiostani, joka ajoittui samoihin vuosiin, jolloin myös Suomen talous alkoi avautua laajemmin. Ehkä juuri Berliini herätti kiinnostukseni kadonneeseen, kadotettuun ja suorastaan tuhotuun historiaan kaupungissa, jossa kulminoituvat suunnilleen kaikki 1900-luvun politiikan käännteet. Vielä vuoden 2019 matkallani ihmettelin, miksi oikeastaan olen kiinnostunut Hitlerin valtakunnankanslian ja bunkkerin täsmällisestä sijainnista (vrt. Visuri & Luoto 2015, 73–76). Kaikki nämä ovat myös muistin paikkoja, joista Pierre Nora kirjoitti jo 1980-luvulla.

Nyt Berliinin muurin murtumisesta on kulunut jo pitempi aika kuin sen olemassaolon vuosista. Edelleen muuri ja sen muisto ovat keskeinen turistikohte, ja kaupungin absurdi kahtiajako herättää mielenkiintoa. Vaikka Berliinin ”angsti” ja vapaamielisyys ovat käsitteitä, radikaalin sijaan se on pikemminkin Euroopan suurimpiin kuuluva moniarvoinen metropoli, jossa on nykyisin neljä suhteellisesti suurempaa ja kaksi pienempää puoluetta.

Poliittisen matkailun hyötyjä voisi kuvata myös niin, että televisiosta tuttu Valkoinen talo on sekin paikan päällä nähtynä vain reliikki modernien rakennusten keskellä. Siksi myös sen visuaalisessa esittämisessä on kysymys kontekstin valinnasta ja konstruktioista. Epäilyä ja retorista lukutaitoa tarvitaankin nyt ehkä enemmän kuin koskaan, sillä sosiaalisen median aikakaudella myös vaikuttamisyriä on osattava lukea entistä tarkemmin. Berliinin vakoilumuseon näyttelyssä kyseltiinkin 2019, onko niin sanottu informaation aikakausi degeneroitumassa disinformaation aikakaudeksi.

Lähteet:

- Berlin Falk plan mit Veranstaltungsorten und Terminen. Hamburg-Berlin-Den Haag-London: Falk Verlag 1987
- Kalenterimerkinnät vuosilta 1987-1990
- Valokuvat Berliinistä huhti-toukokuulta 1985
- Anders Reisen Berlin*. Hamburg: Rowohlt Taschenbuch Verlag 1986.
- Beevor, Anthony (2002): *Berliini 1945*. Berlin the downfall 1945, suomentanut Matti Kinnunen. Helsinki: WSOY.
- Blom, Anders (1985): Poliitiikan tutkimus murroksessa. Koulukuntaerot riesa Jyväskylän päivillä. *Uusi Suomi* 14.4.
- Donner, Jörn (1977): *Berliini-raportti*. Helsinki: Otava.
- Ergebnisse der Kommunalwahlen in Berlin. https://de.wikipedia.org/wiki/Ergebnisse_der_Kommunalwahlen_in_Berlin#Gesamtergebnisse
- Ewers, Hanns Heinz (1934) *Horst Wessel. Eräs saksalainen kohtalo*. Horst Wessel – ein Deutsches Schicksal, suomentanut Mika Waltari. Helsinki: Werner Söderström osakeyhtiö.
- Hett, Benjamin Carter (2019): *Demokratian kuolema. Kuinka Hitler nousi valtaan*. The Death of Democracy, suomentanut Tommi Uschanov. Helsinki: WSOY.
- Hirst, William et a. (2015): A Ten-Year Follow-Up of a Study of Memory for the Attack of September 11, 2001: Flashbulb Memories and Memories for Flashbulb Events. *Journal of Experimental Psychology: General*, Vol 144, No3, 604-623. https://scholar.harvard.edu/files/schacterlab/files/hirst_et_al_jepgeneral_2015.pdf
- Kaunismaa, Kari (2019): Berliini sodan päättyessä. *Turun Sanomat* 29.4.
- Kervanto Nevanlinna, Anja (2016): Urban History as a Form of Politics. In: Antti Blåfield (ed.), *Use and Abuse of History*. Helsinki: Siltala, 219-233.
- Kutscher, Volker (2018): *Babylon Berlin*. Der nasse Fisch, suomentanut Heli Naski. Helsinki: Bazar.
- Lassi, Teija (2016): Aamulehti. tutkijat syyttävät terrorin ihailusta – Jussi Niinistö puolustautuu. <https://www.iltalehti.fi/uutiset/a/2016020921091707>
- le Carré, John (2018): *Vakoojan perintö*. A Legacy of Spies, suomentanut Tero Valkonen. Helsinki: Tammi.
- Nyyssönen, Heino (2009): Matka maailman keskipisteeseen. *Kosmopolis* 4/2009.
- Nyyssönen, Heino & Metsälä, Jussi (2015): Historian uusi rooli kansainvälisessä politiikassa – onko sellaista? *Historiallinen aikakauskirja*, 3/2015.
- Palonen, Kari (1985): Turhaa sensaatiota valtio-opista. *Uusi Suomi* 26.4.
- Visuri, Pekka & Luoto, Reima T.A. (2015): Berliini opas historiaan ja kulttuuri-elämään. Espoo: Fenix-kustannus.

Wahl zum Abgeordnetenhaus von Berlin 2016.

https://de.wikipedia.org/wiki/Wahl_zum_Abgeordnetenhaus_von_Berlin_2016

Ville Elonheimo

“Miksi Eerolan talo on vieläkin tyhjillään?” – Narrin akrono-utopia



Kuva jota ei ole: Eerolan talo, puretun ison hirsitalon paikalle jäänyt villiintyvä puutarha

Jyväskylän Oranssi aloitti julkisen toimintansa Eerolan talon ottamiseksi uudestaan asuinkäyttöön otsikon kysymyksellä “Miksi Eerolan talo on vieläkin tyhjillään?”, joka julkaistiin talon silloiselle omistajalla Metsä-Serlalle osoitetulla avoimella kirjeellä sanomalehti Keskisuomalaisessa. Elettiin tammikuun alkua 1990.

Jyväskylän kaupunki perustettiin viiden talon maille: Eerola, Heikkilä,

Kortesuo, Mattila ja Hongikko. 1980-luvun alussa näiden tilojen päära-
kennuksista oli jäljellä kolme. Heikkilä paloi (tai poltettiin, kenties). 1990-
luvun alussa kaksi varista istui aidalla.

Metsä-Serla oli hankkinut talon tontteineen omistukseensa muutama
vuosi aiemmin. Eerola oli ollut tyhjillään vähän yli vuoden, kun entisen
omistajaperheen syytinkioikeudella asunut emäntä muutti toisaalle. Kau-
pungin nuorisosta osa kokoontui vuoden 1989 lopulla pari kertaa puhu-
maan nuorison asuntotilanteesta ja noissa kokoontumisissa perustettiin
Jyväskylän Oranssi. Huomio kiinnittyi Eerolan taloon.

Oranssin (tarkoitan siis koko ajan Jyväskylän, en Helsingin Oranssia)
argumentointi perustui kolmeen seikkaan: 1) nuorille ei ole asuntoja, 2)
talo on tyhjillään ja 3) talo on kulttuurihistoriallisesti merkittävä ainakin
paikallisesti.

Tammikuun viidentenä Oranssi valtasi talon. Asiasta uutisoitiin ainakin
paikallisissa viestimissä, sanomalehdet, radio, paikallistelevisio. Valtaajia oli
ensimmäisenä yönä noin 35 ja tupa pysyi lämpimänä pelkällä ruumiin-
lämmöllä. Myöhemmin saatiin kaasulämmitin ja tuvan uuni lämmitys-
kuntoon. Uuni olikin pääasiallinen lämmönlähde talven mittaan.

“Tyhjät talot täyteen!” Paikka, jossa ei ole, mitä siellä pitäisi olla, pitää
täyttää. Se mikä on rakennettu, käytettäköön siihen mihin se on raken-
nettu. Asunnot asunnoiksi, asuntoja nuorille, oli Oranssin ohjelma.

Metsä-Serla piti taloa tyhjillään, koska sen paikalle piti rakentaa tehtaan
portti. Porttia ei ole vielä [ei edes v. 2007].

Oranssin vaatimus oli ensiksi ottaa talo pysyvään asumiskäyttöön, myö-
hemmin edes siksi aikaa, kun porttialuetta aletaan rakentaa.

Ja kuten kuvasta näemme ei ole asuntoja, ei tehtaanporttia. U-topia –
ei-paikka.

Talosta arveltiin myös, että “aika tekee tehtävänsä” eli että se ajan mit-
taan rapistuu käyttökelvottomaksi ja purkukuntoon. Sen asumiskelpoi-
suudestakin käytiin keskustelua, mutta suurin osa osallistujista taisi todeta
sen asuinkelpoiseksi. Varmasti muuttohalukkaita oli ainakin valtaajissa.

Ja tekikö aika tehtävänsä? Ei, vaan ajan voitti Metsä-Serlan aktiivisuus,
päätettiin purkaa talo. Syynä tähän oli ilmeisesti 1) tarve päästä siitä eroon,
ettei tulisi uusia kiistoja ja 2) halu näyttää, että asia on loppuunkäsitelty.

Talo purettiin ennen kuin aika kerkisi. A-kronia – ei-aika.

Narrin akrono-utopia

Berliiniläinen politiikan tutkija Wolf-Dieter Narr⁶ esittää ajassa ja paikassa politikoinnin havaitsemiseksi käsitettä akrono-utopia. Se on kehittelmä Mihail Bahtinin kronotoopista. Kaksinkertainen päinvastaisuus samoin kuin vanhan vitsin Annankadun vastakohta on En anna-en kadu. Utopia on kreikan *u-topos* (a-topos) eli ei-paikka. Utopia on siis paikka, jota ei ole. Akrono- on kreikan *a-kronos* eli ei-aika. Akronia on siis aika, jota ei ole.

