

**Metsäautot toimijoina.
Metsäautoilmiöstä käyty internetkeskustelu
2000- luvun alun Suomessa**

Leena Halonen
Pro gradu-tutkielma
Kulttuurihistoria
Historian, kulttuurin ja taiteiden tutkimuksen laitos
Humanistinen tiedekunta
Turun yliopisto
Maaliskuu 2020

Turun yliopiston laatujärjestelmän mukaisesti tämän julkaisun alkuperäisyys on tarkastettu Turnitin OriginalityCheck -järjestelmällä.

TURUN YLIOPISTO

Historian, kulttuurin ja taiteiden tutkimuksen laitos/ Humanistinen tiedekunta

HALONEN, LEENA:

Pro gradu -tutkielma, 93s.+ liitteet

Kulttuurihistoria

Maaliskuu 2020

Tässä tutkielmassa käsittelen metsäautoilmiötä 2000-luvun alun Suomessa. Käyttämäni aineisto perustuu pääosin internetverkossa tapahtuneisiin keskusteluihin, teksteihin ja siellä levitettyihin kuviin. Kysyn millaista materiaalista toimijuutta metsäautoissa ja metsäautohautausmaissa oli havaittavissa? Millaista keskustelua metsäautoista käytiin ja millaista reagointia autohautausmaat aiheuttivat 2000-luvun alun suomalaisessa yhteiskunnassa? Olen kiinnostunut siitä, miten ei-inhimilliset toimijuudet ja metsäautohautausmaiden tilallisuus ovat vuorovaikutteisessa suhteessa ihmisen toimijuuden kanssa. Olen etsinyt vastauksia erilaisista autojen materiaallisen toimijuuden ilmentymisen muodoista, niiden vitaalisesta elinvoimaisuudesta ja miettinyt autohautausmaan tilallisuutta rihmastollisen ajatusmaailman kautta. Muistamisen paikkojen muodostuminen, maiseman kartallistaminen ja esineiden arvostus ja luokittelu kulttuurissamme sekä nostalgian ja utopian samanaikainen kohtaaminen metsäautohautausmaalla ovat kiinnostukseni kohteina.

Työni tavoitteena on tutkia metsäautojen toimijuutta uusmaterialistisesta näkökannasta käsin. Metodeina käytän lähilukua ja filosofi Jane Bennetin neuvomaa naiivia metodia, jossa tarinallisuuden kautta voidaan laajentaa lokeroituja käsityksiä ei-inhimillisten asioiden toimijuudesta. Internetaineistojen multimodaalisen luonteen vuoksi liikun näkökulmasta toiseen, historiaa avaavan kontekstualisoivan näkökulman ja esteettisen lähiluvun välisessä maastossa. Etsin teksteistä ja kuvista, niiden tunnelmia sekä toisaalta käytän avuksi perinteisiä symboleita ja merkityksiä.

Metsäautot ovat materiaana vahvoja ja vitaalisia toimijoita, jotka vaikuttavat aktiivisesti ja voimallisesti metsäautohautausmaassa. Tilassa esiintyy monenlaisia toimijuuksia, joille ei voi muodostaa nimityksiä, mutta niiden olemassaolo aiheuttaa kehossa sensitiivisiä tuntemuksia. Autot kontrolloivat hautausmaalla edelleen, vaikka ne on luokiteltu hylätyiksi esineiksi. Kerran tuotettua esinettä ja sen materiaallisuutta on vaikeata enää tehdä olemattomaksi, joten esineiden tuotannossa kannattaisi huomioida niiden hyperobjektimainen, sitkeä luonteenpiirre. Esineisiin ja rakennelmiin on historiallisesti määritelty erilaisia kuvastoja, joita voitaisiin tarkastella uudelleen. Niihin liitettyjä luokituksia voisi kyseenalaistaa, sillä ei-inhimillisten toimijuuksien toiminta ulottuu ja kietoutuu ihmisten toiminnan yhteyteen, jolloin perinteisistä, usein romanttisestikin värittyneistä näkemyksistä kannattaisi riisua esineiden ylimääräisiä symbolisia merkityksiä ja kohdata niiden materia sellaisena kuin se näyttäytyy.

Asiasanat: metsäauto, kierrätys, hautausmaat, omistajuus, rajat, toteemi, nostalgia, utopia, muistamisen paikat, ei-inhimillinen toimijuus, esineiden vitalisuus, rihmasto, koskettaminen, kävely, kummittelu, tunnelma, aistimukset, kynnykset, asymmetria, hyperobjektit

Sisällysluettelo

1. Johdanto	1
1.1 Tutkimuksen taustaa.....	1
1.2 Tutkimuskysymykset ja keskeiset käsitteet	3
1.3 Alkuperäislähteet ja tutkimusetiikka.....	4
1.4 Metodologiset vaikutteet, tutkimuskirjallisuus ja lukujen esittely.....	9
2. Pysähtyneet pisteet eli omistamisen erilaisia teemoja	17
2.1 Muistoesineenä metsäauto	17
2.2 Kohtaamisia omistamisen rajapinnoilla minuuden uloimmilla kerroksilla	30
2.3 Pelastajat ja uusi omistajuus	36
3. Liikkuvat viivat eli tunne raunioiden äärellä	45
3.1 Raunioiden kuvastot.....	45
3.2 Rajoittamaton tarkastelu ja koskettaminen	52
3.3 Kävely	59
3.4 Kehon maantiede, paikallishenki ja muistojen kartallistaminen.....	65
4. Metsäauton vitaalinen toimijuus	70
4.1 Reaktiot	70
4.2 Hyperobjektiauton vitalisuus sekä kasvien ja eläinten kolonisaatiotoiminta.....	74
5. Päätäntä	79

1. Johdanto

1.1 Tutkimuksen taustaa

Metsäautot ovat uusiutuva ”luonnonvara”, sillä aina löytyy hylättyjä ajoneuvoja metsistä ja peltojen pientareilta. Määritelmän mukaan metsäauto on metsään, pellon reunaan tai autotallin taakse tai sen perälle unohdettu auto tai muu moottoriajoneuvo. Auto on saattanut jäädä rikkoutumisen tai remontin jäljiltä epäkuntoiseksi eikä sillä näin ollen ole enää asiaa arkikäyttöön. Metsäautolöytöjä ovat myös moottoripyörät, mopot, polkupyörät yms. kuljineet, joita voi löytää hyljättyinä ympäristöstämme.¹

Tässä tutkielmassa käsittelem 2000-luvun alun keskusteluja, kuvia ja kirjoituksia, jotka liittyvät metsäautoihin. Metsäautoja käsittelevät keskustelut kuvamateriaaleineen sijaitsivat pääosin internetissä. Aihetta sivuttiin niin blogialustoilla, harrastajaryhmissä kuin perinteisissä sanomalehtiartikkeleissa. Vierailut metsäautojen luona muodostivat tapahtuman, johon osallistuivat, tosin ajallisesti eri aikaan, vierailijat, internetverkoston maailma ja aiheesta tehdyt lehtiartikkelit. Kyseisiä metsäautohautaamaan kaltaisia erityisiä tiloja kutsutaan kulttuurihistoriassa subjektiivisesti koetuiksi ja ymmärretyiksi paikoiksi, jotka ymmärretään ja koetaan myös yhteisen kulttuurin sekä jaettujen kokemusten kautta.² Metsäautohautaamaalla esiintyi monia erilaisia todellisuuksia. Fyysinen autohautaama ja paikassa esiintyneet ilmiöt kohtasivat verkon virtuaalisen tilan, jonka muodostumisen mahdollistivat tosin tekniset koneet.³ Opinnäytettä on ohjannut uusmaterialistinen näkemys, jossa ajatuksena on, että ihmiset, eläimet, kasvit, mutta myös esineet, luonnonmuodostelmat ja –ilmiöt sekä rakennukset ovat varteenotettavia toimijoita.⁴

Hylätyt metsäautot jäävät käytön jälkeen todennäköisesti autojen omistajien omille tai heidän sukulaistensa hallussa oleville maa-alueille. Käytöstä poistuneita autoja esiintyy

¹ Metsäautoluettelosivuston blogi.

<https://web.archive.org/web/20140530234719/http://metsaauto.blogspot.fi/p/metsaauto-on.html>
[haettu 21.03.2018].

² Laitinen 2004, 8.

³ Turtiainen & Östman 2013, 62. He viittaavat McKee:n ja Porterin tematiikkaan (2009, 15), jossa paikan käsite (place) viittaa fyysiseen paikkaan ja tila (space) taas laajempaan, virtuaalisempaan tilaan.

⁴ Laitinen 2019, 137–139. Laitinen viittaa myös Karen Baradiin 2007. Barad 2003, 810. Baradin mukaan pitää huomioida kaikkien kehojen materiaalisuus, niin ihmisten kuin ei-ihmisten.

metsäteiden varsilla, peltojen pientareilla, takapihoilla, ladoissa, talleissa sekä pihapiireissä. Osa autoista voi päätyä myös kunnan ja valtion⁵ omistamiin metsiin. Tästä-ehkäpä hieman sammutetuin lyhdyin tehdystä teosta, on nykyisin tullut aikaisempaa riskialttiimpaa toimintaa, sillä kunnilla on ollut muutamia vuosia oikeus laskuttaa omistajalta romuauton siirtokulut romuttamoon.⁶ Ennen auton romuttamista auton vaiheita seurataan kulttuurissamme hyvin tarkasti koko sen käytön ajan. Näin autosta syntyy elämäkerrallinen esine.⁷ Antropologit Arjun Appadurai ja Igor Kopytoff ovat nimenneet esineiden tiedossa olevan elämänkaaren kulttuuriseksi elämäkerraksi. Esineistä voidaan selvittää muun muassa niiden siirtymiset henkilöltä henkilölle, niiden kontekstit ja käyttötiedot sekä mitä niille on tapahtunut, kun ne ovat käyttöominaisuuksiensa loppupäässä. Autojen biografia Afrikassa poikkeaa yksityiskohdiltaan vertailtaessa niitä keskiluokan omistamiin autoihin Amerikassa tai Ranskan maaseudulla oleviin autoihin. Samanlaisten esineiden tutkiminen erilaisissa kulttuurisissa konteksteissaan tuokin esiin niiden elämäkerralliset eroavaisuudet. Yksittäisten esineiden vaiheiden selvittämisen kautta voidaan päästä käsiksi esineiden laajempaan sosiaaliseen historiaan, sillä kuten ihmisillä, niilläkin on oma sosiaalinen elämänsä, josta voidaan erotella esiin esimerkiksi taloudellisia ja kulutukseen liittyviä ilmiöitä tai luokkarakenteita ja perhesuhteita käsittäviä teemoja.⁸ Auton merkityksellinen elämäkerta korostuu auton viimeisessä vaiheessa, jossa auton siirtyminen romutuksen ja kierrätyksen alaiseen prosessiin tapahtuu vasta tarkan dokumentoinnin jälkeen. Kun romuauto viedään Suomessa autojen vastaanottopisteisiin, autosta kirjoitetaan luovuttajalle romutustodistus, jonka jälkeen auto on sisällä kierrätysjärjestelmässä. Auton omistajan velvollisuudet loppuvat tähän. Auto poistuu rekisteristä ja vuotuiset verot sekä vakuutukset päättyvät. Palvelu on omistajalle täysin maksutonta ja hänelle luovutetaan

⁵ Metsäautoja Humppilasta Sodankylään, Kadonneen kulttuuriperinnön metsästäjät -blogi 20.01.2014. <http://kulttuuriperintoinventointi.blogspot.fi/2014/01/metsaautoja-humppilasta-sodankylaan.html>. [haettu 21.09.2014]. Metsähallituksen talousmetsien kulttuuriperintöinvestointi -blogissa siivottiin talousmetsiä autonromuista.

⁶ Näin nuoret autot joutuvat nyt silppuriin, *Taloussanommat* 29.11.2009.

<https://www.is.fi/taloussanommat/art-2000001655875.html> [haettu 21.03.2018] ja Tulkintoja ja ohjeita, Romuajoneuvot, Kuntaliitto -sivusto 27.02.2017.

<https://www.kuntaliitto.fi/asiantuntijapalvelut/romuajoneuvot> [haettu 21.03.2018]. Siirtolaki luokittelee romuautoksi ajoneuvoa, joka on jätettä. Jäte taas on sellainen esine, jonka sen haltija on poistanut tai poistamassa käytöstä. Ajoneuvo on tuolloin kunnoltaan sellainen, jolla ei ole romuarvoa suurempaa käypää arvoa. Liikennöitävässä kunnossa olevaa ajoneuvoa ei voida yleensä luonnehtia romuajoneuvoksi. Laki erottelee romuajoneuvon ja hylätyn auton vielä erikseen.

⁷ Vesterinen 2001, 33.

⁸ Appadurai 1986, 3, 34 36 ja Kopytoff 1986, 66–68.

romutustodistus, joka todistaa auton siirtyneen kierrätysjärjestelmään. Kierrätysjärjestelmässä olevaa autoa ei voida enää uudelleen rekisteröidä.⁹

1.2 Tutkimuskysymykset ja keskeiset käsitteet

Tutkielmassa käsittelen sitä, millaista materiaalista toimijuutta metsäautoista ja metsäautohautaumaissa on havaittavissa? Millaista keskustelua metsäautoista käytiin ja millaista reagointia autohautaumaat aiheuttivat 2000-luvun alun suomalaisessa yhteiskunnassa? Olen kiinnostunut siitä, mitä ei-inhimilliset metsäautot ja metsäautohautaumaiden tilallisuus kertovat ihmisten toimijuudesta.

Metsäautot ovat herkullisia tutkimuskohteita esineiden ja elollisten keskinäisten vuorovaikutussuhteiden ja niiden erilaisten ilmentymismuotojen etsinnöissä. Nämä roolistaan poistetut metsäautot, jotka eivät toimi enää tehtävissä, joihin ne olivat aikoinaan valmistettu ja tarkoitettu, voivat harhaanjohtavassa toimittomuuden tilassaan paljastaa ehkä selkeämmin aktiivisuutensa toimijoina ja vaikuttajina kuin käyttöesineet. Kulttuuriantropologian professori Ilmari Vesterinen on todennut, että jos ymmärrämme ihmisen suhdetta esineeseen, ymmärrämme jotain kyseisestä aikakaudesta. Jokainen aikakausi rakentaa suhteensa esineisiin omalla tavallaan.¹⁰ Inhimilliset reaktiot metsäautoista voivat paljastaa myös tätä suhdetta esineisiin ja suhtautumista materiaan.

Työni keskeisistä käsitteistä mainitsen metsäauton, jonka nimityksen alle sijoitan lisäksi kaikki pihapiirien ja peltujen sekä peltoteiden hylätyt autot.¹¹ Metsäauto-nimikkeeseen voidaan liittää joko positiivinen tai negatiivinen varaus, riippuen siitä mikä ryhmittymä, yksilö tai yhteiskunnan taho kulloinkin käyttää kyseistä termiä. Autohautauma-sanalla tarkoitan kuvaamaan ilmiötä, jota on sanontana käytetty suomalaisessa keskustelussa tarkastelemallani ajankohdalla. Autoja voidaan kutsua inhimillisesti autovanhukseksi tai vaikkapa haamuiksi. Ne voidaan myös haudata ja saattaa viimeiseen lepoon. Joten, jos autojen viimeisiin vaiheisiin liitetään samanlaisia kulttuurillisia mielikuvia kuin meihin

⁹ Henkilöauto elää parikymppiseksi, *Tuulilasi* 10.02.2014. <http://www.tuulilasi.fi/uutiset/henkiloauto-elaa-parikymppiseksi-nain-saatat-romun-lepoon> [haettu 21.03.2018]. Auton kierrätys, Autoalan tiedotuskeskus. <http://www.aut.fi/> [haettu 19.11.2018].

¹⁰ Vesterinen 2001, 54.

¹¹ Mikä ihme on METSÄAUTO? , Metsäautoluettelo-sivusto. <https://web.archive.org/web/20100908091848/http://kotisivu.dnainternet.fi:80/esahalm/mikaihme.html> [haettu 20.11.2018].

ihmisiin ja muihin eläviin organismeihin, niin tästä syystä, metsäautojen viimeisiä vaiheita ja niiden alueita, voidaan mielestäni hyvin kuvailla juuri hautausmaa-termistöllä. Sijoitan maaseudun metsäautot urbaanisuuden viitekehyksen alle, teollisesti valmistettujen tuotteiden ja rakennelmien yhteyteen. Metsäautot liittyvät urbaanisuuteen siitäkin huolimatta, että ne sijaitsevat metsien ja peltoteiden varsilla, maaseudun ja taajamien rakennuksien läheisyydessä, totutun kaupunkikulttuurimiljöön sijasta. Opinnäytteessä käytän lisäksi raunio-sanaa metsäautojen yhteydessä. Rauniot ja rauniokultti ovat olleet vuosisatainen teema Euroopassa. Aihe on kehittynyt vähintään jo valistuksen aikakaudelta lähtien, omaten eri aikakausilla, erilaisia kulttuurisia merkityksiä.¹² Ajoittain raunioiden keskellä syntyy tunne siitä, että raunioissa kummittelee kokemuksen ollessa käsin kosketeltavaa. Tunnetilaa kuvatessani, käytän englantilaisesta haunting-sanasta tehtyä käännoästä. Se voidaan kääntää suomeksi unohtumaton, koskettava tai kummittelu. Nämä suomalaiset käännökset sopivat hyvin kuvaamaan kyseistä tunneilmastoa hylättyjen kohteiden aiheuttamassa tilassa, mutta valitsen kummittelu-sanana, joka mielestäni kuvaa näiden kohteiden aikaansaamaa mielikuvitusrikasta ja eläväästä tunnelmaa.