Tällöin akrono-utopia on paikka ja aika, jota ei ole. Akrono-utopian käsitteellä Narr pyrkii havainnollistamaan, että politiikka on valintoja erilaisten aika- ja paikkavaihtoehtojen välillä. Ajan valinta voi kohdistua sekä tulevaan että menneeseen: Metsä-Serla ennakoii liikenteen lisääntyvän tehdasalueelle, Oranssi muistutti Jyväskylän kulttuuriperinnön olevan vaarassa. Metsä-Serlalle piha oli tehtaanportin paras paikka, Oranssille paras asuinpaikka. Toinen vetosi kaupunkilaisten työpaikkojen puolesta, toinen kaupungin nuorien asuinpaikkojen puolesta. Toiselle Eerolan talo oli rapistunutta menneisyyttä ja utopia hävitettävänä paikkana. Toiselle Eerolan talo oli kunnostettavaa tulevaisuutta ja utopia elättävänä ja asuttavana paikkana.

Ja kuten näemme, kumpikaan ei onnistunut. Kontrafinaalisuus. Oranssi lähti tavoittelemaan säilyttämistä, Metsä-Serla uudistamista. Oranssi hävisi pelin ja talo purettiin, Metsä-Serlalla on vielä mahdollisuus, kun uudistamisen ensimmäinen osa eli vanhan purkaminen on tehty.

Jyväskylän Oranssia ei enää ole mutta eipä ole Metsä-Serlaakaan enää sillä nimellä. Tehdas on, talo ei samana talona, mutta senkin osille tuli tulevaisuus.

6 Wolf-Dieter Narr (1937–2019) oli Berliinin Freie Universitätin valtiopoliittisen professori, jonka kanssa tein 1980-luvun lopulta lähtien runsaasti yhteistyötä. Hän vieraili usein Jyväskylässä, mm. Klaus Sondermannin vastaväittäjänä ja Kia Lindroosin väitöskirjan esitarkastajana. Hän oli myös Jyväskylän yliopiston kunniatohtori. ks. <https://wolfdieter Narr.de> [KP]

“Helsinki-Napoli all night long”

Ajan hallintaan liittyy jatkuvan ajan muuttuminen katkokseksi. Narrin aikakäsitteistöön kuuluu tempuntekijä, triksteri, joka voi hetkessä kääntää koko asetelman pääläelleen. Kuka on tämän tarinan triksteri? Ei Metsä-Serla, joka piti kiinni suunnitelmistaan. Ei Oranssi, joka piti kiinni suunnitelmistaan. Ei Jyväskylän kaupunki, joka piti kiinni suunnitelmistaan. Siis joku, joka kiepautti ajan tai jonka vaikutuksesta aika kumoutui.

Yhtäältä tarjoan narrin osaa Wolf-Dieter Narrille itselleen. (En valinnut nimeä otsikkoon sattumalta, vaan nimenomaan tähän triksteriin viitaten.) Eerolan talon valtaus kesti viisi kuukautta. Toukokuun alulla siellä asui yksi nuori, huhtikuulla kaksikin. Kesää suunniteltiin, tukikonserpteja ja sellaista.

Olin Berliinissä, yövyimme Kreutzbergissä. Tapasin puoluematkalla [ts. ainejärjestö Puolueen järjestämä opintomatka] Narrin tähän mennessä ensimmäistä kertaa. Ja poliisi tyhjensi talon tuolla aikaa, kun olin toisaalla.

Ja kun aloin tehdä väitöskirjaani ja toisaalta päässäni muhi ajatus kirjoittaa Eerolan talonpaikan tyhjyydestä, satuin lukemaan Narrin tekstin.

Katsoimme Berliinissä erään Kaurismäen elokuvan. Ja Helsinki-Napoli All Night Long -elokuvahan ei tapahdu Helsingissä eikä Napolissa, vaan Berliinissä.

Tai ehkä triksteri on Kari Palonen, jonka valtio-opin peruskursilla olin syksyllä 1989 ja joka myös oli Berliinissä, kun talo tyhjennettiin. Ja jonka jäljillä päädyin Narrin tekstiin akrono-utopiasta. (Niin, en ohjeesta, vaan tekstin perästä.)

Ceausescu-beach

Ehkäpä triksteri löytyy muualta. Niistä, jotka käänsivät tappion voitoksi.

Purku. Ikkunat Rauhanniemen kartanoon, hirret Jyväskylän nuorisotasuntojen Korpilahden kesämajalle. Rauhanniemeläiset valtasivat oman talonsa kaupungilta, hiljaisesti.

Ikkunat näyttelynä Ceaucescu-beachillä, sitten polttopuiksi.

Hirret lomapaikaksi, asuntoja nuorille jostain muista rakennustarpeista.

Nuorisoasuntojen ja Katulähetyksen poliittinen menestys. Oranssin tavoitteet eivät toteutuneet, paitsi asuntoja nuorille ehkä.

Jyväskylän Oranssi valtasi toisenkin kerran. Siitä tehtiin kauppakeskus. Juuri majapaikaksi valitun asunnon paikalla, siinä jossa annoin puhelimitse suoraa radiohaastattelua kun poliisit tulivat tyhjentämään valtausta on elokuvateatterin valkokangas.

Oranssi valtasi kolmannenkin, mutta sitä en kerro, koska se on paikallaan ehjänä ja tyhjillään [tosin vuonna 2007 jo asuntoina, eri idealla].

Akrono-utopia on selvitetty.

Ja mikä onkaan sen elokuvateatterin nimi? Utopia? Ei. Akronia? Ei. Fantasia!

Jälkikirjoitus:

Tämä sormiharjoitus on kirjoitettu jäljistä päätellen vuonna 2001 ja julkaistu blogissani 2007. Vuonna 2022 tilanne on edelleen se, että tehtaantporttia ei ole eikä Eerolan taloa – eikä sen puoleen enää tehdastakaan.

Teksti sisältää ajoitusongelman, joka jääköön muistutukseksi, että ”Berliinin muurin murtumisen jälkeen” ei vuosien jälkeen ole tarkka ajoitus. Erään arkistolähteeni perusteella elettiin ilmeisesti kevättä 1992 niin kuin kyseinen puoluematka on tässä kirjassa ajoitettu. Samassa arkistokasassa muuten mainitaan että ateisti Palosen osoite Frankfurtiin oli Allerheiligenstraße.

Sarita Friman ja Hanna Kallio

Käsitteet raiteilla

Vuonna 1998 etenimme junalla halki Baltian kohti Budapestiä. Kian⁷ väikkäri lenteli ilmatilassamme muutamaa otteeseen. Karilla kun oli tapansa mukaan tärkeää matkalukemista vaikeasti hallittavina paperiliuskoina. Edellisen vuoden Prahan reissulla samoilla raiteilla lenteli Sartre⁸, eli sen hetken kommentoitava väikkäriin käsikirjoitus. Junamatkailun parhaita puolia on tilan hallinta oletetun istuinpaikan ympärillä. Siitä tulee tietynlainen vapauden tunne, jota auto- tai lentomatkailussa ei voi kokea. Junasta käsin voi katsella ja observoida toisella tavalla. Ikkunoista näkee paljon. Juna-asemilla näkee jollain kummallisella tavalla suoraan yhteiskunnan ytimeen. Mitä enemmän junanvaihtoja, sitä enemmän havainnointia.

7 Kia Lindroos 1998 , *Now-Time/Image-space. Temporalisation of Politics in Walter Benjamin's Philosophy of History and Art.* Jyväskylä: Sophi

8 Leena Subra 1997 *A Portrait of Political Agent in Jean-Paul Sartre. Views on Playing, Acting, Temporality and Subjectivity.* Jyväskylän yliopisto.

Matkaseura

Saavuttuamme Budapestiin pääsiäisen 1997 jälkeisenä aamuna, suuntasimme vierailemaan Budapestin humanistiselle yliopistolle. Aulassa me opiskelijat oppaamme Heino Nyyssösen johdolla kuuntelimme vastaanottavan professorin ylistäviä sanoja opinahjostamme Jyväskylän Yliopistossa. Hän kertoi kuinka hänen erityisen innostuksen ja ihailun kohde oli kuuluisa huippuprofessorimme. Hetken kuluttua hämmentävä tilanne päättyi takarivistä kuuluvaan ”It’s me” - ääneen. Kari oli jäänyt naulakoilta saapuessamme meistä hieman jälkeen, eikä vastaanottajamme tunnistanut häntä.

Jyväskylän valtio-opin ainejärjestön, Puolueen, matkat ovat historialtaan pitkä ja luonteeltaan ainutlaatuinen konsepti. Professori Kari Palosen investointi opiskelijoiden käytännön oppitunteihin on merkittävä sekä taloudellisesti että osaamispääomainvestointina (mahtavana matkaseurana). Karin tapa huomioida opiskelijansa ihmisinä on akateemisessa maailmassa ainutlaatuinen. Hän on halunnut tutustua opiskelijoihin omina persooninaan jo ensimmäisestä opintovuodesta lähtien. Puolueen junamatkat ovat tähän käytännöllinen mahdollisuus. Opiskelijoille matkat ovat opintovuosien huippuhetkiä, joissa poliittisen ajattelun, filosofisen pohdinnan, itseisarvoisen debatoinnin harjoittelu sekä itse elämän kokeminen yhdistyvät. Kun junan vaunuosasto on täynnä innokkaita politologin alkujia sekä matkanteosta nauttiva professori, vaunun tunnelma täyttyy mielenkiintoisella käsitteellisillä keskustelulla. Käsitteellisetä keskustelua on mukana myös fyysisesti. Karin matkalaukku on aina täynnä kirjoja ja papereita. Matkalukemisesta ei olisi pulaa kenellekään, jos hiljainen hetki syntyisi. Koska mukana matkustavan professorin tiedot ylittävät helposti keskiverto matkaoppaat ja ympäristön havainnointi tuo riittävästi keskusteltavaa.

Yksin matkustaessa junalla liikkumisen parhaita puolia on aika, jonka voi käyttää lukemiseen. Ihan vain siksi, että muuta ei juurikaan voi tehdä. Se on tärkein syy, miksi aina kannattaa valita junan auton sijasta. Maisemat, ja kansallisten junayhtiöiden erityispiirteet kietoutuvat havainnoinnissa ja ajattelussa yhteen luettavan teoksen tarinan ja kontekstin kanssa. Jos on matkaseuraa, syntyy mahdollisuus reflektoida ajatuksiaan spontaanisti. Matkaseuran kanssa kehkeytyy upea kokonaisuus,

jossa keskusteluun nousevat matkakumppanien meneillään olevat kirjat.

Kielen, käsitteiden ja politiikan ilmiöiden observointi

Matkanteon tarkoitus on päästä eroon rajoista ja rajoitteista: päästä eroon niistä asioista, jotka rajoittavat intellektuaalia, tai mitä tahansa liikettä tai mielipidettä. Kun Puolan rajaviranomaista kutsutaan fasistiksi, tällä ei viitata henkilöön itseensä, vaan hänen edustamansa rajoittavan ja pakottavan ajattelun instituution representaatioon. Nationalistisen ajattelun vaara piilee juurikin tässä: rajanveto, jonka seuraukset voivat olla arvaamattoman pitkälle meneviä, kuten fasismin historiasta tiedämme. Opiskelijoiden kansainvälisyys on tärkeää, jottei omaan poliittiseen ajatteluun tule rajoitteita. Tämän ajattelutavan ymmärtäminen ja oppiminen on ollut Karin kanssa raiteilla käytyjen keskusteluiden suola.

Ruoka ja erityisesti sen etsiminen on junamatkailun seikkailua. Seikkailumieltä siinä toki tarvittiinkin erityisesti 1990-luvun itäisessä Euroopassa. Koska jo tuohon aikaan valveutuneet valtiotieteen opiskelijat olivat toki enemmän tai vähemmän kasvissyöjiä, ei ruuan löytäminen ollut helppoa. Puolueen junamatkailun historian rinnakkais-teoksena voisi ehkä tehdä ratayhteyksien varsilta löytyvien intialaisten ravintoloiden luettelon. Raiteilla matkustaminen antaa hyvän näkymän sekä ruokaan, elämään yleisesti että politiikkaan. Joskus näitä tosin on sekä vaikea että tarpeeton erottaa toisistaan.

Taidemuseot, moderni taide, taidenäyttelyt ja erityisesti Karin suosikkitaiteilija Wassily Kandinsky kuuluivat meidän junareissujen vakio-ohjelmaan. Ja mahdollisuuden tullen myös jalkapallo-ottelut. Jalkapallon politiikka olikin yksi suurista keskustelun aiheista reissuillamme.

Tunteet raiteilla

Tv-sarjassa *The Good Place* (2016) kuvattiin nykyihmisen tunteisiin tarttuvain keinoin taivasta ja helvettiä elämisen lokaatioina. Helvettiä kuvasi ilmastoimaton juna, joka pysähteli ilman tai seisoi paikallaan ilman kerrottua syytä. Taivas taas kuvattiin paikaksi, jossa kannellisesta

kertakäyttökahvikupista pystyi huoletta juomaan kahvinsa ilman vaaraa kahvin valumisesta käsille tai syliin, junamatkailun kannalta ihan hyvä pointti tämäkin. Näiden tunteinen raaka, omista kokemuksista kumpuava osuvuus laittoi miettimään junamatkailun vapauden tunnetta useammalta kantilta. Oikeastihan vapauden tunteen voi toki junassa myös menettää. Ruusuiset mielikuvat siitä, että miten kaikki on hyvää ja ajatukset vapaita, ovat pidemmiltä matkoilta., niiltä joissa vapaus on mielentila, niiltä joilla oman henkisen virkistymisen ja uudistumisen henkinen tila ovat jo ottaneet vallan. Helsinki-Jyväskylä väliltä on tunnerekisteriin sen sijaan kertynyt monta ahdistuneen pysähtyneisyyden tilannetta, vastaantulevaa junaa odotellessa. Olisiko se kauan toivottu toinen raide Jyväskylän ja Tampereen välille nyt viimein tulossa.

Junassa matkustaessa ihminen palaa konkreettisesti perustarpeiden ääreen. Kaikki on hyvin jos matka etenee, kahvi ei kaadu, ilmastointi ja lämmitys toimii. Ja vessa. Niin kauan kuin ollaan raiteilla, hallinnan tunteen säilyttäminen sujuu hyvin. Matkan varrella sattumuksia voi luoda myös omat virheet, ei pelkästään pakottavan ajattelun instituutiota representoivat konduktöörit tai rajavirkamiehet. Jos lippu yöjunaan on ostettu väärälle päivälle, voi siitä seurata mukava seikkailu, esimerkiksi yö Varsovassa ennestään tuntemattomalla alueella. Sinne ei olisi muuten tullut mentyä. Kun matkaseura on hyvää, ei mikään sattumanvarainen lokaatio luo ongelmaa.

Juna matkustaminen Suomesta kohti Eurooppaa tarkoittaa myös laivamatkustamista. Tämä tapahtuu Tukholmassa tai Tallinnassa. Joskus suoraan Saksassa. Laivamatka on junamatkan siirtymäriitti ilman itse laivassa oloon kohdistuvaa minkäänlaista odotusarvoa. Tunnetason havainnointona voimme yleistää: menomatalla ollaan jo perillä, kun vaihdetaan junaan. Purjehtijat sanovat olevansa perillä, kun nousevat veneeseen. Me junamatkailun kestopanin olemme perillä, kun nousemme junaan.

Onni Pekonen

Tukholma 2002: ensimmäistä kertaa parlamentissa

Osallistuin ensimmäiselle Karin ja Puolue ry:n järjestämälle ulkomaan ekskursionni vuonna 2002. Olin vielä kohtalaisen keltanokka yliopistomaailmassa. Olin aloittanut valtio-opissa heti lukion jälkeen vuonna 2000, mutta suorittanut varusmiespalvelukseni välissä ja aloittanut opintoni kunnolla vasta syksyllä 2001. Ekskursio tarjosi mahdollisuuden tutustua paremmin paitsi opiskelijatovereihini myös tietenkin professori Kari Paloseen. Kari oli ollut ensimmäisen akatemiaprofessuurinsa takia poissa valtio-opin opetustehtävistä, ja esimerkiksi johdantokurssin oli omalla kohdallani vetänyt Sakari Hänninen.

Ekskursio suuntautui tällä kertaa tsaarinvaltaa edeltäneeseen emämaahamme Ruotsiin ja sen pääkaupunkiin Tukholmaan. Positiivisen matkakokemuksen innoittamana osallistuin myöhemmin vielä Berliiniin, Prahan ja Wienin ekskursionni vuonna 2004 sekä Pietarin ekskursionni vuonna 2006. Myöhemminkin olisin voinut lähteä, mutta en enää kehdannut. Kari tosin taisi tohtoriopintojeni aikana vihjata Budapestin ekskursionni (2010), jonka aikana olisi tarjoutunut mahdollisuus keskustella Itävalta-Unkarin parlamenteissa 1800-1900-lukujen vaihteessa käydyistä jarrutusdebateista. Ekskursioilla ainakin osa matkoista taitettiin junalla.

Tukholman ekskursiolta minulle on jäänyt mieleen erityisesti kaksi tapausta. Syynä muistini valikoivuuteen lienee näiden tapahtumien merkitys myöhemmän (yliopisto)elämäni kannalta. Ensimmäinen oli vierailumme Ruotsin valtiopäivien istuntoon ja toinen Tukholman yliopistolle. Ruotsin valtiopäivistä tuli myöhemmin epäsuorasti osa väitöstudiumustani riksdagenin esikuvan tarjottua kehikon Suomen säätyvaltiopäivien menettelytavoista käydyille debateille. Tukholman yliopistolla puolestaan kohtasin ensimmäistä kertaa Jussi Kurunmäen, josta tuli seitsemisen vuotta myöhemmin Karin ohella toinen väitöskirjani ohjaaja. Keskityn muistelossani tapahtumista ensimmäiseen.

Ohjelmaamme Tukholmassa kuului pelkän flaneerauksen sijaan Karin organisoima ja osin improvisoitu poliittinen kaupunkikävely, joka on tietenkin vakiintunut osa jokaista ekskursiota. Päätimme muutaman opiskelijatoverin kanssa lähteä Karin mukaan myös vierailulle Ruotsin valtiopäivätaloon (Riksdagshuset). Kyseessä oli elämäni ensimmäinen parlamenttikäynti.

Ruotsalainen konsensusajattelu ja sosiaalidemokratia eivät ole varsinaisesti Karin mieleen. Lisäksi Karin mielenkiinto parlamentteja kohtaan oli vuonna 2002 vasta heräämässä eikä Ruotsin riksdag ole tänäkään jälkeen kuulunut hänen suosikkiparlamentteihinsa. Näihin lähtökohtiin nähden Kari yllätti nuoret opiskelijat.

Ruotsin valtiopäivillä oli meneillään täysistunto, jota pääsimme onneksemme seuraamaan. Täysistuntosali vaikutti suurelta ja ilmavalta tarkkaillessamme keskustelua vieraslehteriltä, loivaan amfiteatterin muotoon aseteltujen edustajien tuolien ja pulpettien yläpuolella. Vaikutelmaa tehostamaan oli puhemiehen yläpuolelle asetettu suuri tekstiiliteos, joka esitti lintuperspektiivistä harmaata ruotsalaismaisemaa (Elisabet Hasselberg Olsson: Minne av ett landskap).

Harmaan sävyin voisi kuvata myös ruotsalaista parlamenttidebattia. Puheet pidettiin myös suomalaisille kansanedustajille tyyppillisesti paperista lukien ilman suurempaa tunnelatausta tai kiihkoa. Kyse oli siis etukäteen valmistelluista esitelmistä. Puheenvuorojen tarkoituksena ei ollut vanhaan kunnon brittiläiseen tyyliin reagoida spontaanisti muiden parlamentaarikoiden avauksiin vaan enemmänkin lausua etukäteen muotoillut mielipiteet pöytäkirjaan tai kenties suoraa televisiolähetystä seuraaville äänestäjille. Sekä istuntosalin rakenne että keskustelun tyyli

muistuttivat Alankomaiden parlamentin alahuonetta, johon pääsin myöhemmin tutustumaan.