1.3 Alkuperäislähteet ja tutkimusetiikka

Hyödynnän tutkimuksessani erityisesti verkossa julkaistuja metsäautokuvia ja tekstejä. Aihetta käsitellään monissa teknologisissa viitekehyksissä, kuten foorumeissa, kuvagallerioissa, blogeissa ja harrastajasivustoissa. Olen valinnut muutamia aktiivisesti toimineita tai vielä toiminnassa olevia keskeisempiä sivustoja, joissa on ollut runsaat kävijämäärät ja niissä on ollut paljon ja monipuolista keskustelua aihepiiristä. Tutkimukseni pohjautuu osin Turun yliopiston Avoimen yliopiston kulttuurihistorian proseminarityöhön vuodelta 2015. Autoharrastajien ja kunnostajien yhteinen verkostoitumissivusto oli metsäautot.net -sivuston Metsäautoluettelo.¹³ Sivusto aloitti toimintansa lokakuussa 2006 ja päättyi vuoden 2014 aikana. Sivusto pohjautui 1980-luvulla toimineeseen metsäautoluetteloon. Tuolloin eräs metsäautoharrastaja keksi kirjoittaa kopiovihkosia löydetyistä metsäautoista. Verkkoon perustetun sivuston ideana

¹² Nivala 2015, 91.

¹³ Metsäautoluettelo-sivusto. <http://www.metsaauto.net.html> [haettu 20.12.2017]. Metsäautoluettelo piti yllä rekisteriä metsäautoista tarkoituksenaan se, että autot löytäisivät tiensä autoharrastajille ja mahdollisuuksien mukaan joko varaosa-autoiksi tai jopa uudelleen kunnostetuiksi ajoneuvoiksi.

oli ”palvelu kaikkia ajoneuvoharrastajaryhmiä löytämällä ja ilmoittamalla maan mielenkiintoiset löydöt yksillä sivuilla”. Kävijämääristä on minulla sen verran tietoa, että vuoden 2012 alussa sivuilla oli käyty sen perustamisesta lähtien yli 40 000 kävijää eli noin 10 000 kävijää vuodessa.¹⁴ Sivustoilta löytyivät vieraskirja-, foorumi-, kuvagalleria-, blogi-, info- ja kantanortit -välilehdet, joita olen käyttänyt analysoinnissani.¹⁵ Olen tutkinut edellisen sivuston lisäksi myös Overdrive.fi car culture online -harrastajasivustojen metsäautoaiheisia keskusteluketjuja.¹⁶ Sieltä olen valikoinut aikaväliltä 2003–2014 olevia viestiketjujen keskusteluita mukaan analyysiini.¹⁷ Viestisivuja olen selaillut ja kiinnittänyt huomiota kohtiin, joissa on mainintoja autojen edellisistä omistajista tai kuvauksiin, joissa ilmenee, miten metsäautot vaikuttavat kirjoittajiin. Olen etsinyt lähteideni keskusteluista kohtia, joissa kirjoittajat kuvailevat neuvottelutilanteita metsäautojen ostamisen yhteydessä sekä kirjoituksia, joissa kirjoittajat pohtivat metsäautojen syntymekanismeja ja niiden olemassaolon syitä metsissä.

Metsäautoja käsiteltiin myös urbaaniin tutkimusmatkailuun keskittyvillä verkkosivuilla, joista olen ottanut mukaan Esoteerinen maantiede ja periferiaterapia -blogin, Syrjäseutu UrbanExploration -blogin ja Urbanex Ninja -sivuston.¹⁸ Sivustot ulottuvat ajallisesti

¹⁴ Metsäautot luettelossa ja netissä, *Uusi Rauma* 29.08.2012, 12–13. Metsaauto.net on myynnissä, metsaauto-blogi 16.01.2012

<https://web.archive.org/web/20140531000932/http://metsaauto.blogspot.fi/search?updated-min=2013-01-01T00:00:00+02:00&updated-max=2014-01-01T00:00:00+02:00&max-results=3> [haettu 27.03.2019].

¹⁵ Metsäautoluettelon blogissa ilmoitetaan, että foorumi ei ole enää toiminnassa, koska palvelun tarjoaja on lopettanut sen ylläpitäen. Foorumi ja sen metsäautokeskustelu ohjattiin jatkossa Overdrive.fi. car culture online -sivustoille. Foorumi poistunut käytöstä, metsaauto-blogi 25.12.2013.

<https://web.archive.org/web/20140531000932/http://metsaauto.blogspot.fi/search?updated-min=2013-01-01T00:00:00+02:00&updated-max=2014-01-01T00:00:00+02:00&max-results=3>

[haettu 27.03.2019]. Metsäautoluettelon foorumiin oli vuonna 2012 rekisteröitynyt 147 henkilöä ja viestejä oli 1270. Metsaauto.net myynnissä, metsaauto-blogi

16.01.2012. <https://web.archive.org/web/20140531000932/http://metsaauto.blogspot.fi/search?updated-min=2013-01-01T00:00:00+02:00&updated-max=2014-01-01T00:00:00+02:00&max-results=4> [haettu 27.03.2019].

¹⁶ Overdrive.fi. car culture online -sivusto. <http://www.overdrive.fi/forum/>. Sivustolla metsäautoaihetta käsiteltiin seuraavissa keskustelualustoilla: harrasteautoilu, yleistä harrastuksesta, mobilismi ja metsäautot.

¹⁷ Sivuston viestiketjut alkavat 06.03.2003. Sivusto on edelleen aktiivinen ja kirjoitusajankohtana 2019 keskustelusivuja on kertynyt 509 kpl ja viestejä yhteensä 10167 kappaletta.

¹⁸ Leppänen, Marko, Esoteerinen maantiede ja periferiaterapia -blogi

<http://esoteerinenmaantiede.blogspot.fi/>, Nyman Juha, Syrjäseutu UrbanExploration -blogi <http://www.syrjaseutu.fi.html>, Urbanex Ninja -sivusto <http://urbanex.ninja>.

nykyhetkeemme asti.¹⁹ Näistä kolmesta sivustosta kaikki ovat käsitelleet hylättyjä kohteita ja niihin tehtyjä löytöretkiä. Uusin ja toiminnassaan vielä aktiivinen Urbanex Ninja -sivusto on perustettu tekijöiden mukaan pitämään muistissa heidän näkemänsä kohteet.²⁰ Harrastus keskittyy urbaaniin löytöretkeilyyn, joka toiselta nimeltään tunnetaan Urban Exploration harrastuksena. Harrastusta kutsutaan myös nimillä urbaani tutkimusmatkailu, urbex tai lyhenteellä UE.

Urban Exploration -harrastajat ovat kiinnostuneita kaikista hylätyistä kohteista, kuten metsäautoista, rakennuksista, viemäriakenteista sekä joutomaista. Syrjäseutu Urban Exploration -blogin ylläpitäjä on haastatellut muita alan harrastajia ja koonnut suomalaista löytöretkeilyn historiaa sivustolleen. Sivustoilta selviää, että Urban Exploration -termi rantautui Suomeen 2000-luvun alussa. Toiminnan nimi viittaa lähinnä urbaaniin eli kaupunkimaiseen seikkailuun sillä harrastus saapui Suomeen miljoonakaupungeista. Kuitenkin internetissä löytyvä Suomen UE-materiaali on keskittynyt lähinnä maaseutuun ja metsiin, sillä Suomessa ei ole paljon isoja kaupunkeja. Maaseudulle keskittynyt löytöretkeily tunnetaan nimellä rural exploration. Sivustolla tosin todetaan, että nimike ei ole täysin vakiintunut Suomessa. Hylättyjen paikkojen harrastajia on toki ollut ennenkin. Syrjäseutu Urban Exploration -blogin ylläpitäjä oli haastatellut Varjo-nimistä henkilöä. Varjo oli jo 1970-luvulla yöpynyt autoissa taloissa. Varjon harrastus oli kasvanut 1980-luvulle tultaessa jo aktiiviseksi toiminnaksi, vaikka UE-terminä oli vielä tuolloin tuntematonta Suomessa. Sivuston urbaanin löytöretkeilyn historiatekstistä löytyy pieni viittaus myös metsäautojen bongailusta. Alan ekspertit muistelivat, että autoja oli bongailtu vähintään 1970-luvulta lähtien.²¹

¹⁹ Urbaanin tutkimusmatkailusivustojen tiedot ovat peräisin vuosilta 2004–2016. Syrjäseutu UrbanExploration -sivulta selviää, että Urbanex Ninjan sivustot ovat perustettu vuonna 2015. <http://www.syrjaseutu.fi/2015/04/linkit-uusi-sivusto-urbanex-ninja.html> [haettu 9.04.2019].

²⁰ Urbaani löytöretkeily-Urbaani tutkimusmatkailu, Urbanex Ninja -sivusto. <http://urbanex.ninja/#toggle-id-1> [haettu 12.11.2018].

²¹ Nyman Juha, Urban Exploration Suomessa, Syrjäseutu Urban Exploration -blogi 03.05.2013. <http://www.syrjaseutu.fi/2013/05/mita-on-suomalainen-urbaani.html> [haettu 12.11.2018].
Suomalaisen UE:n aikajana, Syrjäseutu Urban Exploration -blogi 04.03.2015. <http://www.syrjaseutu.fi/2015/03/suomalaisen-uen-aikajana.html> [haettu 18.04.2017]. Havainnot harrastuksen kehityksestä ja harrastajamäärästä, Syrjäseutu Urban Exploration -blogi 02.03.2015. <http://www.syrjaseutu.fi/search/label/yleista> [haettu 20.04.2017]. Suomalaisen UE:n aikajana, Syrjäseutu Urban Exploration -blogi 04.03.2015. <http://www.syrjaseutu.fi/2015/03/suomalaisen-uen-aikajana.html> [haettu 12.11.2018]. Kirjoittaja on koonnut UE-harrastuksesta Suomessa aikajanan, jossa hän vuonna 2015 kertoo löytöretkeilytoimintaa harjoitetun meillä 20 vuotta. Vuonna 1997 kaksi harrastajaa perustavat sivuston hylätyistä rakennuksista. Sivusto tunnettiin myöhemmin nimeltä dm-gallery.

Harrastajamääristä ei löydy tarkkaa tietoa. Syrjäseudun kirjoittaja arvioi harrastajamäärän kasvaneen alun 1990-luvun muutamasta henkilöstä aina kahteen sataan vuoteen 2007 mennessä. Suurin osa oli nuoria miehiä, mutta joukossa oli myös naisia. Harrastus sai lisää näkyvyyttä, kun Suomessa perustettiin Urban Explorers -Finland nimeä kantava suljettu ryhmä Facebookiin, vuonna 2008.²² Syrjäseutu-sivustolla oli listattu lukuisia alan muita ryhmittymiä. Harrastajamäärien kasvu on kiinteästi yhteydessä internetin kehityksen kanssa.²³

Teollisuuden esineiden aiheuttamista reaktioista luonnossa ja niihin liittyviä estetiikan kokemuksia olen tutkinut Kellosta Keiskaan, Pohjois-Suomeen painottuvasta retkeilyblogista ja Yle Uutisten artikkelista ”*Autonromuja voi katsoa myös kauneutena – metsien kätköistä paljastuu salaisuuksia.*”²⁴ Metsäautojen omistajien haastatteluja on vähän, mutta otin lähteekseni Ylen Areena -palvelusta Mies ja auto sarjasta jakson *Mies ja Popeda*.²⁵

Käytettäessä verkkosivuja lähdeaineistona on samalla pohdittava materiaalin julkisuutta ja materiaalin arkaluontoisuuden astetta. Digitaalisen kulttuurin tutkijat Riikka Turtiainen ja Sari Östman opastavat verkkotutkimuksen eettisyyttä mietittäessä, että periaatteessa vapaasti saatavilla olevia verkkoaineistoja on mahdollista käyttää kuin mitä tahansa muuta julkaistua materiaalia. Jos yhteisön sivuille pitää rekisteröityä, sen julkisuus on silloin hyvin suhteellinen käsite. Suljettuun verkkoyhteisöön ei päästä vahingossa. Käyttäjäkunta on suljetussa yhteisössä hyvinkin rajattua. Yhteisön jäsenet eivät välttämättä antaisi lupaa käyttää aineistojaan, jos he tietäisivät, että heidän tuottamaa

²² Urban Explorers - Finland - Facebook-sivusto. <https://www.facebook.com/groups/124609176770/> [haettu 24.02.2020]. Ryhmän sivulla aloitusvuodeksi oli kirjattu 2009. Keväällä 2020 ryhmän jäsenmäärä oli 6104.

²³ Nyman Juha, Urban Exploration Suomessa, Syrjäseutu Urban Exploration -blogi 03.05.2013. <http://www.syrjaseutu.fi/2013/05/mita-on-suomalainen-urbaani.html> [haettu 12.11.2018], Suomalaisen UE:n aikajana, Syrjäseutu Urban Exploration -blogi 04.03.2015. <http://www.syrjaseutu.fi/2015/03/suomalaisen-uen-aikajana.html> [haettu 18.04.2017], Havaintoja harrastuksen kehityksestä ja harrastajamääristä, Syrjäseutu Urban Exploration -blogi 02.03.2015. <http://www.syrjaseutu.fi/search/label/yleista> [haettu 20.04.2017], Suomalaisen UE:n aikajana, Syrjäseutu Urban Exploration -blogi 04.03.2015. <http://www.syrjaseutu.fi/2015/03/suomalaisen-uen-aikajana.html> [haettu 18.04.2017].

²⁴ Kunnas, Tapani, Kellosta Keiskaan, 16.12.2012. <http://www.tapanikuns.net/2012/12/kellosta-keiskaan/> [haettu 12.11.2018], Autonromuja voi katsoa myös kauneutena – metsien kätköistä paljastuu salaisuuksia, 22.05.2016. Yle Uutiset. <http://yle.fi/uutiset/3-8876074> [haettu 12.11.2018].

²⁵ *Mies ja Popeda. Mies ja auto.* 10.09.2008. <https://areena.yle.fi/1-392581#autoplay=true> [haettu 12.11.2018].

materiaalia tutkitaan.²⁶ Olen ratkaissut tutkimuksessani tämän niin, että en ole osallistunut keskusteluihin enkä näin ollen myöskään ole kirjautunut tai rekisteröitynyt lähdesivustoille. Aineistoni tekstit ovat olleet julkisessa muodossa kaikkien saatavilla. Olen pyytänyt tutkimusluvan muutamilta blogi-sivustojen tekijöiltä. Päädyin julkaisemaan nimimerkit sitaattien kohdalla, sillä verkon aineettomuuden luonteesta johtuen nimimerkit ankkuroivat ja materialisoivat aineistoa fyysisemmäksi. Nimimerkkien ja nimien julkaisukiellosta sekä verkon medialuonteen sivuuttamisesta kritisoi jo vuonna 2002 taidehistorioitsija Michele White. Tuolloin ohjeet anonyymiydestä rajasivat esimerkiksi taiteiden tutkimuksessa olevat kysymykset pois. Ihmisten tunnistettavuus eettisenä ongelmana johtaa siihen, että netissä julkaistujen tekstien, kuvien ja videoiden tekijöitä ei voi mainita edes näiden käyttämien nimimerkkien muodossa. Whiten mukaan verkossa ei kuitenkaan tutkita itse ihmistä vaan ihmisten tuottamia tekstejä, valokuvia, puhetta ja videoita.²⁷ Tutkiessani nimimerkkien tekstejä luen ainoastaan heidän luomaa, vastaanotettua ja vuorovaikutuksellista todellisuutta, kulttuuria, en ihmistä itseään. Verkkosivujen aihealueet vaihtelevat laajasti. Osa keskittyy harrastuksien ympärille ja osa taas voi käsitellä varsin arkaluonteisia terveydellisiä teemoja. Hylättyjä metsäautoja käsiteltäessä arkaluontoisuus ilmenee lähinnä suhtautumisessamme luontoon, luonnonsuojeluun ja esineiden omistajuussuhteisiin. Näin ollen en tässä tutkielmassani ole keskittynyt haastattelemaan metsäauton omistajia. Olen käyttänyt valmista haastatteluohjelmaa ja keskustelupalstojen tarinoiden kautta syntynyttä vaikutelmaa metsäautojen omistamisesta ja omistajien syistä jättää autonsa raunioitumaan maisemaan.