Istuntosaliin oli kokoontunut yhtä monta edustajaa kuin oli paikalla parlamentin henkilökunnan jäseniä puhemiehestä pöytäkirjasihteeriin. Tämä oli meille opiskelijoille sekä ihmetyksen että pettymyksen aihe – olimmehan tulleet seuraamaan parlamenttidebattia emmekä setämies-ten iltapäiväkerhoa! Päivitellessämme asiaa huvittuneesti ekskursion aikana Kari yllätti meidät painokkaalla poliitikon ja parlamentaarikon puolustuspuheella. Poliitikon toimintaa ei tullut arvioida porvarillisen työn kriteerein. Jokaisessa debatissa ei tarvinnut olla paikalla vaan taitava poliitikko osasi valita hetkensä, aikansa ja paikkansa. Lisäksi Kari muistutti, että parlamentaarikot saattoivat seurata keskusteluja suorana lähteyksenä omissa huoneissaan ja saapua paikalle vain äänestyksiin. Tästä muistutuksesta nöyrtyneenä olemme osanneet asettua paremmin poliitikon saappaisiin ja tajunneet olla antautumatta populistiseen ja asioita yksinkertaistavaan parlamenttikritiikkiin.

Meeri Haapakoski

Päiväkirjamerkintöjä 2010-luvun ekskursioilta: ”Neljä maata ja viisi kaupunkia”

Aloitin valtio-opin opinnot Jyväskylän yliopistossa syksyllä 2010. Jo heti ensimmäisinä opiskeluvuikkoina kuulin mielenkiintoisesta perinteestä ainejärjestö Puolue ry:n vuotuisessa ohjelmassa, nimittäin keväisestä ekskursiomatkasta yhdessä professori Kari Palosen kanssa. Niinpä keväällä 2011 ekskursiomatkasuunnitelmien varmistuttua lähdin mukaan ensimmäiselle ekskursiolleni Saksan Frankfurtiin yhdessä muiden valtio-opin opiskelijoiden kanssa.

Ensimmäinen ekskursioni suuntautui siis Frankfurtiin, jossa en ollut aikaisemmin käynyt. Tutustuimme kaupungissa muun muassa Goethe-Universitätin valtio-opin (Politikwissenschaft) laitokseen sekä Saksan demokratian kehityksen kannalta merkittävään tapahtumapaikkaan Paulskircheen. Lisäksi kävimme J.W. Goethen museona toimivassa kotitalossa Goethe-Hausissa sekä tutustuimme muutenkin kaupungin korkealaatuiseen museotarjontaan.

Seuraavaksi vuonna 2012 vuorossa oli uusi ekskursio, ja valikoiduin vuorostani itse ottamaan vastuullisempaa roolia ekskursioiden suunnittelussa Karin kanssa. Pietarin ekskursion järjestelyt eivät olleet aivan

yksinkertaiset, sillä koko ryhmä tarvitsi viisumit päästääkseen matkalle itärajan tuolle puolen. Vaikka matka-aika Pietariin Allegro-junalla ei kestänyt kuin kolmisen tuntia, oli kulttuurinen ja arkkitehtoninen ero Suomeen hyvin suuri. Onnistuimme näkemään Pietarin ekskursion paljon uutta ja opettavaista. Yli kahden tunnin jonotus Eremitaasi-museoon testasi matkan osallistujien sitkeyttä aivan omalla tasollaan, mutta urheat jonottajat onneksi saivat Eremitaasin yltäkylläisestä tarjonnasta varmasti vastinetta jonotukselleen. Tutustuimme myös Pietarissa paikalliseen yhteiskuntatieteiden opiskeluun Evgeny Roshchinin opastamina. Niin ikään Evgeny tutustutti meidät georgialaiseen keittiöön ravintolavierailulla. Satuimme olemaan Pietarissa Voiton päivänä, minkä seurauksena monikaistainen Nevski Prospekt oli kokonaan suljettu autoilta, ja valtavat massat Venäjän lippuja heiluttavia maan kansalaisia juhli päivää kävellen pitkin valtakatua.

Vuonna 2013 ekskursion suuntautui Puolan Krakovaan, tuohon historialliseen ja monia vaiheita nähneeseen kaupunkiin. Tutustuimme muun muassa juutalaiskortteli Kazimierziin sekä Oskar Schindlerin entiseen emalitehtaaseen tehtyyn museoon, jossa sai katsauksen natsimiehityksen aikaiseen Krakovaan (www.muzeumkrakowa.pl). Vielä kauemmas historiassa päästiin Wawelin linnoituksessa, jossa tutustuimme linnoituksen kautta Puolan hallitsijasukujen historiaan. Vierailimme myös Auschwitzissä entisellä keskitysleirillä, missä helteinen sää vaihtui ukkoskuuroon salaman nopeasti, ja teki vierailusta entistäkin synkemmän.

Vuoden 2014 ekskursion Berliiniin jäi minun osaltani välistä, mutta matkalla käytiin muun muassa olympiastadionilla, Berliinin muurin rippeillä East side galleryssa ja kiinalaisen taitelijan Ai Weiwein näyttelyssä. Vuonna 2015 olin jälleen ekskursion mukana ja tällä kertaa matkakohteenä oli Liettuan pääkaupunki Vilna. Tutustuimme Vilnassa Suomen suurlähetystön toimintaan, ja keskustelimme Baltian ajankohtaisesta poliittisesta ilmapiiristä. Myös Vilnan vaiherikas historia ja toisen maailmansodan vaikutus maahan ja sen kansalaisiin sekä neuvostovallan ajanjakso tulivat monipuolisesti esille ekskursion vierailukohteiden kautta. Vierailimme myös kaupungin juutalaisväestön historiasta kertovassa museossa sekä entiseen KGB:n päämajaan perustetussa museossa, joka kävi kaunistelematta läpi neuvostovallan vaikutuksia kaupungin asukkaiden elämään.



Kuva 1: Trakain linnaan tutustumassa Vilnan ekskursiolla vuonna 2015.
Kuvaaja: Atte Koskinen

Omalta osaltani viimeinen ekskursio opiskelijana suuntautui Hampuriin, jonne matkustimme Karin ja puoluelaisten kanssa keväällä 2016. Vierailimme St. Marien-Domilla, jossa Burkhard Conrad, jonka väitöskirjan ohjaukseen Kari oli osallistunut, työskenteli pakolaisasioiden parissa ja kertoi meille kirkon toiminnasta. Kävimme myös Hampurin yliopistolla tutustumassa politiikan tutkimuksen laitokseen. Saksalaisen merenkulun historia sekä Hampurin hansakaupungin historia tulivat tutuksi Hampurin historian museossa, Museum für Hamburgische Geschichtessä. Lisäksi kävimme tutustumassa Altonan kaupunginosan historiaan Altonaer Museumissa, ja taidekokokoelmista vaikutuimme Hamburger Kunsthallissa. Vietimme aikaa paikallisten tapaan kanavan rannassa nautiskellen aurinkoisesta säästä.

Olen ollut mukana Puolue ry:n ekskursioilla vuosina 2011–2016. Matkojen ansiosta olen nähnyt ja kokenut asioita oman arkipäiväni ulkopuolelta, mielestäni jo pelkästään se on ollut äärettömän arvokasta. Jokainen matkakohde on ollut erilainen ja omalla tavallaan mieleenpainuva. Vierailut eri museoissa ovat kasvattaneet yleistietoa ja ymmärrystä historiasta sekä nykypäivästä. Sitä tietoutta en varmastikaan olisi saanut pelkästään kotimaasta käsin. Ekskursioperinteen myötä omilla henkilökohtaisilla matkoillani olen myös koettanut aina ottaa ohjelmanumeroksi tutustumisen johonkin museoon, mutta silti ekskursioilla museovierailuja on minulle kertynyt eniten.

Minkälaisen ekskursion vielä haluaisin toteuttaa tai millä ekskursiolla haluaisin olla mukana? Omalle kohdalleni ei valitettavasti osunut ekskursion Isossa-Britanniassa, ja se olisikin ollut mielenkiintoista toteuttaa Kari Palosen ja valtio-opin opiskelijoiden kanssa, onhan parlamentarismen tutkimuksella hyvin keskeinen osa Kari Palosen tutkimuksissa ja jyvaskyläläisen valtio-opin painotuksissa. Matkustaminen Eurooppaan raiteita pitkin olisi myös ollut mielenkiintoista toteuttaa vaikka ekskursion yhteydessä. Mikäli lentomatkustamisen ympäristövaikutusten tiedostaminen johtaisi junalippujen halpenemiseen ja junavuorojen toimivuuteen yli valtiorajojen, ekskursion ja interrailin yhdistelmä Keski-Euroopassa olisi mainio matkaidea.



Kuva 2: Trakain linnan ympäristön keväisissä maisemissa tekstin kirjoittaja, (silloinen) valtio-opin opiskelija Meeri Haapakoski. Kuvaaja: Atte Koskinen

Kari Palonen

Reunamerkitöjä Puolueen matkoihin

(sisältää Marja Paavilaisen ja Anu Riilan kommentit
v. 1984 Pariisiin matkaan)

Matkapolitiikan alkusysäys oli kieltäytymiseni liittymästä Professoriliittoon. Vuoden 1970 yliopistojen hallinnonuudistuskamppailun päiviltä oli mieleen jäänyt iskulause ”Professoriliitto, taantumuksen joukko”, ja olin periaatteessa yliopistojen ”demokratisoinnin” kannalla. En ole innostunut etujärjestö- ja työmarkkinapolitiikan tunkeutumisesta yliopistoon vaan kannattanut sen ”parlamentarisointia” (ks. Yliopiston ”parlamentarisoinnin” mahdollisuuksista, teoksessa Pertti Ahonen, Paul-Erik Korvela ja Kari Palonen, toim. *Uusi yliopistoyritys, puolue vai oppineiden tasavalta?: kohti muuttuvien toimintatilanteiden poliittista luentaa*. Jyväskylä: SoPhi 2013, 157–180 ja Professorit poliitikkoina – Pelikentät ja retoriikan lajit, *Politiikka* 57, 2015, 161–175). Professoriliiton jäsenmaksun sijasta maksoin vuotuisen subvention ainejärjestö Puolueen matkoihin, aluksi ulkomaanekskursioiden lisäksi niistä rahoista saattoi anoa matkarahaa graduaineiston hankintaan lähinnä Helsingistä, mikä ennen pitkää unohtui Puolueen aktivisteilta.