Olen ollut tietoinen omasta vaikutuksestani tutkimusaineistoni tulokulmaan ja lähteiden analysoimisessa. Mediatutkimuksen professori Susanna Paasonen viittaa artikkelissaan fyysikko ja teoreetikko Karen Baradin intra-aktioon, jossa tutkijan toimijuus kohtaa aineiston mahdollisuudet. Nettisivustojen aineistoissa on yksittäisiä elementtejä, kuten kuvia, ääniä ja tekstejä, jotka yhdistyvät yhdeksi koosteeksi. Tutkimusaineiston koostaminen, analysointi ja arkistointi aikaansaavat aineiston uuden materialisoitumisen. Tässä prosessissa joitakin yhteyksiä katkeaa, toiset säilyvät ja uusia yhteyksiä rakentuu. Verkkosivuilta tallennetut mainokset, linkit ja animaatiot eivät aina toimi tai ne katoavat.

²⁶ Turtiainen & Östman 2013, 56.

²⁷ Paasonen 2013, 34.

Ruutukaappauksissa kuvat litistyvät staattisiksi ja sivujen keskinäisiä mittasuhteita on vaikeata vertailla suhteessa toisiinsa. Paasonen mukaan analyysin yhteydessä joitakin elementtejä nostetaan esille, kun taas osa tallenteissa olevat elementit jäävät vähemmälle huomiolle tai kokonaan käsittelemättä. Näin ollen myös tutkija vaikuttaa aineistonsa materialisoitumiseen.²⁸ Internet käsitetäänkin verkoksi, jossa on keskittymiä ja solmukohtia, mutta ei keskipisteitä. Tämän staattisten pisteiden poissaolon olen huomannut, sillä eilen tutkittu sivu avautuukin tänään jo hieman muutettuna. Sivustot elävät myös lukijoidensa toimesta. Internet-mediassa viestien lähettäjät käsitetään sisällöntuottajina ja vastaanottajina, siis alustan aktiivisina muokkaajina.²⁹ Tutkimusaineistoni on näin ollen kooste, jonka materiaalia olen rajannut sekä valikoinut esitettäväksi. Tutkimusaineistoni materiaalisuus on ainaisessa muodonmuutoksen tilassa, jonka aiheuttavat teknologiset välineet, käyttäjät sekä ylläpitäjät. Kirjoitustyöni aikana osa käyttämästäni nettimateriaalista on jo ehtinyt poistua. Verkkoaineiston uudelleen muokkautumisen ja häviämisen vuoksi on tärkeää tallentaa lähdemateriaalit. Olen tulostanut ja arkistoinut käyttämäni sitaatit ja muut viittaamani verkkoaineistot.

1.4 Metodologiset vaikutteet, tutkimuskirjallisuus ja lukujen esittely

Tutkimuskirjallisuuteni sijoittuu materiaalsen käänteen käsitteen alle, jossa keskitytään ihmisten ja materiaalsen, ei-inhimillisten kanssatoimijoiden välisiin suhteisiin ja näiden ilmenemismuotoihin. Materiaalsen käsitteen avulla on voitu kehittää tutkimusta uusiin suuntiin. Kulttuurihistorioitsija Karen Harveyn mukaan materiaalsen käänne keskittyy ihmisiin, kokemuksiin ja konteksteihin. Materiaalsuuden kulttuuri muokkaa ja sisältyy ihmisten kokemusmaailmaan, jossa esineet saavat merkityksiä niihin liittyvien monimuotoisten kontekstien kautta.³⁰ Kulttuurihistorioitsija Riitta Laitinen ja FM Maija Mäkikalli ovat todenneet kuinka historiantutkijat ovat perinteisesti keskittyneet arkistojen ja kirjastojen säilyttämiin kirjallisiin lähteisiin. Vaikka kuvat, muistitieto, elokuvat ja musiikki ovat olleet pitkään historiantutkijoiden lähteitä, esineet on jätetty yleensä muille menneisyyttä tutkiville tieteenaloille. Historiantutkijat kuitenkin tutustuvat lähitieteisiin ja opiskelevat erityistaitoja hyödyntäen tutkimustuloksia, jotka voivat liittyä myös esineisiin. Joten vaikka historiantutkijoita ei erityisesti kouluteta fyysisten esineiden

²⁸ Paasonen 2013, 41, 46.

²⁹ Paasonen 2013, 24, 34, 36.

³⁰ Mäkikalli & Laitinen 2010, 9–10. Ks. myös Harvey 2009, 3.

tarkasteluun, niin edellä mainittuihin seikkoihin vedoten mitään periaatteellista estettä käyttää esineitä menneisyyden analysoinnin lähteinä ei ole. Esineitä tutkimalla ja analysoimalla avautuu niiden kanssa eläneiden ihmisten merkitys- ja kokemusmaailmaa.³¹

Ei-inhimillisten eliöiden ja materiaalien toimijuutta, voimallisuutta ja vitaalisuutta etsittäessä työkaluiksi tarvitaan uteliaisuutta, kyseenalaistamista, asioiden katsomista uusin silmin sekä hienovaraista aistimista. Filosofin Jane Bennettin esittämän naiivisen tarinallisuuden metodin avulla tie vie aistimellisuuden, kielellistämisen ja mielikuvituksen huomiot kohti materiaalista vitaalisuutta. Tarinoiden etuna on, että ne tunnistavat persoonattomien elämien vaikutuksen ympärillämme ja niiden vaikutuksen verkoston suhteessa meihin. Jane Bennettin ohjeena vitalistisen materialismin tutkijoille on, että otetaan kiinni niistä tuntemuksistamme, joita koemme katsoessamme esimerkiksi jätteitä. Miten oudolla tavalla vaikutumme tai vaivaannumme koko tilanteesta. Silloin, Bennettin mukaan meillä on mahdollisuus katsella läpi sen usvaisen verhon, jonka rakosista näemme materian oman elinvoimaisuuden. Jane Bennettin tarkoituksena on antaa ääni materian luontaiselle elinvoimalle ja vapauttaa materia sen pitkästä historiasta, jossa ihmiset näkevät materian automatisoituneina ja mekaanisina elementteinä. Ylipäätään fetissinomainen tulkinta maailmastamme ja siinä olevista hahmoista, kuvista ja sanoista on sulkenut piiristään pois kysymyksiä, joilla voisi murtaa esineisiin liitetyt luokitukset.³² Bennettin mukaan ihminen koostuu yhtä lailla vitaalisesta materiaalisuudesta, joka elää ja toimii itsenäisesti kehossamme. Huomaavaisuus materiaa kohtaan auttaa ihmisiä ymmärtämään, että kehomme, joka koostuu myös materiaalisuudesta, ovat kaikki sukua ja erottamattomasti kietoutuneina tiheään verkostojen suhteeseen, jossa vahingoittaessamme tiettyjä verkostojen osia, se vaikuttaa samalla itseemme.³³

Ranskalaiset filosofit Gilles Deleuze ja Felix Guattari ovat hahmotelleet länsimaisen tietoutemme muodostumista, jossa tieto kasvaa aina edellisten tietojen päälle, kohoten puumaisesti aina vain ylöspäin ollen näin hierarkkinen rakennelma, noudattaen

³¹ Mäkikalli & Laitinen 2010, 17–18.

³² Bennett 2010, 3–6, 19. Bennett viittaa fetisseihin ja kysymysten tunnistamisen voimaan Bill Brownin selostukseen Arjun Appadurain *The Social Life of Things* -kirjasta *Thing Theory* artikkelissaan 6–7.

³³ Bennett 2010, 12–13.

binäärilogiikkaa ja jäljittelyä. Puumainen malli maailmasta on subjektiivisesti koettu, klassinen näkemys, joka ei huomioi ei-inhimillisiä tai materiaalisten toimijuuksien vaikutuksia ihmisten toimintoihin. Vaikka yhtenäinen kuva maailmasta on jo sirpaloitunut, objektit nähdään edelleen avustavina esineinä ihmisille. Tutkimisessa pitäisi edetä päinvastoin rihmaston edellyttämällä tavalla, levittäytyen enemminkin leveysuuntaan, ylöspäin kohoavan rakentelun sijaan. Rihmasto-ajattelussa ei jaotella asioita subjekteihin ja objekteihin, sillä maailma nähdään viivoista koostuvina lineaarisina moneuksina. Moneus ja sen muuttuvat suunnat muuttavat luontoa, joka läpikäy ainaista metamorfoosiota. Rihmastojen toiminta voi olla monimuotoisuutensa vuoksi arvaamatonta eikä niitä voi tällöin aina ihmisten toimesta hallita. Rihmaston mikä tahansa kohta voi olla yhteydessä johonkin toiseen ja se on ominaisuuksiltaan hyvin heterogeeninen.³⁴

Näkökulman suuntaaminen kohti rihmaston hallitsemattomuutta, sivuaa mielestäni professori Timothy Mortonin esittämiä ajatuksia. Hän kuuluu filosofiseen liikkeeseen nimeltä Object-Oriented Ontology. Morton tutkii, miten teknologisten esineiden eli hyperobjektien voima vaikuttaa kanssaeläjiin. Morton kutsuu objektien yhteistoimintaa vyyhdeksi tai muodostelmaksi, jossa eliöt ovat verkkomaisena tapettina, jossa ei ole hierarkioita tai keskustaa. Morton tähdentää, että meidän pitäisi ymmärtää, että elämme nyt asymmetrisessä tilanteessa, jossa tasapainoillemme oman käyttäytymisemme aiheuttamien vaikutuksien ja esineiden omien voimien välisessä suhteessa. Ajattelussamme on kuilu, joka erottaa toisistaan esineet ja käsityksemme ilmiöistä. Tilalle Morton ehdottaa spekulatiivista todellisuutta. Tämän sateenvarjokäsitteen alle Morton nimeää tutkijoita, joihin hän sijoittaa myös Jane Bennettin. Mortonin mielestä ihmisten ajatusten muutosta tarvitaan häivyttämään pois romantiikan ja modernismin alun lumous.³⁵ Rihmasto ei toimi symbolein ja merkein. Se on anti-geneologinen, ollen lyhyen ajan muistia tai jopa muistamattomuutta.³⁶ Rihmasto kyseenalaistaa suunnitelmallisen tulevaisuuden ja kysymykset, kuten mihin olet menossa tai mistä olet

³⁴ Deleuze & Quattari 2005, 4–21. Maailman keskipiste on kadonnut, mutta perinteiset tiedon rakenteet – kirjat ja puurakennelmat, pitävät silti kiinni maailmankuvastamme. Koko ajatus maailmasta kirjana ja puuna on oikeastaan heitettävä menemään, sillä niiden muodot eivät pysty kuvaamaan tarpeeksi hyvin maailman monimuotoisuutta. Asioita ei voi vain lisätä tai liittää edellisen tiedon päälle.

³⁵ Morton 2013, 1–10. OOO-liike on kiinnostunut objektien yhteiselosta. Kuten – mikä on tehnyt objektit syntymään, jäljelle jääneeksi tai tuhoutumaan?

³⁶ Deleuze & Guattari 2005, 11, 16, 21.

tulossa. Rihmastojen rajoilla ilmestyvät esille dynaamisen moneuden muodot.³⁷ Opinnäytetyössäni hyödynnän molempia tapoja hahmottaa maailmaa ja sen ilmiöitä. Niin puumaisesti rakentuvaa tiedon jäljentämistä että rihmaston rakennetta. Olen nimennyt toisen pääluvun, Deleuzen ja Guattarin innoittamana, pysähtyneiksi pisteiksi. Luku keskittyy pääosin symbolien ja merkkien maailmaan. Vastapariksi pysähtyneet pisteet saavat vapaan liikkeen ja sen viivoista muodostuneen rihmastollisen maailman kuvan. Käsittelen metsäautoilmiöön liittyviä ajallisia kerrostumia myös nostalgian ja utopian määritelmien avulla hyödyntäen työssäni Päivi Roivaisen nostalgia-aiheista kansantieteen pro gradu -tutkielmaa, *Pappa-Tunturi – Motorisoitua nostalgiaa*, jossa on haastateltu mopoharrastajia.

Nostalgia ja utopia ovat kulttuurintutkimuksellisia näkökulmia, jonka kautta voidaan käsitellä länsimaista aikakäsitettä, yhteiskunnallista ajattelua ja itseymmärrystä. Nostalgia ja utopia ovat tunnetta ja asennetta. Nostalgian tuntemukset voivat olla katkeransuloisia ja utopiaan liittyvä monesti ajatus nykyistä paremman elämän tavoittelusta.³⁸ Nostalgiaan liittyy aktiivinen tavoite palauttaa kaipuun olotila takaisin ja halua luoda jäljittelemällä uudelleen harmoninen kuva menneestä. Nostalgian perusvire rakentuu optimistisuuteen, jota värittävät toivo ja mielihyvä.³⁹ Nostalgia ja utopia limittyvät osin rihmastollisen käsitteen kanssa, sillä ymmärrän sensitiivisten tuntemuksien, joita käsittelen työssäni, liittyvän niin rihmaston lyhyen aikavälin organisoimattomaan muistiin, mutta myös pitkäkestoisemman muistamisen nostalgiaan ja utopiaan. Nostalgiaassa oleva jäljentämisen ominaisuus sekä nostalgian ja utopian kiinnostus menneisyyteen ja tulevaisuuteen ovat hieman ristiriidassa rihmaston muistamattomuuden ja tietynlaisen ajattomuuden kanssa.

Tosin nostalgia ja utopia haastavat modernin ajan ihmisen lineaarista aikakäsitystä. Nostalgian ja utopian avulla otetaan etäisyyttä omaan aikaan, muistuttaen menneen

³⁷ Sarjala 2016, 177, 185, 186–187. Jukka Sarjalan tekstissä vuodelta 2016 rihmastoja sijoitetaan kaupunkitilaan. Kuvaesimerkkinä on maisemallinen piirros torialueesta. Tori on staattinen paikka, kohde. Sarjala käyttää rihmastoajatusta kuvamaan torin kiihkeää elämänrytmiä ja jatkuvaa muodonmuutosta sen rajapinnoilla, jossa liikkuvat toisiinsa risteilevät viivat. Sarjala esittelee Deleuze & Guattarin and..and..and..jatkumoa. Ks. myös Deleuze & Guattari 2005, 25.

³⁸ Grönholm & Paalumäki 2015, 12. Viitattu Ruth Levitas 2011, 4–6, 9 ja Karin Johannisson 2001, 11.

³⁹ Grönholm & Paalumäki 2015, 20. Viitattu Kukkonen 2007, 41. Grönholm & Paalumäki toteavat kuinka nostalgiaan liittyy aktiivinen pyrkimys palauttaa kaivattu olotila sekä halu rekonstruoida poissaoleva mennyt jäljittelemällä ja elämällä sitä uudelleen.

ja tulevaisuuden vaihtoehtoisista todellisuuksista.⁴⁰ Tästä vaihtoehtoisuuden olemassaolosta ja aikakäsitteen kyseenalaistamisesta voin vetää hataria, yhdistäviä viivoja rihmastolliseen maailmankuvaan.

Merkityksiin, representaatioihin ja tekstiin perustuvaa tutkimusta on kritisoitu siitä, että samalla on unohdettu aistimellisuus ja ruumiillisuus.⁴¹ Urbanin materiaalisuuden sekä teollisuusraunioiden tutkija Tim Edensor käsittelee kirjassaan *Industrial ruins. Space, aesthetics and materiality*, rihmastollista taktiikkaa, joka antaa mahdollisuuden tutkia hunningolle unohdettuja paikkoja. Rihmastollinen ajattelu sallii marginaalireunojen sivuilla olevien sattumanvaraisten yhteyksien tulkinnat.⁴² Sosiologian professori Alice Mah on tutkinut amerikkalaisten ihmisten elämää teollisuusraunioiden keskellä. Alice Mah kritisoi esteettistä ja kulttuurista teollisuuden raunioiden tutkimusta niiden ymmärtämättömyydestä niitä yhteiskunnallisia ja taloudellisia prosesseja kohtaan, joita teollisuuden raunioihin sisältyy. Teollisten raunioiden käsittely pelkästään esteettisinä objekteina on sosiaalisten yhteyksien sivuuttamista, raunioiden romantisoimista ja repäisemistä pois niiden tarkoituksesta ja kontekstista.⁴³ Hän kritisoi muun muassa Tim Edensorin ylistävää näkemystä raunioista. Hänen mielestään Edensorin näkökanta raunioihin rohkaisee ihmisiä nauttimaan vapaasta ja mielikuvituksellisesta tilasta ohittaen sen, että ne ovat haaskattuja tiloja. Alice Mahin tutkimus keskittyi tarkastelemaan teollisuuden tuhoamaa maisemaa elettyinä elämänprosessina. Hän suhtautuu kriittisesti taide- ja kulttuurialojen tutkimuksiin, jotka keskittyvät vain raunioihin ohittaen tuhottujen maisemien vaikutukset elämään. Hän kuitenkin pitää yhteiskunnallisesti kiinnostavana ilmiönä rappioturismia ja taiteilijoiden kiinnostusta hylättyihin teollisuuden paikkoihin, koska se näyttää, että nämä paikat ovat vaikuttavia pelkästään läsnäolollaan. Se osoittaa, että nämä alueet ovat tarpeeksi vaikuttavia vangitsemaan populaarisen ja taiteellisen mielikuvituksen.⁴⁴ Sijoitan oman tutkimukseni näiden kahden näkemyksen välille, sillä ymmärrän Mahin kritiikin haaskatuista tiloista ja esineistä sekä Edensorin näkemykset hylättyjen tilojen ja paikkojen vaikuttavasta tunnelmasta ja niiden voimallisuudesta.