Nyt ryhdyin muistelemaan matkoja, lähinnä sitä keitä akateemisia kollegoja tavattiin, oliko joku paikan päällä matkaa järjestämässä, kuka Puolueesta toimi matkan järjestäjänä ja missä tulikaan käydyksi jne. Tässä näistä seikoista reunahuomautuksia, ja yritän välttää päällekkäisyyttä muiden tässä julkaistavien juttujen kanssa.

Pariisiin vuoden 1984 junamatkalla oli mukana suuri osa tuolloin harvalukuisesta valtio-opin opiskelijain joukosta – pääainekiintiö oli 10

vuodesta 1981. Matkaa järjesteli Anu Riila, Pariisissa olivat opiskelija-apurahalla graduntekijämme Pirjo Mettovaara sekä Kaarina Järventaus, jolta otin vuosikausia ranskantunteja. Kaarina oli organisoinut vierailun Jussieu-yliopistoon ja kävimme myös parlamentin (*Assemblée nationale*) täysitunnossa. Vapunpäivän aamuna kävimme katsomassa anarkistien vappukokoontumista Bastiljin aukiolla. Marja Paavilainen, joka oli jo valmistunut maisteriksi ja toimi Keski-suomalaisen nuorisoliitteen toimittajana, teki jutun ja valokuvan mielenosoituksesta lehteensä. Anun ja Marjan kanssa olemme pitäneet 2000-luvun alusta lähtien ”vuositapaamisia” loppukesästä.

Marja Paavilainen

Opintomatkan kiinnostavin anti 80-luvun nuorelle toimittajalle oli Pariisin elävä ja monipuolinen kaupunkikulttuuri. Kun Suomessa 80-luvulla vaihtoehtoliikkeet ja kaupunkikulttuuri olivat vielä nupullaan, niin Pariisissa alakulttuurien ilmiöitä ei tarvinnut etsiskellä. Breakdance, kahvilakulttuuri, katutaiteilijat, ja graffitit levittäytyivät ympäri kaupunkia, kun yliopistokaupunki Jyväskylässä enimmäkseen vielä istuttiin Sohvin-krouvissa.

Vaihtoehtoiseen ruokakulttuuriin tutustuimme ruokapaikassa, jossa jokainen sai maksaa omantuntonsa mukaan. Jos olit rahaton, niin tiskamaan ei tarvinnut jäädä. Jokainen ravintolakäynnille osallistunut suomalaisopiskelija taisi maksaa sopuhinnan, sillä ruoka oli hyvää, ainakin jos sitä vertasi suomalaisten opiskelijaruokaloitten tarjontaan 80-luvulla.

Myös anarkistien vappumarssi oli kurkistus suurkaupungin alakulttuurien moninaisuuteen, vaikka banderollien iskulauseet eivät liikkeen sisältöä tai tavoitteita juuri valaisseet. Vappumarssin osanottajien haastatteluista oli myös turha yrittää kaivaa julkilausumia syvällisempiä oivalluksia.

Virallinen käynti parlamenttiin jätti varsin vaimean muistijäljen parlamentin kirkkaan punaisia istuimia lukuunottamatta. Vaihtoehtoliikkeiden kirjon rinnalla parlamentin työskentely tuntui vaimealta ja jopa hidastempoiselta. Edes edustajien äänenpainot eivät kimmonneet niin, että ne olisivat virkistäneet matkaväsymystä potevat suomalaisopiskelijat.



Kuva 1: Jussieu-yliopiston seinä. Kuvaaja: Anu Riila

★★★

Anu Riila

Pariisissa matkanjärjestäjän kameran silmä osui Jussieun yliopistorakennuksen ikkunoihin kirjoitettuun ”Solidarité avec Solidarnosc” – tekstiin. Paikalliset opiskelijat tukivat maanalle siirtynyttä Puolan Gdanskin telakalta vuonna 1980 elokuussa alkanutta solidaarisuusliikettä? Liike oli ollut niin suosittu (yli 10 miljoonaa jäsentä), että Puolan presidentti Jaruzelski joutui julistamaan maan sotatilaan vuosiksi 1981–1983 kukistaakseen liikkeen. Painetta tuli myös Moskovan suunnalta, koska liike nähtiin antikommunistisena järjestönä, joka nautti YK:n suojelua ja sai amerikkalaiselta NED -järjestöltä taloudellista tukea. Solidaarisuusliike pysyi Puolassa kiellettyinä, mutta jatkoi maanalaisena, kunnes se laillistettiin vuonna 1989 Gorbatschovin aloittaman glasnost ja perestroika uudistuspolitiikan aikakautena.

★★★



Kuva 2: Solidarnosc-juliste Pariisi. Kuvaaja: Anu Riila

1985 Berliinin matkasta Heino Nyysönen kirjoittaa tarkemmin. Freie Universitätissä tapasimme kollega Gerhard Göhlerin (https://de.wikipedia.org/wiki/Gerhard_Göhler), ja opiskelijaedustajan. Matkan organisoivat Kia Lindroos. Berliinissä asuvan Marja-Terttu Ruokamon keittiössä tapasin Heidi Hautalan ja Olli Tammilehdon, joihin tutustuin tarkemmin Itä-Berliiniä vappuparaatin jälkeen kiertäessämme.

1986 emme päässeet Tukholmaa edemmäs. Yliopistolla Frescatissa tapasimme kollegat, suomalaissyntyisen Olof Ruinin (https://sv.wikipedia.org/wiki/Olof_Ruin) ja Björn Wittrockin (http://www.swedishcollegium.se/subfolders/Fellows/Permanent_Fellows/bjorn.html), joka myöhemmin perusti SCASSS-kollegiumin (Swedish Collegium for Advanced Study in the Social Sciences), jossa työskentelin v. 2002/03 ja jonka suomalaisten ”Erik Allardt fellowien” valintaan myöhemmin osallistuin.

Vuonna 1987 olin Suomen Akatemian varttuneen tieteenharjoittajan apurahalla Strasbourgissa, josta matkustin yöjunalla Calaisiin sieltä laivalla Doveriin ja sieltä junalla Lontooseen, johon Puolueen porukat – paitsi Heino joka kiersi Interraililla Brittien saaret – oli tullut lentäen, matkan organisoijana Ainoriitta Savolainen. Seurasimme House of Commonsissa täysistuntoa, London School of Economics and Political Scienceen, jonne Lontoossa väitöskirjaa tehnyt Pertti Lappalainen Tampereelta oli järjestänyt tapaamisen kollega Kenneth Minoguen kanssa (https://en.wikipedia.org/wiki/Kenneth_Minogue). Hotellin järjes-

tämänä muutama meistä kävi Chelsea–Liverpool–ottelussa Stamford Bridgellä.

Pariisin matkan vuonna 1988 taustana on vähän aikaisemmin Jyväskylässä Poliitiikan tutkimuksen päivät, joiden esitelmöitsija *Lettre Internationalen* päätoimittaja Antonin Liehm järjesti tapaamiseen lehteensä. Puolueen sisällä käytiin lentokone- ja junapuolueiden kiistaa. Junapuolueeseen kuuluivat Janne Taalas ja Risto Wallin, ja muistelen lähteneeni 4.15 junalla JKL:stä Ahti Ruoppilan ja Eero Lukinin kanssa.

Seuraavana vuonna menimme seuramatkabussilla Leningradiin. Klaus Sondermann, joka myöhemmin väitteli meille ja on vuosikymmeniä tarkastanut saksan kieltäni, oli mukana. Kun bussi kulki Pioneeripalatsin ohi, Klaus huomautti: ”Nyt minä tiedän missä Lenin-setä asuu” – vähän aikaisemmin Suomessa oli suurta huomiota herättänyt filmi ”Lenin-setä asuu Venäjällä”, joka oli entisten taistolaisten – skp:n vähemmistön – itsekritiikki. Menimme Klausin kanssa syömään ravintolaan, missä taisimme olla ainoita ruokailijoita, ja kovaääninen diskomusiikki häiritsi syömistä. Gorbatschovin aikana Neuvostoliitto oli vielä olemassa, eikä avautuminen ulottunut ruokakulttuuriin.

Vuoden 1990 keväällä poliittinen tilanne oli jo muuttunut, ja matka Wieniin, Budapestiin, Bratislavaan – siellä olimme muutaman tunnin junien välissä – ja Prahaan antoi ensimmäisiä kuvia post-kommunismista (olin käynyt Berliinissä tammikuussa 1990). Wienissä kävimme Klausin kanssa Café Centralissa, joka oli ollut Lev Trotskin kantapaikka ennen ensimmäistä maailmansotaa – Klaus oli Erlangenissa ollut trotskilaisen ”neljännen internationaalin” aktivisti. Heino oli Budapestissä ja järjesti akateemisen tapaamisen, jossa muistan kysyneeni kadunnimien muuttamisesta. Prahassa opiskelijat olivat halunneet yhteyttä Suomeen ja jotkut heistä kävivät JKL:ssä pari vuotta myöhemmin. He jakoivat matkaajat ryhmiin, Jarkko Louhimaa ja minä saimme oppaaksi kaksi slovakian kielen opiskelijaa, jotka valittelivat, että me olimme kiinnostuneita vain politiikasta eikä böömiläisestä kristallista.

Post-kommunismissa vierailemista jatkoimme 1991 Tartossa, jossa kadunnimiä oli muutettu mutta saimme kollegoilta hämärän valokopion kun uusia karttoja ei vielä ollut. Yliopiston politiikan tutkimuksen laitos oli vastikään perustettu, ja veimme sinne JKL:n valtio-opin monisteita, joilla he tuskin mitään tekivät. Joku kollegoista oli jo luken-

nut *Politik als Handlungsbegriff*ini, ja minulle järjestettiin erillinen tapaaminen kollegojen Eero Loone (https://en.wikipedia.org/wiki/Eero_Loone) ja Raivo Vetik (<https://www.tlu.ee/en/people/raivo-vetik>) kanssa.