⁴⁰ Grönholm & Paalumäki 2015, 9, 15.

⁴¹ Paasonen 2013, 38.

⁴² Edensor 2005, 138.

⁴³ Mah 2012, 196.

⁴⁴ Mah 2012, 10–11. Mah liittää myös valokuvaaja Edward Burtynskyn *Manufactured Landscapes* -teoksen samaan rappiota ylistävään ilmiöön. Burtynsky on kuvannut teollisuuden jättämiä jälkiä. Ks. Burtynsky 2003.

Näen, että modernit esineemme ja rakennuksemme ovat ihmisten aktiivisen toiminnan tulosta, jossa samalla on mahdollistettu uusien, ei-inhimillisten toimijuuksien olemassaolo. Ihmisten pitäisi pohtia oman toimijuudensa voimaa eettisesti suhteessa muihin ja ymmärtää se, että kerran mahdollistettua ei-inhimillistä toimijuutta ei voi lakaista maton alle, sillä toimijuudesta jää aina jälki. Materialin tasa-arvoisempi kohtelu ja niiden vaikuttavuuden huomioiminen voisivat olla ratkaisuja yhteiseloomme.

Filosofi ja feministiteoreetikko, professori Elisabeth Grosz on tutkinut tilallisuutta, aikaa ja materiaalisuutta. Olen tutustunut hänen *Space, Time and Perversion: Essays on the Politics of Bodies*-teksteihin, jonka innoittamana olen miettinyt, miten metsäauto voi olla mukana muodostamassa kehon maantieteellisyyttä ja kartallisuutta. Apulaisprofessori Stephanie Springgay on tutkinut kävelyä, affekteja ja nykyaikaista taidetta pedagogiikkana ja Sarah E. Truman on tutkinut feminististä uutta materiaalisuutta ja affektivista teoriaa. Olen tutustunut heidän teksteihin teoksesta *Walking Methodologies in a More-than-Human World: Walking Lab*. Heidän mielestään kävelyä on tutkimusmenetelmänä ylenkatsottu. Käveleminen on erittäin tärkeä menetelmä ja metodi eettiseen ja poliittiseen ajatteluun kehoista, liikkeestä ja paikoista.⁴⁵ Autojen luokse saavutaan monesti kävellen, joten käsittelen kävelyä eräänlaisena metoditeknikkana, jota metsäautojen etsijät ja vierailijat käyttivät ehkäpä huomaamattaan.

Tutkimusaineistoni on mahdollistunut internetverkon kehittymisen ansiosta. Tutkimuslähteiden sisältö perustuu osin sensitiivisten aistimusten kuvailemiseen ja niiden välittymiseen. Susanna Paasonen pitää tekstimetaforan laajentamista nettitutkimuksen yhteydessä perusteltuna, sillä verkossa teksti sulautuu kuvaan sekä erilaisiin hyperlinkkeihin ja graafisiin elementteihin. Internetaineistojen multimediaalisen luonteen vuoksi Paasonen pitää aiheellisena liikkumisen näkökulmasta toiseen sekä monien erilaisten analyysimenetelmien hyödyntämistä. Tulkintaa olisi hyvä pitää liikkeessä. Analysointia vaihdetaan sisällönanalyysistä esteettiseen lähilukuun ja historiaa avaavaan kontekstualisoivaan näkökulmaan.⁴⁶ Olenkin käyttänyt Paasonen antamaa metodillista neuvoa tutkimusaineistoni käsittelyn tukena.

⁴⁵ Springgay & Truman 2018, 142.

⁴⁶ Paasonen 2013, 38, 44.

Luvussa kaksi olen lähtenyt tutkimaan tekstien ja kuvien sisältöä, miettien mitä merkityksiä ja symboleita ihmiset esineidensä kautta voivat välittää ja muodostaa. Tarkastelen luvussa, millaisia merkityksiä yhteisö muodostaa metsäautoista, kun autot nähdään symbolististen eli fetissinomaisten tulkintojen kautta. Käsittelen mahdollisia syitä, joiden vuoksi auton omistajat ja omistajien läheiset eivät ole luopuneet autostaan. Auton elämänkaari, eri toimijoiden välinen, saumaton yhteistyö ja auton kanssa vietetty aika sitouttavat ihmisen metsäautoon. Auton luonne muistoesineenä, jossa on vielä löydettävissä lämpöä, aiheuttaa sen, että autoa ei siirretä kierrätykseen tai sitä ei myydä uudelle omistajalle. Luku keskittyy paikalla oloon, kooten liikkumattomuuden pysähtyneitä pisteitä, Deleuzen ja Guattarin innoittamana. Mietin omistamista, identiteetin ja kehon rajojen muodostumista. Liikkumattomuuden tilasta liikun tosin jo kohti viivamaisia liikkeiden havainnoimista, sillä rihmastolliset ajan kerrostumat sekä autojen oma vitaalinen elinvoima hieman jo paljastuvat luvussa metsäauton siirtyessä lopulta uudelle omistajalleen. Perinteisen omistajuussuhteiden lisäksi metsäautojen uudet omistajat voivat olla myös abstraktisemmassa muodossa, jolloin omistajuuden käsite kattaa jo kollektiivisen yhteisomistajuuden teemaa.

Luvussa kolme liitän metsäautot raunio-käsitteen alle ja tarkastelen raunioihin liitettyjä historiallisia merkityksiä. Raunioihin on yhdistetty romanttisuutta, nostalgisuutta, melankoliaa ja ideologisia päämääriä. Raunioita on käytetty nostalgiateollisuudessa kuvaamaan tulevia kauhukuvia, dystopioita. Hylätyt modernin aikakauden teollisuuskohteet- ja tuotannon esineet voidaan nähdä myös toisin ja käsittelen luvussa tämän näkökannan tarjoamia mahdollisuuksia. Rauniokohteiden kuvaaminen ja koskettaminen sekä rajoittamaton tutkimisen mahdollisuus tarjoavat löytöretkeilijöille eli Urban Exploration harrastajille ja metsäautojen bongareille mahdollisuuksia kohdata puhdistamattomia kohteita. Pintojen patina, esineiden synnyttämä nostalgia sekä vapaa kävely yhteisön laatimien luokitusjärjestelmien rajapinnoilla, luovat eräänlaisia kynnyksiä, joissa kokija voi kohdata lapsuusajan muistoja tai mielikuvia kummittelusta. Kummittelun tuntemukset juontuvat tilassa olleiden henkilöiden, heidän rutiiniensa ja liikkumisensa, koneiden käytön ja sosiaalisten tilanteiden aiheuttamasta yhteisvaikutelmasta, joka aiheuttaa toisinnon tunteen vierailijan kehossa.

Luvussa neljä käsittelen erilaisia reaktioita, joita metsäauton näkeminen luonnossa aiheuttaa. Metsäautojen vitaalisen elinvoimaisuuden toimijuus yhdistyy muiden ei-inhimillisten toimijoiden kanssa. Käsittelen, miten ei-inhimillisten toimijoiden kolonisaatio etenee metsäautossa tai päinvastoin, tilanteessa jossa ihmiset ovat jättäneet aktiivisen toimijuutensa autojen parissa. Luvun loppuksi yhdistän metsäauton toimijuuden hyperobjektikäsitteeseen. Maija Mäkikalli ja Riitta Laitinen kertoivat, että myös historiantutkijalla on mahdollisuutta tutkia esineitä, niiden kolmiulotteisuutta ja aineellisuutta. Tämän neuvon innoittamana olen liittänyt oman kävelyretkeni autohautausmaalle työni loppuun.⁴⁷

⁴⁷ Mäkikalli & Laitinen 2010, 17, 19, 23. He viittaavat Hans-Georg Gadamerin hermeneutiikkaan ja vieraan kohtaamiseen. Esineen vierellä ollessamme voimme asettaa oman ruumiimme mittakaavaksi sekä voimme havaita moniaistisen kokemuksen, joka aiheutuu esineen materiaalisuudesta. Näitä kokemuksia voi hyvin käyttää polkuna menneisyyteen ja esiyemmärykseen.

2. Pysähtyneet pisteet eli omistamisen erilaisia teemoja

2.1 Muistoesineenä metsäauto

Auton viimeiset hetket näyttävät olevan hieman mysteerin peitossa, vaikka autopopulaation elämänkaarien dokumentointi on varsin hallittua kulttuurissamme. Dokumentoinnin tarkkuudesta huolimatta autoja häviää viranomaisten tilastojen perusteella teille tietämättömille. Kaikkia autokohtaloita ei saada selvitettyä. Esimerkiksi vuonna 2013 kirjoitettiin henkilöautoista 57 324 romutustodistusta. Vertaamalla autojen käyttöikä, romutustodistusten määrää, ensirekisteröintihetkeä sekä liikennekäytöstä poistettujen autojen määrää viranomaiset ovat huomanneet, että on olemassa erityinen haamuautojen ryhmä. Kyseiset autot on poistettu liikennekäytöstä, mutta ei rekisteristä. Epäillään, että osa autoista on romutettu, osa makaa pihojen perällä ja osa on viety Afrikkaan.⁴⁸ Haamuauto-nimityksen lisäksi viranomaiset ovat määritelleet kriteerit hylätylle autolle sekä romuautolle.⁴⁹ Autokierrätyksen toimitusjohtaja Arto Silvennoinen arvioi vuonna 2012, että metsäautoja voisi olla metsissä jopa 200 000 kappaletta.⁵⁰ Viranomaisten tarkoituksena on saada kaikki vanhat, saastuttavat autot pois liikenteestä ja ympäristöstämme. Suomessa on neljä hyväksyttyä romuautokierrätysyritystä, joilla on kierrätyspisteitä yhteensä 280 kappaletta eri puolilla Suomea. Lain mukaan vastuu auton toimittamisesta viralliseen kierrätyspisteeseen on auton viimeisellä omistajalla tai sen haltijalla. Autosta saadaan uusiokäyttöön kierrätysjärjestelmässä 95%. Haamuautojen ja hylättyjen autojen viemisestä kierrättämiseen maksetaan ajoittain tapporahaa.⁵¹

⁴⁸ Ikäloppu auto päättyy romuttamolta kattilaksi, *Turun Sanomat* 21.7.2014, Auto ja liikenne 29.

Henkilöauto elää parikymppiseksi, *Tuulilasi* 10.02.2014. <http://www.tuulilasi.fi/uutiset/henkilöauto-elaa-parikymppiseksi-nain-saatat-romun-lepoon> [haettu 21.03.2018]. Haamu- sekä romuautoja epäillään kierrätettävän ohi virallisen kierrätysjärjestelmämme. Arvioitu lukumäärä on vuodessa noin 50 000 kappaletta. Autoja kierrätetään mm. niin sanottujen jobbarien kautta. Jobbari ostaa auton ja samalla ympäristövastuu katoaa. Autoja viedään mm. Afrikkaan, jossa ne kunnostetaan toimiviksi tai myydään varaosiksi. Osa kadonneista autoista arvellaan edelleenkin jäävän pihan perukoilla makaamaan.

⁴⁹ Tulkintoja ja ohjeita. Romuajoneuvot, Kuntaliitto 27.02.2017.

<https://www.kuntaliitto.fi/asiantuntijapalvelut/romuajoneuvot> [haettu 21.03.2012]. Muistio uuden lain keskeisestä sisällöstä, Kuntaliitto 03.03.2009.

https://www.kuntaliitto.fi/sites/default/files/media/file/Muistio_uuden_lain_keskeisestä_sisällöstä.pdf

[haettu 19.11.2018]. Lain määrittelyjen mukaan romuajoneuvolla tarkoitetaan ajoneuvoa, joka on jätelain tarkoittama jäte. Jätteellä tarkoitetaan ainetta tai esinettä, jonka sen haltija on poistanut tai aikoo poistaa käytöstä taikka on velvollinen poistamaan käytöstä. Kyseessä on silloin ajoneuvo, jolla ei ole käytännössä romuautoa suurempaa arvoa. Hylätty ajoneuvo on ajoneuvo, joka ei vielä ole jäte, mutta joka arvonsa, kuntosensa ja muiden ulkoisesti havaittavien seikkojen perusteella voidaan todeta hylätyksi.

⁵⁰ Kansakunnan automuseo, *Länsi-Savo* 06.05.2012, 16.

⁵¹ Vanhoille autoille romutuspalkkio, *Turun Sanomat* 08.08.2014, 13. Autoista aletaan maksaa 1500 euron tapporahaa, *Helsingin Sanomat* 15.12.2014, 12. Auton kierrätys, Autoalan tiedotuskeskus -sivusto. http://www.aut.fi/ymparisto/auton_kierratys [haettu 19.11.2018]. Eduskunta päätti viikolla 51, että

Kierrätysyrityksistä teytyjen lehtihaastattelujen perusteella sekä keskustelupalstojen viestiketjuissa autojen loppuvaihetta kutsutaan paalaamiseksi. Kierrätyskeskuksia nimitetään puolestaan sulattamoiksi ja silppureiksi.⁵² Käytön aikana autot myös elävät. Tästä esimerkkinä *Tuulilasi*-lehden artikkeli, jossa kerrotaan, kuinka henkilöauto elää parikymppiseksi. Samassa kirjoituksessa annetaan lisäksi ohjeita, miten omistaja saattaa romun lepoon.⁵³ Kulttuurissamme autoihin liitetään mitä ilmeisemmin varsin inhimillistäviä merkityksiä.

Kierrätyspalveluita on jatkuvasti tehostettu EU:n normitusten myötä.⁵⁴ Parantuneesta kierrätysjärjestelmästä huolimatta auton omistajat voivat valita vaihtoehdon, jossa auto jätetään osaksi luonnon kiertokulkua. Ennen 1970-lukua, jolloin autoja ei vielä murskattu laitoksissa⁵⁵, autoja voitiin haudata maaperään. Tämä käy ilmi seuraavasta Overdrive.fi car culture online -harrastajasivustojen metsäautoaiheisesta keskusteluketjusta:

“Tapahtu Lemillä päin tänä kesänä. Menin yhteen pihaan, jossa oli kaikenlaista hienoa romua. Juteltiin niitä ja näitä, kun huomasin kauempana osittain maan sisässä olevia auton osia. Oli kuulemma montakymmentä autoa haudattu hiekkaan 60-luvun tienteon yhteydessä. Nyt ne kaivettiin pois ja meni vissiin romuttamoon. Oli vaan aika syvällä. Eli tuli todistettua, ettei ne jutut niistä kokonaisina haudatuista autoista oo pelkkiä kalajuttuja. Pitäisköhän alkaa omaa pihaa kaivelemaan?”⁵⁶

heinäkuussa vuonna 2015 aletaan maksaa kokeiluna romutuspalkkiota. Huomaa tässä myös sana tapporaha. Esikäsittelyssä romuauto kuivataan poistaen siitä nesteet. Autosta poistetaan renkaat, akku ja katalysaattori. Räjähdyksenvaaralliset osat poistetaan tai tehdään vaarattomaksi. Esikäsittelyn jälkeen auto toimitetaan murskauslaitokselle. Laitos murskaa sen muutaman sentin paloiksi.

⁵² Pelasta paalilta! Mazda 1500 vm.1972, Metsäautoluettelosivuston blogi 26.06.2011.

https://web.archive.org/web/20140530235230/http://metsaauto.blogspot.fi/2011_06_01_archive.html [haettu 4.10.2014]. Näin nuoret autot joutuvat nyt silppuriin. *Taloussanomien* 29.11.2009.

<https://www.is.fi/taloussanomien/art-20000001655875.html> [haettu 21.03.2018].

⁵³ Henkilöauto elää parikymppiseksi -näin saatat romun lepoon, *Tuulilasi* 10.02.2014.

<http://www.tuulilasi.fi/uutiset/henkiloauto-elaa-parikymppiseksi-nain-saatat-romun-lepoon> [haettu 21.03.2018].

⁵⁴ Kuusakoski Recycling, *Romuauton kierrätys netistä -auton nopein tie maksuttomaan ja viralliseen kierrätykseen*. <https://netitse.kuusakoski.fi/autopalvelut> [haettu 19.11.2018]. Auton nouto omalta pihalta ja kierrätys on viimeiselle omistajalle maksutonta. Noudon voi vaikka tilata internetin kautta.

⁵⁵ Kuusakoski Recycling, *Historia*.

https://www.kuusakoski.com/finland/yritys/yritys/historia/?_ga=2.84467161.1919967474.1508951518-327102166.1508951518 [haettu 19.11.2018].

⁵⁶ Nimimerkki Lappalainen, Aspen, Yleistä harrastuksesta -viestiketju, Overdrive. Car culture online -sivusto 14.08.2004.

<http://www.overdrive.fi/forum/threads/suomalaiset-latoloeoydoet-metsaeautot-tallien-aarteet.6539/page-24> [haettu 23.02.2015].

Kuten tekstin kirjoittaja päättelee, tarinat autojen hautauksista ei ole välttämättä pelkkiä huhupuheita. Tässä tapauksessa autoja oli käytetty tien pohjana. Kirjoittajalle syntyy ahaa-elämys siitä, että hänen omassa piha-alueessaan voisi mahdollisesti olla multien kätköissä haudattuna autoja. Uteliaisuus oli saanut puolestaan nimimerkki danin kaivamaan useita tunteja:

Kaivoin eilen maan alta jotain raatoa pari tuntia ihan vaan uteliaisuutta mut on jo niin maaton ettei siitä tolkkua ota muodoista ja koosta päätellen kyseessä on joku 30 amerikan valmiste samalla paikalla on useampiakin vanhoja raatoja maan alla puskureita ja jotain kulmia puskee vaan maan läpi mut löysin kuitenkin samalta paikalta vanhan high wheel polkupyörän raadon. Olisikohan kyseessä vanha kaatopaikka :-?⁵⁷

Nimimerkki JPeltsin minipurolla kohtaama näky, jossa vesi oli virrannut vuosia autojen lävitse, sai taas aikaan sanoinkuvaamattoman tunteen kokijassaan:

Tuli vierailtua tuolla aiemmin mainitulla ”minipurolla”, vieressä ilmeisesti jokin vanha kaatopaikka johon nämäkin autot liittyivät. Ihmeen paljon autoja/osaa sielä oli, mitä muutamasta kohdista potkiskelin rinnettä niin aina sieltä löytyi jotain peltiosan jämiä/lehtijousia jne. Pistää vaan miettimään kuinkapaljon niitä autoja tuolla maan alla onkaan...Olisikohan nuo minit jo aikoinaan kaivettu tuolta kaatikselta esille? Tuo oli jotenkin sanoinkuvaamaton fiilis, kun katseli noita minejä joiden lävitse oli vesi virrannut vuosia ja vienyt osia mennessään.⁵⁸

Autojen hautaaminen multiin on nykyisin aika kyseenalaista toimintaa. Mitä lähemmäksi nykypäivään tulemme, sitä enemmän virallisen yhteiskuntamme tulkinta on jyrkentynyt suhtautumisessaan hylättyihin metsäautoihin. Yhteisöjen käsityksiä liasta, puhtaudesta ja niiden välisistä rajapinnoista on tutkinut antropologi Mary Douglas. Douglas on todennut, että reagoimme tuomitsevasti esineeseen, joka aiheuttaa meissä hämmennystä tai aiheuttaa meille ristiriitaisia tuntemuksia, kun emme osaa luokitella esinettä oikeaan ryhmäänsä. Douglasin mukaan aina kun ihminen kokee likaisuutta, silloin hän kohtaa samalla yhteiskunnan järjestelmän. Douglasin ajattelussa yhteisö järjestelee ja luokittelee

⁵⁷ Nimimerkki dan, Yleistä harrastuksesta -viestiketju, Overdrive. Car culture online -sivusto 04.05.2005. <http://www.overdrive.fi/forum/threads/suomalaiset-latoloeydoet-metsaeautot-tallien-aarteet.6539/page-40> [haettu 20.12.2017].

⁵⁸ Nimimerkki JPeltsi, Yleistä harrastuksesta -viestiketju, Overdrive. Car culture online -sivusto 17.10.2006. <http://www.overdrive.fi/forum/threads/suomalaiset-latoloeydoet-metsaeautot-tallien-aarteet.6539/page-107> [haettu 19.03.2018].

jokaisen asian sekä esineen. Järjestelmään sopimattomia elementtejä hyljeksitään ja ne koetaan likaisina. Yhteisön jäsenille olisi muodostunut näin eräänlainen käsikirja, joka koostuu kaikista niistä elementeistä, jotka sijoittuvat sovitun järjestäytyneen systeemin ulkopuolelle.⁵⁹ Nimimerkki JPeltsin tekstissä, jossa hän näkee veden soljuvan autonomien läpi, näkymä aikaansai hänessä sanoinkuvaamattoman tunteen. Sanoittamisen vaikeutena voi olla juuri Douglasin esittelemä yhteisön käsikirja, joka käsittelee systeemiin ulkopuolelle sijoittumattomia ilmiöitä. Sen kautta JPeltsi hahmottelee lian ja puhtauden rajapintaa minipuron äärellä. Näkymä on ollut ristiriitainen kokemus. Luontoon hylättynä autonomat ovat jätettä ja likaa, jotka luokitellaan yhteiskunnassamme sijoituspaikkansa vuoksi laittomiksi esineiksi. Nähdyt elementit sijoittuvat siis toimintaohjekirjan ulkopuolelle, mutta jotenkin kiehtovalla tavallaan haudatut ja hylätyt autot herättävät kiinnostusta JPeltsissä, danissa ja Lappalaisessa sekä niin monissa muissakin lähdeaineistoni henkilöissä.

Samalla kun mietin edellisten kolmen henkilön tarinaa likaisuuden ja puhtauden luokittelun kautta, hylätyt autot ovat osoituksena myös siitä uudesta arkeologisesta materiaalikerrostumasta, joka odottaa löytäjänsä maaperässä. Ulkomailta, muun muassa entisestä Itä-Saksasta ja Virossa, on näitä aikakapseleita todella löytynyt haudattuna ja osa autoista on ollut vieläpä toimintakuntoisia. Autoja on löytynyt jopa 15 metrin syvyydestä. Näissä tapauksissa omistaja on haudannut omaisuutensa piiloon pakkoluovutuksien ja ryöstelijöiden pelossa.⁶⁰ Suomestakin on samanlaisia tarinoita olemassa. Overdrive.fi -keskusteluketjussa kerrotaan autoista, joita oli upotettu suohon. Suomalaiselta suolta oli löytynyt muun muassa kolaroitu Ford Fairlane vuosimallia 1963–64. Tämän vierestä oli löytynyt muutama ”kupla ja Capri”. Tarina kertoo, kuinka paikallinen maajussi olisi ”raahannut uupuneet käyttöautonsa suolle arvoa keräämään.” Suolta olisi pitänyt löytyä lisäksi ”musta siipi Merkkuri”, mutta siitä ei näkynyt jälkeäkään.⁶¹

⁵⁹ Douglas 2000, 86.

⁶⁰ Auto haudattiin maan alle piiloon neuvostojoukoilta. Lähti käyntiin lähes 70 vuoden jälkeen! *Auto Bild Suomi* 20.01.2016. <http://autobild.fi/uutiset/auto-haudattiin-maan-alle-piiloon-neuvostojoukoilta-lahti-kayntiin-lahes-70-vuoden-jalkeen> [haettu 22.01.2016]. Artikkelissa kerrotaan, kuinka Saksasta oli löytynyt autoharvinaisuus maasta. Omistaja oli haudannut sen vuonna 1945, jotta neuvostoliittolaiset miehitysjoukot eivät olisi vaatinut sitä pakkoluovutetuksi. Virossa haudattiin samoista syistä toisen maailmansodan aikana autoja ja moottoripyöriä.

⁶¹ Nimimerkki mörkö, Yleistä harrastuksesta -viestiketju, Overdrive. Car culture online -sivusto 02.08.2004. <http://www.overdrive.fi/forum/threads/suomalaiset-latoloeydoet-metsaeautot-tallien-aarteet.6539/page-23> [haettu 09.04.2018].

Tarinat eivät synny tyhjästä, vailla mitään todellisuuspohjaa. Voidaan olettaa, että maaperäämme on haudattuna autoja monista erinäisistä syistä johtuen. Aina syynä ei ole ollut se, että vanhasta autosta on haluttu päästä eroon. Todennäköistä on, että Suomessakin on voitu kaivaa maahan näitä arvokkaita omaisuustavaroita odottamaan tulevaa käyttöä varten. Tarinoiden haudatut autot herättelevät joka tapauksessa sitaattiesimerkkien kirjoittajien Lappalaisen ja danin mielikuvitukset liikkeelle. Heille syntyy mielihalu ryhtyä kaivamaan näitä aarteita, vaikkapa sitten omasta pihapiiristä.

Maahan hautaamista tavanomaisempaa on kuitenkin ollut se, että auto on jätetty maatumaan lähialueiden metsiin, useimmiten sijoitettuna kotitalon läheisyyteen. *Länsi-Savo* -lehdessä haastateltiin ympäristötarkastajaa, joka kommentoi kuvattua ilmiötä seuraavasti: ”Maalla autoja on aikoinaan myös haudattu maahan, mutta enemmän niitä löytyy kuusikoista, pihoilta tai peltoaukeilta.” Ympäristötarkastaja Raija-Leena Heino Mikkelin seudun ympäristöpalvelusta kertoi haastattelussaan, kuinka tonteilla makaaviin autonraatoihin liittyy monia syitä ja tarinoita. Yleisintä oli, että omistajien mukaan nämä autot eivät olleet hylättyjä. Autoista oli tarkoituksena koota toimintakuntoinen auto, kunhan tarvittavaa aikaa vain löytyy. Näiden syiden lisäksi autoihin liittyi sukupolvien perintöä, tavoittamattomissa olevia perikunnan jäseniä sekä poisantamisen tuskaa. Jätelain mukaan ajoneuvoa ei saa hylätä maisemaan, mutta tulkinta on sitten Heinon mukaan jo toinen juttu.⁶² Tässä päästään seuraavaan tarkasteltavaan asiaan, joka liittyy auton omistajuuteen ja hallintaoikeuksiin. Ympäristötarkastaja puhui sukupolvien perinnöstä ja poisantamisen tuskasta. Omistajien mielestä autot eivät ole vain hylättyjä autonraatoja, päinvastoin, ne ovat kovin tarpeellisia esineitä. Vanhoja autoja ei voida viedä kierrätykseen tai myyntiin ennen kuin asiasta on tehty omaisten kesken yhteinen päätös. Päätös luopumisesta näyttääkin olevan näiden autojen perijöiden keskuudessa ajallisesti usein pitkä ja haasteellinen prosessi sekä autoihin liittyvien tunnuseikkojen vuoksi. Toisenlaisen näkökulman antaa Metsaauto.net -sivustojä ylläpitänyt Esa Halminen, jota on haastateltu *Länsi-Savon lehteen*. Halmisen mielestä autoja hillottiin metsiin, koska romuttaminen ei kannattanut. Osasyynä metsiin varastoimisella on voinut

⁶² Koskematon hylky herätti huomiota, *Länsi-Savo* 23.09.2014, 6. Ympäristötarkastaja Raija-Leena Heino Mikkelin seudun ympäristöpalvelusta oli nähnyt samantapaisen sammaleisen auton Retretissä, kun millaisia hän arkielämässään kohtaa työtehtävissään. Nyt näyttelyn auto oli kuitenkin hieno taideteos Retretissä.

olla myös siinä, että naapurin ei haluttu hyötyvän itselle tarpeettomaksi käyneen auton osista.⁶³

Kulttuuriantropologi Ilmari Vesterinen kuvaa edellisiä tapauksia mielestäni osuvalla tavalla, joka voisi selittää joiltain osin metsäautoilmiön olemassaoloa. Vesterisen mukaan muiden ihmisten mielestä varsin mitätön esine voi vangita ihmisen. Kyseessä on silloin henkilön muistoesine tai fetissi.⁶⁴ Esineen ja omistajan välistä suhdetta on käsitellyt antropologi Diana Young. Hän on tutkinut australialaisten alkuperäiskansojen tapoja. Tutkimuksessaan Young huomasi, kuinka menehtyneen henkilön omistuksessa oleva auto sai erityisen aseman kuolleen henkilön omaisten parissa. Esimerkkinä oli tapaus, jossa auton omistaja oli haudattuna talon toiselle sivustalle ja hänen käyttämänsä auto oli puolestaan haudattuna talon toiselle puolelle. Hylättyä ja käytöstä poistettua autoa voitiin säilyttää myös näkyvillä pihapiirissä. Young kertoo naisesta, jonka pihassa oli auto muistuttamassa hänen edesmenneestä miehestään. Vaikka nainen ei ollut koskaan itse ajanut autoa, se muistutti leskeä kaikista niistä paikoista, joissa he olivat yhdessä miehensä kanssa käyneet.⁶⁵ Etnologian dosentti Pirjo Korkiakankaan mukaan arkielämän nostalginen esine kantaa mukanaan inhimillistä historiaa ja muistoja. Nostalginen esine nostetaan pois omasta ajastamme ja kontekstista. Se siirtyy silloin toiseen aikaan ja yhteeseen. Voimme muodostuneen muistoesineen kautta kokea yksilöllistä ja kollektiivista menneisyyttä. Esineestä syntyy muistelujen kohde ja menneisyyden kuvastin. Muistelujen tavat vaihtelevat toki eri kulttuurien, ryhmien, yhteisöjen ja erikäisten kesken.⁶⁶ Auto on voinut näin ollen olla tärkeä omistajansa elinaikana hänelle itselleen, mutta myös edesmenneen omistajan läheisille. Pihapiirin hylätty auto on muistoesine, jonka avulla voidaan säilyttää menneisyyden muistot vitaalisempina eli elinvoimaisempina. Autofetissillä voidaan muistella menetettyjä sukulaisia ja niitä yhteisiä hetkiä, joihin auto kiinteästi kuului.

Ilmari Vesterinen on pohtinut esineiden elämää ja elämänkaarta sekä esineiden sijoittumista sosiaaliseen todellisuuteemme. Hänen mielestään esineillä on elämänkaarensa aikana erilaisia lämpötiloja, jotka vaihtelevat sen mukaan, kuinka paljon

⁶³ Kansakunnan automuseo, *Länsi-Savo* 06.05.2012, 16.

⁶⁴ Vesterinen 2001, 43.

⁶⁵ Young 2001, 51.

⁶⁶ Korkiakangas 2001, 76–77.

niitä käytetään ja mille etäisyydelle ne fyysisesti sijoittautuvat suhteessa niiden omistajaan. Vesterisen mukaan on kuitenkin silti vaikeata sanoa määritellä, milloin esine lopullisesti lakkaa elämästä.⁶⁷ Itse asiassa ihminen ei voi oikeastaan päättää esineen elämästä, vaikka hän arvelisikin voivansa sen tehdä. Hän voi kyllä riistää siltä sen lämmön. Esine, josta on riistetty lämpö, on ihmiselle ikään kuin kuollut, kylmennyt. Esine jatkaa kuitenkin elämäänsä oman olemuksensa varassa. Lämpimällä esineellä tarkoitetaan sitä, että sen omistaja viettää paljon aikaa esineen lähellä ja että esineen ja ihmisen välillä on jännite. Esine liittyy lämmön avulla ihmiseen ja esineen omistaja puolestaan osoittaa tunteitaan esinettä kohtaan. Mitä enemmän olemme esineen vierellä, sitä paremmin opimme tuntemaan sitä. Esineet merkitsevät ihmisille sosiaalista todellisuutta. Lämpimät esineet ovat meille tärkeitä, kun vastaavasti kylmiin esineisiin suhtaudumme välinpitämättömästi.⁶⁸ Vesterisen ajatukseen nojaten luovutetusta esineestä – tässä tapauksessa menehtyneen omaisen auton luopumisen yhteydessä, autosta on kaikonnut siihen sisältynyt lämpö ja yhdistävä jänne auton omistajaan tai sen käyttäjään. Vanhasta autosta luopuminen voi todella merkitä esimerkkitapauksiin viitaten omaisille sitä, että luovuttaessa autosta samalla se merkitsisi yhteisten muistojen haalenemista ja lämpöisyyden tunteen häviämistä.