Seuravaksi olimme (1992) jälleen Berliinissä, jossa Risto Wallin tuolloin oli opiskelemassa ja järjesti meille retkeilymajatyyllisen majoituksen. Ville Elonheimon artikkelissa on mainittu, että tapasimme Freie Universitätin kollega Wolf-Dieter Narrin (<https://wolfdieter Narr.de>, ks. myös alaviite Villen juttuun) hänen byroossaan Lichterfelden kaupunginosassa. Kun lähdin aamupäivällä kävelylle majoituspaikasta, Ville ja Sakari Suoninen olivat menossa nukkumaan. Länsi-Berliini oli legendaarinen yönvalvojien kaupunki, koska siellä, toisin kuin muissa saksalaisissa kaupungeissa, ei ollut *Polizeistunde*a, joka sulki paikat joskus puolen yön jälkeen.

Lukuvuoden 1992/93 olin ”varttuneella” Frankfurtissa, yhteydet oli vielä huonot – oleskelun aikana hommasin itselleni puhelimen ja faksimodeemin. Matka jäi tekemättä, olisi pitänyt ehdottaa Frankfurtiin tuloa yksinkertaisimpana vaihtoehtona.

Vuonna 1994 Marja Keränen, joka oli väitellyt vuoden alussa, oli vierailijana Manchesterin yliopistossa, ja järjesti siellä vierailun politiikan tutkimuksen laitokselle. Valtio-opin kanslisti Arja Valkonen oli lähettänyt Marjalle tenttiin ilmoittautumiset, joihin tein siellä kysymykset – Internetin vakiintuessa tästä tuli rutiinia ulkomailla oleskelussa. Vierailu taisi olla keskellä viikkoa, enkä myöhemminkään ole päässyt Old Traffordille Unitedin matsiin, talvella 2019 tosin näin heidän yllättävän Paris Saint-Germainin Parc-au-Princesissä mestarien liigan ensimmäisellä pudotuspelikierröksellä.

Seuraavana vuonna (1995) oli Budapest vuorossa ja Heino paikan päällä. Kollegoista tapasimme László Szarvasin Taloustieteellisestä yliopistosta (kiitän Heinoa Unkarin-matkojen tietojen täsmennyksistä). Marjukka Vainio oli matkanjärjestäjä, ratikka-ajelua harjoitettiin paljon ja keskeisen kehätien nimi ei enää ollut *Lenin-körut*.

1996 oli jälleen Pariisin vuoro. Leena Subra varasi yliopistolta soittamalla koko porukalle halvan hotellin Gare de l’est-rautatieaseman tienoilta. Pariisissa tuolloin tutkimusta tehnyt Niilo Kauppi järjesti vierailun *Sciences-po*-yliopistoon (Institut d’études politiques), Riikka

Ikävalko oli tekemässä väitöskirjaa Pariisissa ja Tuula Vaarakallio tuli paikalle junalla Toulousesta.

1997 junareitti Tallinnasta yöjunalla vaihdolla Sestokaissa Liettuassa Varsovaan pelasi, ja Sarita Friman järjesti matkan sitä kautta Prahaan (Puola oli irrottautunut Venäjän raideleveydestä, toisin kuin Suomi ja Baltian maat). Meitä oli junassa vain Sarita, Heidi Kivekäs ja Katja Rauhansalo ja minä, muut, kuten Tommi Kotonen, olivat lentäneet paikan päälle. Varsovasta yritimme löytää ruokapaikkoja toisena pääsiäispäivänä, Pizza Hut oli ainoa minkä löysimme, vuoden päästä menimme sinne sovinnolla. Tsekkikollegoihin yhteydet on aina olleet huonot, mutta jotakin kautta saatiin järjestymään yksi paikallinen kollega, joka tavattiin lyhyesti kaupungilla Prahan kuuluisan kellon edessä.

Saritan ja Hannan jutussa on tarkemmin myös samaa reittiä käyttäneestä matkasta Budapestiin vuonna 1998. Tuolloin olimme illan Krakovassa ja matkustimme yöjunalla sieltä Kosicen kautta Budapestiin, jossa Heino viimeisteli väitöskirjaansa, ja hän järjesti meille poliittisen kaupunkikävelyn. Tapasimme György Bencen (https://en.wikipedia.org/wiki/György_Bence), joka sanoi olevansa Georg Lukácsin viimeinen oppilas ja kutsui Heimon ja minut erikseen illalliselle. Meille oli järjestetty myös käynti parlamentissa, mutta turistiopas esitteli vain rakennuksen historiaa eikä edes näyttänyt istuntosalia.

Vuonna 1999 olin aloittanut akatemiaprofessorini ja olin lähes koko lukuvuoden Cambridgessa, Clare Hall-collegessa. Puolueen matkajien kanssa tapasimme Christ Collegessa Quentin Skinnerin (https://en.wikipedia.org/wiki/Quentin_Skinner), jonka kirjoja kuului ja kuuluu Jyväskylän valtio-opin tutkintovaatimukseen. Joku Puolueen matkajista kysyi Quentiniltä hänen ”tieteenalaidentiteettiään”, johon tämä vastasi, että Britanniassa hän on historioitsija, Ranskassa filosofi ja USA:ssa politiikan tutkija. Lontoon School of Slavonic and East European Studiesissa tuolloin opiskellut Emilia Palonen (nyttemmin edesmenneen Osmo-veljeni tytär, nykyään populismin ja Unkarin politiikan tutkija Helsingin yliopistossa) oli saanut hankituksi liput West Ham-Derby otteluun Upton Parkilla, jossa mukana oli ainakin Sarita ja Hanna.

Keväällä 2000 jatkoin ulkomaanoleskelujani akatemiaprofessorina Pariisissa, ja Puolue tuli matkalla sinne. pääosin edelleen junalla. Muis- taakseni siellä oltiin pääsiäisen aikaan, eikä tavattu paikallisia kolle-

goja. Risto Alapuro oli suomalaisen kulttuurin professorina Pariisissa, ja kävimme hänen ja matkalaisten kanssa *Père Lachaisen* hautausmaalla. Kun ohjelmaa tuli improvisoida aloitin tällä tai seuraavalla reissulla poliittiset kaupunkikävelyt Pariisissa päättyen bussipysäkille, jolla 1950-luvun lopulla rue Bonaparten asuntonsa ikkunasta tarkkaillut Jean-Paul Sartre havainnollisti bussia jonottavien ihmisten voimatonta ”sarjallisuutta”.

Vuoden 2001 alussa olin ollut pari kuukautta Bochumissa, mutta tulinkin takaisin ennen Puolueen matkaa Berliiniin, joka oli jälleen vapunseudulla. Wolf-Dieter Narr, tunnettu aktivisti, oli tarkkailijana läsnä Berliinin vappumielenosoituksissa – poliisin toiminnan kontrolli oli hänen tutkimusaiheitaan – ja juuri tuona vappuna hänet oli pidätetty, kuten luin seuraavan päivän *die tazista*. Muistan soittaneeni Wolf-Dieterille, mutta en ole varma, kävimmekö porukalla häntä tapaamassa.

2002 vuoden reissulla Tukholmaan tapasimme ainakin Tukholmaan vuoden 1995 vierailunsa jälkeen jääneen Jussi Kurunmäen ja muutamia Björn Witterockin oppilaita. Onni Pekonen kertoo Riksdagenin täysistunnossa käymisestä, jossa muistini mukaan kristillisten edustaja kysyi ministeriltä jotakin Irakin kristittyjen asemasta.

Lukuvuoden 2002/03 olin SCASSSin fellowina Uppsalassa, ja sieltä käsin osallistuin Cambridgessä Skinnerin *The Foundations of Modern Political Thought*-teoksen 25-vuotisseminaariin. Sieltä jatkoin Pariisiin, jonne Puolueen matkaajat tulivat. Käsitetehistorian konferensseissa sekä European Science Foundationsin verkostossani (*The Politics and History of European Democratisation*) mukana ollut Christine Fauré (https://fr.wikipedia.org/wiki/Christine_Fauré) esitteli Sorbonnen edessä Pariisin vuoden 1968 tapahtumia, joista hän on kirjoittanut kaksikin kirjaa, Pariisissa oli paikalla siellä elokuva-alaa JY:n valtio-opin lisäksi opiskellut Leena Aholainen, joka oli mukana myös seuraavien vuosien reissuilla.

Akatemiaprofessuurin jälkeen olin vuoden ”varttuneella”, keväällä 2004 kolmisen kuukautta Berliinissä, jonne myös Puolue tuli ensin. Kävimme Humboldt-Universitätin politiikan tutkimuksen laitoksella, jossa kollegat Marcus Llanque (https://de.wikipedia.org/wiki/Marcus_Llanque) ja myöhemmin professorina Helsingissä ollut Peter A. Kraus (https://de.wikipedia.org/wiki/Peter_A._Kraus), esittelivät laitosta ja

tutkimusta. Sieltä jatkoimme junalla Prahaan ja Wieniin, jossa Oxfordissa väitellyt ja diplomaattuuralle siirtynyt Janne Taalas toimi Suomen ETYJ-edustustossa. Lisäksi tapasimme em. ESF-verkostostostani Anna Schoberin (<https://www.aau.at/en/team/schober-de-graaf-anna/>), jonka suosituksessa perehdyimme Itävallan demarien 1920-luvun asuntopolitiikan bravuurinumeroon, Karl-Marx-Hofiin kaupungin pohjoisosassa.