Liittyykö metsäautoihin edelleen siis lämpöä, vaikka ne olisivat jo hylättyjä ja jätetty koskemattomuuden tilaan? Tähän kysymykseeni etsin vastauksia haastattelusta, jossa kohtaavat metsäauto ja sen omistaja pitkän ajan jälkeen. Kyseessä on Yle TV1:n, vuonna 2008 julkaisemasta, 10-osaisesta *Mies ja auto* -sarjasta. Toimittaja Martti Lyyran dokumenttielokuvasarjassa keskitytään miehiin, joille ensimmäinen auto oli muodostunut niin rakkaaksi, että autoa ei voinut myydä. Lyyra haastatteli henkilöitä, joiden ensimmäinen auto oli jäänyt tai jätetty pihan perukoille tai metsien siimekseen. Usein autot olivat ostettu jo hieman huonokuntoisina ja käyttöikäkin oli jäänyt näin lyhyeksi. Metsään ne olivat viety, kun autoilla ei voinut enää ajaa.⁶⁹ Katsoin Yle Areenasta *Mies ja Popeda* -osan, jossa Popedan omistaja palaa takaisin metsään kertomaan toimittajalle tarinoita ensimmäisestä ja samalla myös viimeisestä autostaan. Hän kehuu, kuinka

⁶⁷ Vesterinen 2001, 35. Vesterinen viittaa tässä kohtaan Erik Ahlmaniin, jossa Ahlman pohdiskelee ajankohtaa, jolloin voidaan sanoa, että väline on lakannut elämästä.

⁶⁸ Vesterinen 2001, 21–22, 35.

⁶⁹ Auto on monen suomalaisen miehen paras ystävä, Sisuradio 01.07.2015.

<http://sverigesradio.se/sida/artikel.aspx?programid=185&artikel=6202077> [haettu 29.01.2017].

kestävistä osista Popeda on tehty ja miten sen voimia testattiin esimerkiksi pienten puiden kaadoissa Popedan vahvojen puskurien avulla. Mies kertoo täpärästi tilanteesta kylätiellä, jossa hän kohtasi vastaantulevan auton, mutta siitä selvittiin koukkaamalla pellon kautta takaisin tielle. Popeda saa pelkkiä kehuja haastateltavaltaan. Rahaa ei omistajalla ollut 1960-luvulla aina bensiinin ostoon, joten Popedaa tankattiin polttoöljyllä ja moottoria voideltiin teräketjuöljyllä. Popeda alkoi tästä syystä hiipua ja se muuttui kankeaksi. Sen taival päättyi tielle, josta se hinattiin paikkaan, missä haastattelua tehtiin.⁷⁰ Mies on iloinen ja nauravainen koko haastattelun ajan. Mitään murehtimisen merkkejä ei ole nähtävissä suhteessa auton olinpaikkaan ja hän ei myöskään ilmaise ympäristönsuojelullista näkökantaansa tilanteesta. Sarjan lähtökohtanaan ei ole varmasti ollut kyseisen näkökulman pohtiminen, sillä sarja oli lähinnä keskittynyt auton ja ihmisen yhteiseen tarinaan.

Mies ja auto -sarja käsitteli miesten ensimmäisiä autoja, jotka olivat jääneet heidän kotinsa liepeille vuosikymmeniksi erinäisistä syistä johtuen. Autojen omistajista ja heidän omistamistaan metsäautoista olivat kiinnostuneita televisiosarjan lisäksi lähdeaineistoni Metsäautoluettelo.net -sivusto sekä Overdrive.fi car culture online -sivusto. Metsäautoluettelo-sivusto palveli mobilisteja, jotka etsivät kunnostettavia ja hylättyjä autoja tai niiden varaosia. Uuden metsäautolöydön yhteydessä oli löytäjän ensitöikseen ryhdyttävä etsimään auton omistajaa. Hyviin tapoihin kuului, että autoa ei tutkittu enempää ennen kuin sen omistaja oli löydetty. Jos ja kun omistaja löydettiin, kysyttiin häneltä lupaa saada kuvata auto ja antaa auton sijaintitiedot palstan ylläpitäjälle. Jos löytäjä oli henkilökohtaisesti kiinnostunut hieromaan kauppoja löydöstään, kaupantekoon voitiin luonnollisesti ryhtyä heti. Jos löytäjä ei ollut itse ostoaikeissa, hänellä oli mahdollisuus täyttää Metsäautoluettelon sivustolta löytölomake. Lomakkeeseen merkittiin auton sijainti, merkki sekä auton kuvaajan yhteystiedot. Kuvat pyydettiin lähettämään erikseen sähköpostilla tai ns. ”etanapostilla” postiosoitteeseen, jotka löytyivät lomakkeen täyttöohjeiden yhteydestä. Jos sivustojen lukija puolestaan taas kiinnostui sivustolle ilmestyneestä autolöydöstä, hän täytti vuorostaan yhteyspyyntölomakkeen. Lomake mahdollisti lisätietojen tiedustelun sivuston

⁷⁰ *Mies ja Popeda. Mies ja auto* 10.9.2008. <https://areena.yle.fi/1-392581#autoplay=true> [haettu 16.11.2018].

ylläpitäjältä. Lisätiedot sisälsivät ajo-ohjeet auton sijaintipaikkaan, tarkemmat omistajatiedot ja yhteystiedot löydön tehneestä henkilöstä.⁷¹

Vaiheittain etenevä prosessi auton löytymisestä kohti sen myymistä nopeutui sivustojen eliniän aikana. Metsaauto.net foorumiin kirjautumalla pystyi ilmoittamaan autojen tiedot ja kuvat suoraan foorumialustalle aikaisemman postituksen sijaan. Ilmeisesti samalla löystyi aikaisempi käytäntö kuvien julkaisemisesta vain auton omistajan luvalla. Autoista voitiin lisäksi keskustella niin, että mahdollisuus sijaintipaikan tunnistamiseen oli joissain tapauksissa viesteissä hahmoteltavissa. Foorumia pystyi lukemaan kuka tahansa. Ainoastaan kommentointiin ja materiaalin lisäämiseen tarvittiin rekisteröitymistä. Kuvien julkaiseminen ilman auton omistajan lupaa näyttäisi yleistyneen myös sen vuoksi, että Metsaauto.net liittyi nimellä Metsäautoluettelo Facebookiin vuonna 2010.⁷² Se mahdollisti kuvien lisäämisen omalla käyttäjäprofiililla. Autoista kiinnostuneet saivat kysellä lisätietoja suoraan kuvan lähettäneeltä itseltään. Metsaauto.net-sivustojen ylläpitäjää Esa Halmista haastateltiin *Uusi Rauma* -lehteen vuonna 2012. Tuolloin hän huomioi sen, kuinka nykypäivän suuntana oli myös metsäautojen harrastustoiminnassa jo lähes kaikkialle nivoutuva sosiaalinen media.⁷³ Tiedot autoista alkoivat levitä eri tavoin sosiaalisen median avulla, sillä sijaintitietojen julkistaminen tapahtui aivan eri tavoilla ja nopeudella verrattuna toiminnan alkuaikoihin, jolloin Metsaauto-julkaisua kirjoitettiin kirjoituskoneella. Sosiaalisen median tulo alensi metsäautolöytöön liittyvien omistajien, sijaintipaikkojen ja autojen löytäjien yksityisyyttä. Uusi julkaisemisen muoto nopeutti uuden löydöksen julkistamista. Samalla metsäautojen julkisuus ja tietoisuus niistä lisääntyivät yhä laajentuvan ja kehittyvän sosiaalisen mediaformaatin rinnalla.

⁷¹ Ilmoita löytö, Metsäautoluettelo-sivuston blogi.

<https://web.archive.org/web/20140530234510/http://metsaauto.blogspot.fi/p/ilmoita-loyto.html> [haettu 26.03.2018]. Metsäautoluettelon blogin ohjeet löydön ilmoittamisesta: ”Kun olet löytänyt metsäauton 1. selvitä mahdollinen löydön omistaja tai maanomistaja 2. tiedustele mahdollisuutta kuvata ja ilmoittaa autosta metsaauto.net:iin 3. selvitä autonraidon merkki ja mahdolliset muut tiedot 4. kuvaa löytö (esim. edestä, etuviistosta, sivulta ja takaa) 5. täytä metsäautoilmoitus 6. lähetä kuvat metsaauto.netin osoitteeseen. Metsäautoilmoitukseen voit lisätä myös linkin google streetview palvelusta tai vaikkapa gps-koordinaatit.” Samat ohjeet löytyvät myös Metsäautot luettelossa – ja netissä, *Uusi Rauma* 29.08.2012, 13.

⁷² Metsaauto.net myynnissä, Metsäautoluettelo-sivuston blogi 16.01.2012.

<https://web.archive.org/web/20140530234854/http://metsaauto.blogspot.fi/search?updated-min=2012-01-01T00:00:00+02:00&updated-max=2013-01-01T00:00:00+02:00&max-results=4> [haettu 27.03.2019].

⁷³ Metsäautot luettelossa – ja netissä, *Uusi Rauma* 29.08.2012, 12–13.

Overdrive.fi car culture online -sivusto poikkeaa metsaauto.net -sivustosta lähinnä niin, että erilaisia autoihin liittyviä aihepiirikeskusteluja löytyy Overdrive.fi car culture online -sivustolta laajasti, metsäautoaiheen ollessa vain yksi monista. Keskustelu metsäautoista on kuitenkin vilkasta ja sivuston toiminta jatkuu edelleen. Overdrive.fi -sivustot ovat ulkonäöllisesti perinteisten ketjujen kaltaisia ja metsaauto.net- sivusto oli puolestaan visuaalisesti mielenkiintoinen, monipuolisemmin koottu ja se oli keskittynyt pelkästään metsien, peltoteiden ja latojen aarteisiin jättäen muut autoilun osa-alueet vähemmälle. Sivustojen perusteella hahmotan metsäauton ostamisen prosessiksi, jonka pituus vaihtelee lyhyen ja täältä ikuisuuteen olevien aikajanojen sisälle. Metsäauton omistajuus voi vaihtua joissain tapauksissa varsin nopeasti. Esimerkkinä tästä on jälleen Halmisen haastattelu, jossa hän toteaa huonokuntoisten metsäautojen vaihtavan omistajaa pullolla jotain kirkasta tai muutamalla kymppillä.⁷⁴ Toisaalta löytyy kirjoituksia, joissa neuvotteluihin on vierähtänyt useampi vuosi. Seuraava sitaatti on metsaauto.net-sivuston blogiosioista:

Auton nykyinen omistaja kävi katsomassa autoa ekan kerran jo vuonna 1982, jolloin se ei ollut myytävänä. Samassa paikassa se olikin aina vuoteen 2004, kunnes auton omistanut henkilö siirtyi ajasta iäisyyteen.⁷⁵

Tarinan autoa oli käyty katsomassa kaksikymmentä vuotta aikaisemmin, jolloin omistaja ei ollut vielä halukas luopumaan autostaan. Uuden ostajan sinnikkyys saada tämä esine haltuun on kiinnostavaa. Ajatukset siirtyvät miettimään esineiden lumovoimaa. Auto oli houkuttellut paikalle saman ostajaehdokkaan vuosikymmenten jälkeen. Ja kuten saimme lukea kirjoituksesta, hän oli lopulta saanut hankittua sen itselleen, tosin huomattavan pitkän ajan kuluttua ja alkuperäisen omistajan jo kuoltua. Autojen ostajat keskustelivat ostamisen ajallisesta keston lisäksi tapauksista, joissa hylättyjä autoja oli kerääntynyt useita kymmeniä. Tällöin voidaan puhua jo varsinaisesta esineiden lumoustilasta eli keräilemisen kulttuurista.⁷⁶

Toinen asia on jotta XXXXX vaikuttaa eräskin Marsu harrastelia jolla on niitä malleja -50 luvulta, -90 luvulle ja osaa on vaikka lampaat söis, mutta mistään

⁷⁴ Metsäauto odottaa löytäjänsä, *Maaseudun Tulevaisuus* 13.10.2010, Kantri 12.

⁷⁵ Uusi vuosi, uudet löydöt, Metsäauto-sivuston blogi 3.1.2011.

https://web.archive.org/web/20140530235615/http://metsaauto.blogspot.fi/2011_01_01_archive.html
[haettu 21.03.2018].

⁷⁶ Ks. esim. autojen keräilyharrastuksesta Laakso 2007.

ei voi luopua, eli mitään et saa ostaa ellet sitten juota koko kööriä ympäri känniin, se lauma kun on jo sen verran iäkkäämmän puoleista jotta vaikka he korjaisivat tai muuten laittaisivat kymmenen autoa vuodessa kasaan loppuu aika kesken....⁷⁷

Jonkinasteisesta keräilemisen vimhasta on ilmeisemmin kyseessä tässä nimimerkki Karvan kuvailemasta tapauksesta. Kirjoittaja puhuu autonomistajista jopa laumana, tarkoittaessaan ilmeisesti perhettä tai suurta sukulaisjoukkoa. Lauma-sanankäyttö johtaa ajattelemaan klaanikäsitettä sekä sen tunnusmerkkinä toimivaa toteemiesinettä. Toteemeja ja klaania käsitellen seuraavassa luvussa tarkemmin. Esimerkkiperheen lauman tunnusesineenä on auto. Tekstissä on mainittu Marsu, joita on alueella monelta eri vuosikymmeneltä, kirjoittaja toteaa. Oletan yhteisön tunnuksena olevan Mercedes-Benz -merkkinen automalli. Tämän klaanin toteemiesineitä ei voidakaan riistää omaksi kovin helposti. Vain huumaavaa ainetta käyttäen voi tekstin kirjoittaja yrittää herpaannuttaa omistajien huomiota niin, että tilanteessa voidaan edes harkita auton luopumisen mahdollisuutta. Sosiologian professori Kaj Ilmonen erittelee keräilijät omaan erityiseen kuluttajaryhmäänsä, joihin Marsu-perheenkin voisi samaistaa. Keräilijän intohimona on irrottaa tavara pois käyttökierrostaan. Keräilijä muodostaa kasaamistaan esineistä poikkeuksellisia interiöörejä, Ilmonen sanoin tavaroiden taikapiirejä. Tämä on keräilijän tapa jättää merkki itsestään aikalaisilleen ja jälkipolville. Ilmonen mukaan keräilijä siirtää vahvoja tunnelatauksia esineisiinsä ja kohottaa esineiden palvelon symboliselle tasolle. Kohotetulla jalustallaan nämä keräilyesineet ovat niin kauan, kunnes niiden haltija ei enää ole sitoutunut niihin tai taloudellisesti ei pysty enää pitämään esineitä ympärillään.⁷⁸ Seuraavaksi Jupe miettii auton omistajuutta:

Olen parikin kertaa tiedustellut mahdollisuutta ostaa kyseistä autoa, mutta ei. Ei sitten millään. Loppujen lopuksi tuli se aito selitys, omistajaa kuulemma ”Vit***isi aivan sairaasti jos se auto sattuisi joskus tulemaan liikenteessä vastaan!” Se on sitten vaan se omistamisen riemu....⁷⁹

⁷⁷ Nimimerkki Karva, Yleistä harrastuksesta–viestiketju, Overdrive. Car culture online -sivusto 24.01.2004. <https://www.overdrive.fi/forum/threads/suomalaiset-latoloeydoet-metsaeautot-tallien-aarteet.6539/page-13> [haettu 06.01.2015]. Olen poistanut paikannimen tunnistautumisriskin vuoksi.

⁷⁸ Ilmonen 2007, 74–75. Symboliselle jalustalle nostosta Ilmonen on viitannut Benjamin 1990.

⁷⁹ Nimimerkki Jupe, Yleistä harrastuksesta -viestiketju, Overdrive. Car culture online -sivusto. 13.11.2003. <http://www.overdrive.fi/forum/threads/suomalaiset-latoloeydoet-metsaeautot-tallien-aarteet.6539/page-7> [haettu 06.01.2015].

Sitaatissa ilmenee jälleen yksi uusi näkökulma omistajuuteen ja metsäautoilmiön syntyprosesseihin. Olen miettinyt mahdollisen mustasukkaisuuden olemassaoloa ja tässä otteessa siitä voi saada hieman lisätietoa. Omistajaa harmittaisi suunnattomasti, itse asiassa ”aivan sairaasti”, jos auto tulisi joskus vastaan liikenteessä. Syyt auton jättämiseen kotinurkkiin käytön jälkeen vaihtelevat tapauksista riippuen ja ulkopuolisen on hieman kaiveltava käytöksen syitä. Tässä tapauksessa vastaus oli lopulta annettukin.⁸⁰

Haluttomuutta luopua autoista ja tilanteeseen johtaneita tapahtumaketjuja voidaan tulkita käyttämällä apuna Vesterisen ajatusta, jonka mukaan autojen kanssa vietetty aika vahvistaa yhteistä sidettä niihin. Vesterinen kuvailee, kuinka autoja synnytetään tehtaissa ja miten ne puolestaan kuolevat romuttamoissa. Auton vaiheita alusta loppuun seurataan hyvin tarkasti. Autoesineellä on näin olemassa meidän kulttuurissamme kerrottu elämänkaari. Auton olevaisuutta vahvistetaan kirjallisena elämäkertana, jossa ilmenevät sen syntymäpäivä, syntymäpaikka, ajatut ajokilometrit sekä huoltajat eli omistajat. Autosta huolehditaan ja sitä hoivataan. Keskustelemme siitä yhdessä muiden kanssa ja muistelemme tarkoin sen elinkaaren vaiheita.⁸¹ Auto asettaa olemassaolonsa aikana paljon vaatimuksia ajajalleen. Sitä pitää hoitaa ja huoltaa sekä vielä huolehtia virallisista vakuutuksista ja muista asiakirjoista. Auton ajamista on opiskeltava ja hankittu osaaminen on todistettava ajo- ja teoriakokein. Virallisen dokumentin myötä kuski on vasta kelpoinen ajamaan virallisesti autolla. Nopeasti auton ajamisesta tulee uudelle kuskillä rutiinia ja yhteistyöstä auton kanssa muodostuu yhtenäinen kokonaisuus. Kyseisestä ihmisen ja esineen välisestä kiinteästä yhteistyöstä puhutaan käsitteellä hybridisaatiotyö.⁸² Yhteistyö ilmenee juuri silloin kun ajamme autolla tai vaikkapa pyörällä. Yhteinen side kuluttajan ja tuotteen välillä on niin saumatonta, että ei oikeastaan voida erottaa mihin tuote päättyy ja mistä alkaa inhimillinen olento. Hybridisaatiotyön aikana ihmisistä ja esineistä syntyy hetkeksi yksi kokonaisuus.⁸³

Tästä pääsemmekin ajatukseen siitä, että käyttöesine voikin kontrolloida käyttäjäänsä. Kulutussosiologi Kaj Ilmonen kehittää ajatusta tavaroiden omasta kontrollista varsin

⁸⁰ Kuten aikaisemmin jo ilmeni, niin osasyynä metsiin varastoimisella on voinut olla myös siinä, että naapurin ei haluttu hyötyvän itselle tarpeettomaksi käyneen auton osista.

⁸¹ Vesterinen 2001, 33. Esineillä on elämänkaari, mutta kaikilla esineillä ei ole elämäkertaa. Elämäkerta tarvitsee kolmannen osapuolen, sen joka kertoo esineen elämästä.

⁸² Ilmonen 2007, 289.

⁸³ Ilmonen 2007, 289. Ilmonen viittaa Alex Predaan 1999 ja Bruno Latouriin 2006.

sattuvin esimerkein. Hän kertoo, kuinka auton ajajan on täytynyt odottaa kylminä aamuina, milloin auto suostuu käynnistymään tai auto liukkaalla tiellä on ”halukas” pysähtymään. Kontrolli on silloin siirtynyt pois kuskilta väliaikaisesti hänen tahdostaan huolimatta. Auton kuski on vielä ainakin toistaiseksi määräävässä asemassa ajon aikana.⁸⁴ Kaj Ilmosen mukaan ihmisille syntyy vahvojen tunnesiteiden ja yhteiselon myötä intohimoisia vihan ja rakkauden tunteita omistamiaan esineitä kohtaan. Koetut tunteet yhdistettynä yhteen kasvamisen prosessiin, tulivat esille Metsaautolettelo.net-sivustolla, jossa käsiteltiin metsäauton ostamista ja syntyneitä tilanteita kaupanteon yhteydessä. Ilmosen selittämä viha-rakkaussuhde autoihin ja yhteinen hybridisaatio tarjoavat lisää selittäviä tekijöitä autohautaumaailmiöön.⁸⁵

Ilmari Vesterinen kirjoitti esineiden lämmöstä. Jos esine on rikki tai muuttunut kuluneeksi, niin se muuttuu kylmemmäksi. Se siirretään varastoihin, kellareihin, aittoihin. Näissä nämä esineet ovat lämmöttömiä tai vähälämpöisiä. Kaatopaikoille joutuneet esineet ovat paikkoja, joihin kylmenneet esineet lopulta päätyvät.⁸⁶ Nykyisin moni voisi pitää näitä vuosien saatossa muodostuneita autohautausmaita kaatopaikkoina⁸⁷ ja siellä olevia autoja erittäin kylminä esineinä, vailla minkäänlaista sidettä omistajaansa ja täten siihen liitettyä ominaista lämpöä. Kenties Ilmari Vesterinenkin voisi luokitella nämä autoesineet kylmettyneiden kaatopaikkaesineiden joukkoon. Väitän kuitenkin, että asia ei ole näin edellisten tarinoiden perusteella. Jatkan omistajuusteeman pohdintaa analysoimalla seuraavassa luvussa verkossa julkaistuja metsäautokuvia. Ohjenuorana olen käyttänyt mediatutkimuksen professori Susanna Paasosen neuvoa, jossa hän opastaa kuvien tutkijaa keskittymään kuvien tunnelmaan, tuntuun, rytmiin, sävyihin, teemoihin, kontrasteihin, kuvien elementteihin ja rinnastuksiin. Kuvien tulkitseminen poikkeaa tekstien tutkimisesta. Kuvat eivät puhu samaa kieltä kuin tekstit, jolloin kuvien tulkintatyö pakosti kielellistää ne. Kielellistämässä visuaaliset havainnot ja aistimukset käännetään sanoiksi ja

⁸⁴ Ilmonen 2007, 289–290. Autonvalmistajat ovat puuttumassa kuskin ylivaltaan luomalla sellaisia autoja, joissa autot eivät heti reagoi kuskin toimintoihin. Hidastavat kaarteissa, vaikka ajaja sitä ei haluaisikaan.

⁸⁵ Ilmonen 2007, 289, 291. Ks. hybridisaatiosta esim. Auto on monen suomalaisen miehen paras ystävä, Sisu-radio 01.06.2015. <http://sverigesradio.se/sida/artikel.aspx?programid=185&artikel=6202077> [haettu 29.01.2017].

⁸⁶ Vesterinen 2001, 37.

⁸⁷ Syyttäjä vaatii romua varastoineelle vankeutta, *Turun Sanomat* 19.08.2014, 4. Syyttäjän mukaan yli puolen hehtaarin alue muistuttaa enemmän kaatopaikkaa kuin metsää. Syytteen mukaan mies oli varastoinut alueelle auton- ja bussinromuja, tynnyreitä, rakennusjätettä sekä autonrenkaita.

symbolisiksi esityksiksi. Aisteista tehty käännytys on aina epätäydellistä, sillä näkö-, tunto- ja makuaisti eivät käänny täysin kielelle, mutta tästä huolimatta verkon kuvista voidaan miettiä ainakin niiden merkitystä tai kuinka kuva toimii.⁸⁸

2. 2 Kohtaamisia omistamisen rajapinnoilla minuuden uloimmilla kerroksilla

Metsien ja pihapiirien hylätyillä autoilla on monipuolisia tehtäviä ja vaikutusalueita edellisen luvun muistoesinetoiminnan lisäksi.



Kuva 1. <http://www.syrjaseutu.fi/2013/11/kuvakimara-metsaaautot.html>

Kuvassa 1. metsäauto sijaitsee pihapiirissä. Talot ovat autioituneet, auto on jäänyt paikoilleen. Pohdin, missä kulkevat yksityisyyden ja yleisen tilankäytön rajat kuvan autioituneessa ympäristössä? Omistajuuden rajojen hahmottaminen on haasteellista ympäristössä, jossa esineet ja rakennukset eivät ole enää aktiivisessa käytössä. Hylätyt metsäautot aiheuttavat epävarmuutta katsojissaan tässäkin suhteessa. Jokamiehen oikeuksissa olemme tottuneet siihen, että saamme noukkia marjoja ja sieniä, tai siihen, että oksia ei saa katkoa ja sammalia ei saa irrottaa ilman maanomistajien lupaa. Pihapiiriin ei ole myöskään asiaa, joten kulkijan on kierrettävä asutukset. Autoja ei mielletä kuuluvaksi luontoon, mutta toisaalta ne ovat mainiosti maastoutuneet sammalkekkosten alle. Metsäautojen läheisyydessä on epäselvää, olemmeko tuolloin yksityisalueella ja liittyykö jokamiehen oikeuden koskemattomuuden velvoite näihin kohteisiin. Toisaalta sekin on hämmentävää, että mahdollisesti edelleen saastuttava käyttöesine on sijoitettu jokamiehen oikeuksiin kuuluvien luonnonantimien keskelle. Tästä syystä herää ajatus siitä, että miksi naapurit ja muut ohikulkijat eivät ole aikaisemmilla vuosikymmenillä erityisemmin puuttuneet hylättyihin autoihin? Voisiko ilmiö olla yhteydessä hienotunteisuuteen, jota on koettu suhteessa auton omistajaan, omistamiseen, yksityisalueisiin vai löytyykö taustalta vielä jotain muuta?

⁸⁸ Paasonen 2013, 39–40, 42–43. Paasonen viittaa myös Mikkoseen 2005.

Sosiaalisen ympäristön tuottaman paineen ja yksilön elin- tai identiteettitilan väliseen kanssakäymisen välimaastoon voidaan rakentaa tietynlaisia esteitä ja merkintöjä metsäautojen avulla. Hylätyt metsäautot voivat olla näin ajateltuna yksilön oman tilan ulommaisina yksityisyyden merkkipaaluja. Autojen avulla luodaan ohikulkijoille eräänlaisia hidasteita tai esteitä, jotka rajoittavat heidän vapaata liikkumistilaansa. Ihminen on muuttanut muiden kanssakävijöidensä kulkureittejä ja visuaalisia näkymiä tarkoituksellisesti, mihin kulkijat reagoivat kukin tavallaan, riippuen siitä, millaisesta kontekstista käsin he näitä esineitä katsovat.

Rajaaminen esineiden avulla tuo järjestystä ihmisten elämään, se helpottaa sitä ja esineiden avulla voidaan hahmottaa ympärillä olevaa maailmaa. Tähän rajaukseen ei kiinnitetä huomiota niin kauan kuin ne vastaavat kulttuurissamme olevaa kaavaa, jossa merkitys, järki ja järjestys vastaavat yleistä odotusta. Ne ovat itsestäänselvyyksiä siihen asti, jolloin rajoja kyseenalaistetaan jollakin tavoin tai ne toimivat meitä vastaan. Sosiologi Timo Kalannin mielestä koti on paikka, jota ihminen tuntee hallitsevansa. Koti on hänen mukaansa mikrokosmos, jonka järjestys on lähtöisin omistajasta. Auton merkityksellisyys paljastui jo sen toimiessa käyttöesineenä. Auton ja sen omistajan välille hahmottui erityislaatuinen suhde auton ollessa vielä aktiivisessa käytössä, jolloin syntyi sen oma elämäkertä. Kalanti kuvailee, miten auton omistaja kokee auton sisällä ollessaan olevansa kotona, omassa tilassaan, pois ulkomaailmasta.⁸⁹ Tällä tavoin miellettyä voidaan ajatella, että pihapiirin ulkoreunoilla olevat autot ovat tilallisesti kodin sisätiloja.

Kalannin mukaan koneet, esineet ja tilat, joita ihminen kokee kontrolloivansa itse, heijastavat haltijansa yksilöllistä minää. Samalla kuitenkin käy niin, että tehdessään minäänsä näkyväksi esineidensä avulla, ympäristö tuottaa samanaikaisesti sitä minuutta, jota se esittää. Muotoillessaan ympäristöään, ihminen ilmeisemmin muotoilee silloin myös itseään.⁹⁰ Kulttuurihistorioitsija Leena Rossi, tutkiessaan omistajuuden erilaisia muotoja, viittaa kulutuskulttuurin tutkijaan Russel W. Belkiin, joka on todennut, että olemme sitä mitä omistamme. Tällä omaisuudellaan yksilö rakentaa ja määrittää

⁸⁹ Kalanti 2001, 113–120, 122. Kalanti kertoo, kuinka autossa ollaan auton kanssa, jolloin ei tarvitse kokea yksinäisyyttä. Autossa on turvallista olla, siellä voi olla omassa tilassa, rauhassa, unohtaa ympäröivän maailman.

⁹⁰ Kalanti 2001, 95–96.

minäkuvaansa ja laajentaa egoaan.⁹¹ Pihapiirin autovanhuksen avulla voidaan esitellä sen haltijan menneisyyden hetkiä ja arvomaailmaa sitä katsovalle. Niillä rajataan muille näkyväksi oma tila. Kodin intiimiys laajennetaan turva-alueen muodossa ulommaksi, kauas luontoon. Tätä tukee Kalannin ajatus siitä, kuinka kodilla on rajansa. Usein ne ovat juuri varsin näkyviä ja fyysisiä. Tontilla olevat muurit, talon ulkoseinä, auton kori ja ihmisen iho vaatteineen ovat näitä minuuden näkyviä reunoja ja tilallisia ulottuvuuksia. Nämä rajapinnat antavat minulle visuaalisen muodon.⁹² Auto on voitu mieltää eräänlaisena minuuden jatkeena, jonka suojaaisessa tilassa oma yksityinen maailma on turvattu keskellä yhteistä, julkista tilaa. Kalannin mukaan tässä tilassa psyyke lepäilee ja tila on samalla ruumiin jatke. Ihmiselle tila muuttuu jokapäiväiseksi, huomaamattomaksi elementiksi, mutta muille se tekee minää näkyväksi edustaen henkilöä. Kalanti kuvailee, kuinka asunnon julkisivu on kasvojen naamio, seinät ovat ruumiin sarkofagi ja iho viimeisenä suojaamassa ihmisen minuutta. Tiloista, jotka koostuvat vaikkapa pensaista, kasvillisuudesta, talojen julkisivuista ja nyt mielestäni myös metsäautoista, muodostavat puskurivyöhykkeiden sarjoja asukkaan kehon ihon ympärille. Puskurivyöhykkeiden avulla tuotetaan psyykkistä etäisyyttä muihin.⁹³ Filosofi ja feministiteoreetikko Elisabeth Grosz on miettinyt kehon muodostumista ja sen suhdetta muuhun maailmaan. Grosz ajattelee kehon olevan sosio-kulttuurinen artefakti, jossa kehon ulkopinta on muodostunut psyykkisesti ja on samalla päätepisteenä, lopputuloksena ihmisen sisäpuolen näkymästä eli minästä. Varsinainen kehon ulkopinta sijaitsee taas irti kehosta sijaiten ympäristössä. Ymmärsin asian niin, että jos haluamme tietää, miltä ihmisen mieli näyttää, niin se näkyy kehomme ulkopinnoilla. Groszin ajattelussa sisäpuoli käännetään ulos ja ulkopinta siirtyy taas vastaavasti pois kehosta, ulommas ympäristöön.⁹⁴ Näin miettien metsäautot ovat todella sidoksissa ihmiseen, jos ihmisen psyykinen sisätila sijaitsee vasta kehon ulkopinnalla ja hänen kehonsa sijaitsee läheisessä ympäristössä, sen muodoissa ja rakennelmissa.

Länsimaisessa yhteiskunnassa hallintaoikeudet, johon kuuluvat muun muassa oikeus päättää oman lähiympäristön käytöstä, on instituoitu omistussuhteiksi. Yksilöllinen valta

⁹¹ Rossi 2010, 216. Rossi mainitsee myös saksalaisen sosiologin Georg Simmelin käyttäneen samaa Belkin mainitsemaa egon käsitettä 1900-luvun alussa.

⁹² Kalanti 2001, 96.

⁹³ Kalanti 2001, 98–99.

⁹⁴ Grosz 1995, 103–105.

ympäristöön ulottuu niin pitkälle, aina siihen asti, kunnes hänen omistamansa alueen reunat tulevat vastaan.⁹⁵ Filosofi, sosiologi ja esteetikko Georg Simmel, joka todisti modernia aikakauttamme 1800-luvun lopulla, pohdiskeli ihmisten ja esineiden välistä vuorovaikutussuhdetta sekä niiden voimasuhteita. Hänen mielestään aineellinen omaisuus oli minän laajentumaa. Omaisuuteen liittyvät loukkaukset koetaan Simmelin mukaan tuolloin persoonaan kohdistuvana väkivallantekona. Samalla tavoin on olemassa sielullisen yksityisomistuksen alue, johon tunkeutuminen on vastaavasti sisimmän minän loukkaamista. Simmelin mukaan rajaton oikeus niin sielulliseen yksityisomistukseen kuin aineelliseen yksityisomistukseen ei ole hyväksyttävää. Ihmisten pitäisi olla tahdikkaita suhteessa molempien – niin sisimmän kuin uloimman omaisuuden kanssa.⁹⁶ Metsäautojen kohdalla joudummekin miettimään, millaista tahdikkuutta toteutamme suhteessa hylättyjen metsäautojen omistajiin. Autot asettavat nykyisen moraalikäsitksemme kovalle koetukselle. Vaikuttaisi, että romuautot olisivat pihapiirin uloimmaisista merkkejä ja ne symboloivat omistajiensa identiteettejä ja ovat jopa osa ihmisen kehollisuutta. Autot ovat kehon ulommaisista kerrostumia, joten puuttuminen pihapiiriin tai lähimaastojen siisteyteen olisi samalla kuin puuttumista autojen omistajien persoonaan tai hänen ulkomuotoonsa. Tämä ajatus näyttäisi vahvistuvan syvennyttäessä tarkastelemaan seuraavaa kuvaa.