Seuraavana lukuvuonna palasin hoitamaan virkaani Jyväskylään. Puolueen matka keväällä 2005 suuntautui Brysseliin, Jukka Torikan toimissa organisoijana. Siellä onnistuimme kahden päivän aikana tapaamaan komissaari Olli Rehnin, jonka tunsin hänen Helsingin valtio-opin assistenttialtaan, maatalouskomissiossa työskennelleen Hilikka Summan, jonka kanssa olin toimittanut *Pelkkää retoriikkaa*-teoksen v. 1996, Mikko Keinäsen EU-komission käännösosastolta sekä myös meppi Reino Paasilinnan, parlamentin demariryhmässä harjoittelijana toimineen JY:n valtio-opin opiskelija Jenny Lindborgin välityksellä. Paikalla oli mm. Touko Aalto (myös kahdella seuraavalla matkalla),

Vuonna 2006 matka suuntautui Jyväskylästä Lahteen bussilla, sieltä junalla Pietariin, paluumatka bussilla, itse vaihdoin Lappeenrannassa Helsingin junaan. Akateeminen vierailukohde oli Pietarin Eurooppalainen yliopisto, jonka poliittisen teorian professori Oleg Kharkhordin oli myös kuulunut mainittuun ESF-verkostoon, ja oli mukana Risto Alapuron akatemiaprofessorin projektissa, ja Risto oli myös tuolloin Pietarissa. Tuolta matkalta sain osanottajilta laajan valokuva-albumin. Entinen vallankumousmuseo oli muuttunut Poliittisen historian museoksi, ja oli sellaisena tutustumisen arvoinen.

Välillä yritimme vaihdella vierailukohteita, ja päädyimme v. 2007 Riikaan, siis laivalla Tallinnaan ja sieltä bussilla Riikaan. Viro ja Latvia olivat jo EU:n jäseniä, mutta ei Schengen- eikä euroalueessa. Tapasimme Kaakkuriniemi, joka oli siirtynyt Jyväskylästä Aleksanteri-instituuttiin, antoi yhteystiedot yliopistolle ja tapasimme siellä yhtä kollegaa. Kävimme myös parlamentti Saimenissa, mutta se istui vain yhtenä päivänä viikossa, ja sitä esitteli turistiopas. Riiaassa vaihdossa olleen opiskelijamme suosituksesta kävimme paikallisjunalla myös Jurmalan turistikohteessa.

2008 oli jälleen Berliinin vuoro, ja itse olin aloittanut toisen akatemiaprofessorini vuoden alussa. Tapasimme Wolf-Dieter Narrin ja Marcus

Llanquen Finnland-Institutin tiloissa, ja paikalla olivat myös Berliinissä tutkimusperiodilla olleet Tuija Parvikko ja Anna Björk. Aikaisemmalla käynnilläni olin löytänyt Deutscher Domissa sijaitsevan laajan saksalaisen parlamenttist historian museon, joka on tuosta vuodesta lähtien kuulunut jokaisen Berliinin-matkamme ohjelmaan. Matkanjärjestäjä oli varannut ajan museoksi muutetusta entisestä Stasin päämajasta Normannenstrasselta, jossa kävimme myös v. 2019.

Talvella 2009 olin vajaan kolme kuukautta Freiburgin yliopistossa, Tapani Turkka tuli sen jälkeen vielä kuukaudeksi samaan asuntoon. Huhtikuun alussa tein viimeisen lentoni Northwestern Universityssä Chicagossa järjestettyyn retoriikkakonferenssiin. Jatkoin Frankfurtin lentoasemalta junalla suoraan Brysseliin, jossa tapasin väitöskirjantekijämme Anthoula Malkopouloun ja sieltä Pariisiin. Jälleen olin sopinut Christine Fauren kanssa vuoden 1968 tapahtumien esittely Sorbonnen edessä, mutta pääsiäisen vuoksi ei tainnut olla muuta akateemista ohjelmaa, vaan piti improvisoida kaupunkikävely ja käynti Père Lachaisen lisäksi myös Montparnassen hautausmaalla. jonne mm. Sartre ja de Beauvoir on haudattu.

2010 päädyimme taas Budapestiin, jossa Heino oli käymässä samaan aikaan. Emilian ja Heinin välityksellä olin tutustunut kollega Márton Szabóon (https://doktori.hu/index.php?menuid=192&lang=EN&sz_ID=3648), jonka myös tuolla matkalla tapasimme. Yksi Mártonin oppilaista toimi oppaana parlamenttitalossa, jossa pääsimme katsomaan tyhjää istuntosalia. Vierailimme myös Suomen suurlähetystössä, jossa Jaakko Sievers oli harjoittelijana. Patsaspuisto kaupungin ulkopuolella on kiintoisa kommunistisen järjestelmän ulkomuseo. Unkarissa oli rautatielakko, joten jouduin menemään bussilla Wieniin päästäkseni yöjunalla Berliiniin *Redescriptions*-lehden toimituskokoukseen.

Tämän jälkeen aloimme ottaa muitakin kuin pääkaupunkeja listalle. 2011 päädyimme Frankfurtiin, jossa ESF-verkosto taas auttoi. Yliopistolla Jens Borchert (https://www.fb03.uni-frankfurt.de/43194621/Prof__Dr__Jens_Borchert) oppilaineen otti meidät vastaan. Jyväskylään Marie Curie-Fellowiksi saamamme Claudia Wiesner järjesti tapaamisen kaupungintalossa SPD-ryhmän edustajien kanssa. Parlamenttikierrosta jatkettiin Paulskirchessä, jossa v 1848 ensimmäinen yleissaksalainen parlamentti oli kokoontunut (ks. myös Meerin kirjoitus).

2012 oli Pietarin vuoro. Jevgeni Roshchin oli akatemian tutkija-tohtorina JY:ssä, mutta asui myös Pietarissa, ja hän esitteli RANEPA-yliopiston politiikan tutkimuksen laitosta. Toinen venäläinen käsitehistorioitsija, Alexandr Semjonov esitteli historian laitosta uudessa taloustieteellisessä yliopistossa. Osuimme paikalle voitonpäivän (9.5.) tienoilla, jolloin Eremitaasiin piti jonottaa pari tuntia. Kävimme myös Pietarin-Paavalin-linnoituksessa, johon mukaan tuli siellä vaihdossa ollut Joonas Könttä, [joka siis v. 2019 vaaleissa valittiin eduskuntaan keskustan listalta] ja itse voitonpäivänä matkustimme bussilla Pietarhovin museoalueelle.

Krakova 2013 jatkoi ei-pääkaupunkien sarjaa. Kun Baltian rautatiet oli ajettu alas, koin helpoimmaksi matkustaa Krakovaan junalla läntistä reittiä Ruotsin, Tanskan ja Saksan kautta. Sikäläisiä kollegoita en tuntenut, joten inspiroimme ohjelman, josta Meeri kirjoittaa tarkemmin. Mutta ilman tuota matkaa tuskin olisin käynyt Oswiecimissä Auschwitzin keskitysleirissä, jonne Meeri oli varannut opastuksen. Valokuva Uliza retorica-katukyltin kanssa kuuluu matkojen inspiraatioon.

Vuosi 2014 oli viimeinen ennen emeritoitumistani, ja halusin mennä Puolueen kanssa Berliiniin. Humboldt-Universitätin Politikwissenschaftin laitosta esitteli, kollega Friedbert Rüb (<https://www.reha.huberlin.de/de/personal/mitarbeiter/1683119>). Matkan aikana meillä oli *Redescriptions*-lehden toimituskokous kollega Hubertus Buchsteinin (https://de.wikipedia.org/wiki/Hubertus_Buchstein) Berliinin asunnossa. ja Puolueen matkalaisille Hubertus organisoி kaupunkikävelyn Berliinin vanhassa keskustassa, mukaan lukien paikka jossa Hitlerin bunkkerin oletettiin sijainneen. Martin-Gropius-Bausa kävimme suuressa Ai Weivein näyttelyssä ja viereisessä Topographie des Terrors-ulkoilmanäyttelyssä.

Emerituksena aloin odottaa, milloin opiskelijat unohtavat minut ja matkustradition, mutta näin ei näytä käyneen. Postkommunistinen kierros jatkui v 2015 Vilnassa, jonne kuljin Tallinnasta bussilla 9-10 tuntia, Internet pelasi. Meeri oli sopinut tapaamisen suurlähettiläs Harri Mäki-Reinikan kanssa, joka oli entinen ylioppilaspoliitikko, tunsin vanhoja JY:n opiskelijapoliitikkoja sekä meiltä UM:n karriääriin siirtyneitä, kuten Janne Taalaksen ja Sannamaaria Vanamon. Jo vuoden 2009 Berliinin matkalla alkanutta tapaa vierailta juutalaisessa museossa jatkettiin

mm. Vilnassa, myöhemmin Kööpenhaminassa ja jälleen Berliinissä.

2016 päädyimme Hampuriin, jossa olin ollut syksyn 2006 Warburg-Hausin *Stiftungsprofessorina*. Politikwissenschaftin laitoksella meidän kanssamme keskustelivat kollegat Alexander Weiß ja Peter Niesen (<https://www.hsu-hh.de/politiktheorie/team/ehemalige-mitarbeiter/dr-alexander-weiss>; https://de.wikipedia.org/wiki/Peter_Niesen). Burkhard Conrad, jonka väitöskirjan ohjaukseen olin osallistunut, esitteli työpaikallaan katolisessa piispanvirastossa pakolaispolitiikkaa vuoden 2015 ”kriisin” kontekstissa.

2017 oli vuorossa Kööpenhamina, jossa politiikan tutkimuksen laitoksella tapasimme mm. Uffe Jacobsenin, joka on tanskalaisen käsitehistorian uranuurtajia ja järjesti ESF-verkostossamme yhden workshopin. Niklas Olsen on väitellyt EUI:ssä Firenzessä Reinhart Koselleckista, ja Margit Vilfort esitteli meille työväenmuseota, parlamenttikäynti olisi pitänyt varata ajoissa etukäteen.

2018 vuorossa oli Wien. Sikäläisten parlamenttitutkijain kanssa olin ollut muutaman vuoden yhteistyössä. Marion Löfflerin kanssa toimimme Wienissä pidetyn konferenssin esitelmistä erikoisnumeron *Parliaments, Estates & Representation*-lehteen. Vierailulla Marion ja Nicolas Bechter esittelivät politiikan tutkimuksen laitosta, juutalaisen museoon kahteen osaan kului melkoisesti aikaa, ja muutkin museot olivat agendalla.

2019 oli jälleen Berliini vuorossa. Otin yhteyttä *Parlamentarismuskommissioniin*, jossa Tobias Kaiser ja Andreas Schulz esittelivät tutkimus- ja julkaisuprofiilia. Jälleen olimme myöhässä emmekä päässeet vierailulle Bundestagiin (rakennusta kutsutaan Reichstagiksi), mutta Kaiser piti meille poliittisen kaupunkikävelyn parlamentin ja Brandenburger Torin liepeillä. Jatkoimme holokaust-muistomerkillä sekä Berliinin muurin muistoalueelle Bernauer Strasselle. Parlamenttihin historian näyttely, Saksan historian museon näyttely Weimarin tasavallasta, Stasi-museo ja East Side Galleryn muurigrffitit olivat myös ohjelmassa. Olisin itse halunnut käydä Herthan Bundesligan-ottelussa, mutta pääsin itse matsiin Olympiastadionille lähes 40 vuoden tauon jälkeen muurin kaatumisen 30-vuotispäivänä 9.11.2019.



Kuva 3: Kari Palonen tulossa Hannah-Arendt-Straßelle, Berliinissä 14.5.2019.

HENKILÖHAKEMISTO

*-merkityt Jyväskylän valtio-opin opiskelijoita tai henkilökuntaa maininta-ajankohtana

Aalto, Touko ★
Aarnio, Eeva ★
Aholainen, Leena★
Ahtisaari, Martti
Alapuro, Risto
Arendt, Hannah
Aristoteles
Beauvoir, Simone de
Bechter, Nicolas
Bence, György
Bergkamp, Dennis
Björk, Anna ★
Blom, Anders
Borchert, Jens
Bosman, Jean-Marc
Bryce, James
Buchstein, Hubertus
Conrad, Burkhard
Cruyff, Johann
Donner, Jörn
Döblin, Alfred
Elonheimo, Ville ★
Enzensberger, Hans-Magnus
Fauré, Christine
Fichte, Johann Gottlieb
Friman, Sarita★
Hirschman, Albert O.
Hytönen, Anne ★
Hänninen, Sakari ★
Häyrinen, Raimo
Ikävalko, Riikka ★

Iniesta, Andres
Jacobsen, Uffe
Järventaus, Kaarina
Kaakkuriniemi, Tapani ★
Kaiser, Tobias
Kallio (Lampinen), Hanna★
Kandinsky, Wassily
Kauppi, Niilo
Kaurismäki, Aki
Keinänen, Mikko
Keränen, Marja ★
Kharkhordin, Oleg
Kivekäs, Heidi★
Kivi, Ilkka
Klinge, Matti
Koivisto, Mauno
Korhonen, Pekka ★
Koselleck, Reinhart
Kotonen, Tommi★
Kraus, Peter A.
Kuhn, Thomas
Kurunmäki, Jussi★
Könttä, Joonas★
Lammasaari, Tiina★
Lappalainen, Pertti
Lassels, Richard
Lenin, Vladimir Iljits
Liehm, Antonin
Lindborg, Jenny ★
Lindroos, Kia ★
Llanque, Marcus
Loone, Eero
Louhimaa, Jarkko ★
Lukács, Georg
Lukin, Eero ★
Löffler, Marion

Malkopoulou, Anthoula★
Marin, Sanna
Marjomäki, Heikki ★
Mettovaara, Pirjo ★
Michels, Robert
Mielke, Erich
Minogue, Kenneth
Myllykoski, Katri ★
Müller, Jan-Werner
Mäki-Reinikka, Harri
Narr, Wolf-Dieter
Niesen, Peter
Nietzsche, Friedrich
Nybeck, Mikael ★
Nyyssönen, Heino ★
Olsen, Niklas
Orpo, Petteri
Ostrogorski, Moisei
Paasilinna, Reino
Paavilainen, Marja ★
Palach, Jan
Palonen, Emilia
Palonen, Osmo
Palonen, Vuokko
Parvikko, Tuija ★
Pekonen, Onni ★
Perelman, Chaim
Plivier, Theodor
Pulkkinen, Tuija
Pusch, Luise
Rattay, Klaus-Jürgen
Rauhansalo, Katja ★
Rehn, Olli
Repo, Pirjo ★
Riila, Anu ★
Roshchin, Evgeny ★

Ruin, Olof
Ruokamo, Marja-Terttu
Ruoppila, Ahti ★
Rüb, Friedbert
Saarikoski, Pentti
Sala, Emiliano
Sartre, Jean-Paul
Savolainen, Ainoriitta ★
Schindler, Oskar
Schmitt, Carl
Schober, Anna
Schulz, Andreas
Semjonov, Alexandr
Sievers, Jaakko ★
Skinner, Quentin
Sondermann, Klaus ★
Subra, Leena ★
Summa, Hilikka
Suominen, Riikka
Suoninen, Sakari ★
Szabó, Márton
Szárvas, Laszlo
Söderman, Mira ★
Taalas, Janne ★
Taanila, Hannu
Tammilehto, Olli
Tegnell, Anders
Torikka, Jukka ★
Trotski, Lev
Turkka, Tapani
Tynkkynen, Oras
Vaarakallio, Tuula ★
Vainio, Marjukka ★
Valkonen, Arja ★
Vanamo, Sannamaaria ★
Vauhkonen, Jouni ★

Vetik, Raivo
Vilfort, Margit
Välisalo, Harri ★
Wallin, Risto ★
Waltari, Mika
Weber, Max
Weiß, Alexander
Weiwei, Ai
Wessel, Horst
Wiesner, Claudia
Wilenius, Reijo
Wittrock, Björn
Wolf, Markus

KAUPUNKI- JA ASEMAHAKEMISTO
(alunperin artikkelin 2. yhteydessä, laajennettu, KP)

Aix-en-Provence
Amsterdam
Ancona
Appenweier
Ateena
Bad Bentheim
Bad Kleinen
Barcelona
Bari
Basel
Belgrad
Bergen
Berliini (Berlin)
Bern
Besançon
Bialystok
Bielefeld
Bilbao
Bochum
Boden
Bonn
Braga
Bratislava
Bregenz
Bryssel (Bruxelles)
Budapest
Bukarest (Bucuresti)
Caen
Calais
Cambridge
Cardiff
Chicago
Clermont-Ferrand

Coventry
Dessau
Detroit
Domodossola
Donaueschingen
Dortmund
Dover
Enschede
Erfurt
Flensburg
Frankfurt (a.M.)
Fredericia
Freiburg
Gdansk
Genève
Graz
Grenoble
Göteborg
Göttingen
Haaparanta (Haparanda)
Hampuri (Hamburg)
Hannover
Heidelberg
Helsingborg
Helsinki
Hendaye
Horb
Hässleholm
Iisalmi
Iowa City
Istanbul
Jurmala
Jyväskylä
Kaliningrad
Karlsruhe
Kaunas

Kehl
Kemi
Kiodo
Klagenfurt
Kolding
Krakova (Cracow)
Köln
Kööpenhamina (København)
Leiden
Leipzig
Limerick
Lindau
Livorno
Lontoo (London)
Lund
Luxemburg
Lyon
Lyypekki (Lübeck)
Madrid
Málaga
Malmö
Manchester
Mannheim
Marburg
Milano
Montpellier
Moskova (Moskva)
Mulhouse
München
Münster
Naantali
Napoli
Narvik
Nene
Neustadt [Schwarzwald]
New York

Nimes
Nizza (Nice)
Nürnberg
Odense
Offenburg
Orivesi
Oslo
Osnabrück
Oswiecim
Oulainen
Oulu
Oxford
Pariisi (Paris)
Patras
Peking (Beijing)
Perpignan
Pieksämäki
Pietari (St. Petersburg)
Plettenberg
Port Bou
Praha
Puttgarden
Riika (Riga)
Rooma (Roma)
Rottweil
Rovaniemi
Rödby
Saarbrücken
Salzburg
San Sebastián
Santa Cruz (Calif.)
Santiago de Compostela
Sassnitz
Schaffhausen
Schengen
Sélestat

Sestokai
Sofia
St. Andrews
Stendal
Strasbourg
Stuttgart
Söul
Tallinna (Tallinn)
Tampere
Tartto (Tartu)
Thessaloniki
Timisoara
Torino
Tornio
Toulon
Toulouse
Travemünde
Trelleborg
Trier
Trieste
Tromsø
Tukholma (Stockholm)
Turku
Tübingen
Uppsala
Uumaja (Umeå)
Vaasa
Valencia
Varsova
Venetsia (Venezia)
Vilna (Vilnius)
Wien
Winterthur
Wismar
Ylivieska
Zagreb

Zürich
Århus
Örebro

KARI PALOSEN
TEKSTIEN AIKAISEMMAT JULKAISUPAIKAT

Junailupolitiikkaa. Kosmos (1991, 2), 14-29

Kafka, Arendt ja junailupolitiikka, Puolueohjelma 1993

Junailu elämäntapana, Puolueohjelma 2016/2, 3-5, <https://issuu.com/puolue/docs/puolueohjelmavalmispdf>

Valtionrautatiet tekee JY:stä provinssiopistoa, Tiedonjyvä, kolumni, <https://www.jyu.fi/tiedonjyva/kolumnit/valtionrautatiet-tekee-jy-sta-provinssiopistoa/view>

Parlamentaarikko interraililla, Arvio teoksesta Pekka Haavisto, Eurooppa raiteilla (Nemo 2019), <https://jyunity.fi/ajassa/parlamentaarikko-interraililla/>

KIRJOITTAJAT

Ville Elonheimo, YTM, Savo-Karjalan vihreiden toiminnanjohtaja, Joensuu.

Sarita Friman, YTT, Neuvotteleva virkamies, Sosiaali- ja terveysministeriö, Helsinki.

Meeri Haapakoski, YTM, palvelupäällikkö, Uudenmaan TE-toimisto, Helsinki.

Hanna Kallio, YTM, freelance-yrittäjä, väitöskirjatutkija, Helsinki.

Heino Nyysönen, YTT, valtio-opin yliopistonlehtori, Turun yliopisto.

Marja Paavilainen, YTM, tuottaja, YLE (eläkkeellä), freelance toimittaja, Porvoo.

Kari Palonen, VTT, valtio-opin professori (*emeritus*), Jyväskylän yliopisto, Helsinki.

Onni Pekonen, YTT, tiedeasiantuntija, Suomen Akatemia, Helsinki.

Anu Riila, YTL, erityisasiantuntija, Helsingin kaupunki, Helsinki.