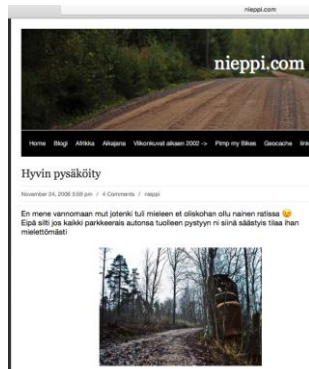
Kuva 2. <http://www.syrjaseutu.fi/2013/11/kuvakimara-metsaautot.html>

Kuvaa numero kahta katsoessa ei voi välttyä ajattelemasta autoteoksen tekijää. Hylätyt autot ovat koottuna päällekkäin ja asettelu viittaa sommitteluineen jo taideteokseen. Näkymä on vaikuttava ja uhmakkaan vaarallinen autojen tasapainoillessa toistensa päällä. Sivussa oleva ihminen näyttää kovin pieneltä tämän mahtavan tilallisen tornin vierellä. Kuvan katselija ei ole ainoa tilanteen todistaja, sillä blogikirjoittaja on julkaissut kuvan

⁹⁵ Kalanti 2001, 95. Kalanti viittaa tässä kohtaan Csikszentmihályihin, Rochberg-Haltoniin ja Vuoriseen. Mitä ihminen omistaa, hän voi muotoilla sen omaksi kuvakseen, sillä minään kuuluu kaikki, mikä on minän määräysvallassa.

⁹⁶ Simmel 2005, 173.

sivuillaan, jolloin autotorni on saanut vielä muutaman katsojan lisää. Autoteoksen tekijän työ leviää sosiaalisen median kautta yhä eteenpäin, joko tekijän omasta tahdosta riippumatta tai sitten näkymä on ollut häneltä tarkoitushakuista. Autotorni voimakkaana symbolisena merkinä suorastaan osoittaa tekijänsä perään.



Kuva 3. <http://www.nieppi.com/n/?tag=metsaauto&paged=2>

Kuvassa kolme on puolestaan sijoitettu tai lavastettu tilanne, jossa auto on aseteltu pystyyn tien varrelle. Kuvissa oleviin visuaalisiin taideteoksiin, jossa toisessa on vain yksi auto ja toisessa on kolmesta autosta koottu kokonaisuus, voidaan myös liittää mielestäni kodin lavastuksen ja näyttämöllisyyden teemat.⁹⁷ Sillä erotuksella toki, että kyseiset autoesineet sijaitsevat kodin seinien ulkopuolella, sisustamassa laajempaa maisematilaa. Minän muodostuksen osasena, lavastuksellisenä maisemakuvana, hylätyt autot maastossa eivät näyttäydy enää aivan niin hylättyinä, kuin ne pikaisesti ajatellen voitaisiin luokitella. Autot voivat yhtä lailla ja edelleen, tässä ajassa, aktiivisesti kommunikoida omistajansa kanssa, tasavertoisina sisätilojen esineiden tavoin. Timo Kalanti on todennut, kuinka esineiden tärkeys minuuden ylläpitäjinä, on seurausta esineiden kyvyistä, jossa ne vaikuttavat ruumiin somaattiseen tilaan sekä sitä kautta psyykeeseen. Kalannin mukaan esineillä on symbolista ja kausaalista voimaa, joita hyödyntämällä ihminen voi käyttää niitä psykofysiologisen tilansa, oman ympäristönsä ja sosiaalisten suhteidensa säätelyyn.⁹⁸

Esineiden sisältämät voimat houkuttelevat luokseen ja pitelevät otteessaan omistajiensa lisäksi muitakin, kuten kuvan autotornia katsovasta henkilöstä voidaan päätellä.⁹⁹ Näkisin kuvissa numero kahdessa ja kolmessa olevat tornimuodostelmat toteemisina

⁹⁷ Sarantola–Weiss 2003, 36.

⁹⁸ Kalanti 2009, tiivistelmä.

⁹⁹ Kalanti 2009, tiivistelmä.

esineinä. Toteeminen auto välittää satunnaiselle ohikulkijalleen tärkeää viestiä. Omistajalleen tuttu ja hänelle monia merkityksiä omaava auto on samanaikaisesti näyttäytynyt vuosikaudet maastossa sivullisille katsojilleen omistajuuden tabuesineenä. Aikaisemmassa esimerkkitapahtumassa kuvailtiin perhettä eli klaania, joilla oli paljon Marsu-autoja.¹⁰⁰ Australian varhaisia uskontoja tutkineen Emile Durkheimin mielestä toteemimerkki kuului tietylle pienemmälle ryhmittymälle, yleensä perheelle, jota se symboloi. Klaanin sisällä yksilökin toki pystyi halutessaan hankkimaan omia toteemejaan. Pyhät toteemit olivat aiheeltaan suurin osa eläin- ja kasvikunnasta peräisin. Joissain tapauksissa toteemi kuvasti myös esineitä ja esineiden osia, kuten tässä tapauksessa tulkitsen Mercedes-Benz -merkkisten autojen olleen toteemina tarinan perheelle. Pohjois-Amerikassa toteemi-sanana alkuperä muodostuikin sanasta *dodaim*, joka merkitsee kylää tai perheryhmän asuinpaikkaa.¹⁰¹ Näkisin, että perinteistä toteemimerkitystä voi edelleen hyvin soveltaa modernin aikakauden omistajuuden ja esineiden keräilyn sekä lavastamisen ja rajaamisen yhteydessä.

Nykyisin toteemisella ajatuksella tarkoitetaan järjestelmää, joka asettaa sosiaaliset ryhmät keskinäisiin suhteisiin. Totemistinen ajattelu näkyy meissä, vaikka siinä, että luomme edelleen aineellisia symboleita ympärillemme. Nykyaikaisia toteemeja ovat esimerkiksi joukkueiden viirit ja kaulahuivit sekä liitän nyt mukaan nämä maaston muistomerkkiautot. Toteemisessa ajatuksessa symbolit auttavat ihmisiä uusintamaan olemassa olevaa sosiaalista verkostoaan. Ilmonen toteaa, että symbolisia toteemeja kohdellaan suurella kunnioituksella ja huolenpidolla. Toteemien häpäiseminen on samaa kuin ryhmien häpäiseminen, jotka näitä esineitä kunnioittavat.¹⁰² Kuvan kolme myötä konkretisoituvat pohdintani metsässä olevan auton toteemisesta merkityksestä. Luhistuvan auton näkeminen synnyttää jonkinlaisen kunnioittavan ja hieman pelottavan tunteen katsojassaan. Mary Douglasin mukaan havaintomme ja vaikutelmamme ovat tiettyjen mallien mukaan määriteltyjä. Jos havaintomme eivät sovi vaalimiimme kategorioihin, syntyy tilanteesta ristiriitaisia tuntemuksia. Ne elementit, jotka eivät sovi annettuun joukkoon tai sarjaan, ovat anomaleja. Anomaliat sijaitsevat vaarallisilla raja-alueilla, joissa järjestyneisyys kohtaa muodottomuuden.¹⁰³ Kuvia kaksi ja kolme

¹⁰⁰ Ks. viite 77, Nimimerkki Karva.

¹⁰¹ Durkheim 1912, 112–113, 120, 156.

¹⁰² Ilmonen 2007, 296.

¹⁰³ Douglas 2000, 86–88, 92, 190.

tulkittaessa ei voi välttyä mielikuvista, joissa ollaan astumassa erityiselle hallinnolliselle alueelle, yli raja-alueiden, jotka ovat samalla niin fyysisiä kuin mentaalisia. Koskemattomuuden tunnelma leijailee näiden viritelmien ympärillä, sillä autoja ei tee edes mieli koskettaa niiden romahtamisen pelosta.

Autohautausten metalliset korit hohkaavat edelleen lämpöä. Vaikka ne ovat näennäisesti hylättyjä, ne kontrolloivat olemuksellaan aktiivisesti ympäristöään. Autot ovat juuri tämän, niissä olevan totemistisen symboliarvonsa, vuoksi vielä jääneet omistajiensa lähettyville. Omistajalla voi olla edelleen tunne sen tarjoamasta turvasta, siitäkin huolimatta, että pihapiirin auto on jo poistettu aktiivikäytöstä. Autojen avulla voidaan rajata yksityisomaisuutta ja ne voivat maastossa sijoitettuna olla merkkejä omistamisen ja yksityisyyden rajapyykeistä. Metsäautojen sisältämän lämmön ja kontrolloinnin tuntevat omistajansa lisäksi ulkopuoliset ohikulkijat sekä alueella vierailevat henkilöt. Pihapiirin ja metsän laitamien hylätyt autot saavat näin symbolisen kaksoismerkityksen, jossa autot varoittavat yksityisalueesta ja omistajuuden läsnäolosta, mutta myös avaavat katsojalle näkymää kohti omistajan identiteettiä ja persoonaa. Metsäautot kuvastavat omistajan psykofysiologista tilaa sekä jopa hänen ulkokuortaansa. Autokorit voidaan tulkita symboleina, jotka merkitsevät omistajan kaipuusta kohti turvallista paikkaa. Henkilöiden omistamat esineet maisemakuvassa ovat tässä valossa varsin yksityiskohtaisia ja intiimejä viestejä, joista heidän minuutensa ja jopa kehollisuutensa voivat paljastua tarkkanäköiselle ohikulkijalle. Nykyisin ohikulkijan kontekstikulma näihin lämpötilaltaan vaihtuvalämpöisiin autoihin voi olla tosin aivan toinen. Silloin autoja voidaan kerätä valtion, kunnan ja perikuntienkin avulla kierrätykseen. Metsäautoluettelo.net ja Overdrive. Car culture online -sivustojen keskustelijat puhuivat silloin metsäautojen paaliin menemisestä. Seuraavaksi kerron, mitä vaikutuksia ja reaktioita paalaukset aiheuttavat sivustojen henkilöiden keskuudessa.

2.3 Pelastajat ja uusi omistajuus

Metsäautojen kerääminen kierrätykseen ei saa kaikilta lähdeaineiston ihmisiltä varauksetonta kannatusta. Metsäautoluettelo.net -ryhmän jäsenillä oli kova huoli maastossa olevien autojen kohtalosta. Muuttuva maisemäkäsitys ja parantunut kierrätys näyttäytyivät todellisena uhkana ryhmälle. Metsiä on siivottu ja autoja on lähetetty

viimeiselle matkalleen silputtavaksi. Esa Halmisen haastattelu *Länsi-Savon* lehdessä paljastaa, kuinka 50 vuotta sitten autojen hylkääminen metsiin oli maan tapa ja nyt sitä ei tee lähes kukaan. Lehden jutussa ilmenee, että samalla kun metsäautoista on tullut katoava luonnonvara, myös metsäautoharrastajille tulee tapahtumaan samoin. Romunkierrätys nähdäänkin tästä syystä katastrofina. Metsaautoluettelo.net -sivuston pieni, vain 150:n jäsenen foorumiryhmä, kiersi tositoimin bongailmassa autojen hylkyjä. Halminen kertoi vuonna 2012, että Suomessa tehdään enää muutama todellinen löytö vuodessa. Hänen mukaansa metsäautoja ei harrasteta yksinään vaan se liittyy osana yleistä mobilismia. Kaikkia mobilisteja metsäautot kiinnostavat, mutta vain pieni joukko heistä kiertää niitä bongailmassa. Mobilistit keräävät metsäautoja pois ja niitä yritetään entisöidä. Tosin lopputuloksena voi olla myös entisöintiprojektin epäonnistuminen, jolloin aihio hylätään uudelleen.¹⁰⁴ Metsaautoluettelo.net -ryhmän keskustelijat nimeävät tapahtumaketjun, jossa autot kerätään metsästä ja murskataan kierrätyskeskuksissa, autojen paaliin menemisenä. Todellisia pelastustarinoitakin löytyy. Tässä Kaiserharrastajan kertomus otettuna metsaautoluettelo.net blogista:

Tämä keskiviikko oli koitua viimeiseksi Kuusamosta löytyneelle Kaiser-metsäautolle. Kaiser oli joutunut paaliin menevien autojen listalle ja kohtalo näytti sinetöidyltä. Autonraadon kohtalosta huolestunut Kaiserharrastaja sai kuitenkin vihiä asiasta ja ehti pelastamaan auton kuormasta. Taas siis yksi onnellinen pelastustarina metsäautoluettelon kuuluville.¹⁰⁵

Metsaautoluettelo.net -autoharrastajakunnan jäsenet kokivat ilmeisesti samantapaisia tuntemuksia paalaustapahtumaan liittyen, joita metsäautojen varsinaiset omistajatkin ovat voineet pohtia. Viitataan aikaisempien lukujen muistolistamiseen ja omistajien tunnepitoiseen hybridisuhteeseen, jossa voi ilmetä esineen kontrollointiakin. Unohtamatta sitä, että auto voi olla osa minuutta ja omaa kehoa. Ehkäpä autojen omistajat kokivat virallisen kierrätysjärjestelmämme vieraaksi ja lopulliseksi, jolloin he kokivat paremmaksi vaihtoehdoksi loppusijoittaa auto läheiseen maastoon. Metsaautoluettelo.net -keskustelupalstalla voitiin tehdä hälytyksenomaisia tiedonantoja kohteista, joista oli kerätty kunnan toimesta huomattavia määriä autonromuja pois. Yleensä aikaa autojen pelastamiseksi oli vain muutamia päiviä, ennen niiden joutumista paaliin. Kyseisestä

¹⁰⁴ Kansakunnan automuseo, *Länsi-Savo* 06.05.2012, 16.

¹⁰⁵ Pelastus paalilta, Metsäautoluettelo-blogi 19.10.2011. https://web.archive.org/web/20140530235428/http://metsaauto.blogspot.fi/2011_10_01_archive.html [haettu 21.03.2018].

pelastustoiminnasta on esimerkkinä edellä esitetty sitaattiote Kaiserharrastajan nopeasta toiminnasta. Auto oli jo joutunut paaliin menevien listalle. Paalilistalta autot viedään varsinaiseen paalaamiseen eli sulattamoon. Onnistuneen pelastusoperaation johdosta auton keskiviikkopäivä ei koitunut sen viimeiseksi. Metsien ja teiden varsien siistimisoperaatiot olivat tälle ryhmälle todellinen uhka. Esimerkiksi vuoden 2004 keskusteluissa oli tehty havaintoja Tervolasta, Kemijoen itäpuolen tien varteen keräytyistä autoista, jotka olivat menossa romuttamoon. Samanlaisia metsien siivoushavaintoja oli nähty Torniossa. Kuortaneella oli menossa 400 autoa paaliin ja Siikajoella yli 100 metsälöytöä odotti sama kohtalo.¹⁰⁶ Autojen siivoamista maastosta romuttamoon arvosteltiin. Nimimerkki Forvolet, vuodelta 2004, kommentoi seuraavasti asiaa:

Onhan se niin väärin, että ”siivoojat” vievät tuollaisia herkkuja romikseen. Ei vaan tunnuta tajuavan tuollaisten arvoa–rahallisestihan se saattaa olla pienehkö, mutta voi sitä ihmiskuvajaista joka vie 70-vuotta vanhaa käyttökelpoista rautaa paalattavaksi.¹⁰⁷

Romunkeräykset ja romunkerääjät koettiin uhkana entisöinti- ja rakentamisharrastukselle. Keskustelussa esitettiin vastakkainen näkökulma, jossa pidettiin hyvänä ajatuksena, että autoja viedään romunkeräykseen. Silloin harrastelijat voisivat vain hakea talteen osia ja autoja ei tarvitsisi lähteä metsäkävelyille etsimään ja kaivamaan. Kirjoittaja tosin toteaa, että: ”Tulee vain pakkomielle tuosta, on nimittäin koko ajan sellainen tunne, että nytkin sinne on varmaan jotain tuotu ja on pakko lähteä katsomaan ennen kuin menee paaliin. Aika harvoin tärppää mut onneksi joskus!” Hän jatkaa vielä toteamalla, kuinka 1910–1960-luvun autonosien pelastaminen metallinkeräyksestä on kulttuuriteko, joka tulisi palkita.¹⁰⁸

¹⁰⁶ Nimimerkki WSE, Yleistä harrastuksesta -viestiketju, Overdrive. Car culture online -sivusto 09.07.2004. <http://www.overdrive.fi/forum/threads/suomalaiset-latoloeydoet-metsaeautot-tallien-aarteet.6539/page-21>, Nimimerkki 528, Yleistä harrastuksesta -viestiketju, Overdrive. Car culture online -sivusto 16.07.2004. <http://www.overdrive.fi/forum/threads/suomalaiset-latoloeydoet-metsaeautot-tallien-aarteet.6539/page-22> [haettu 09.04.2018].

¹⁰⁷ Nimimerkki Forvolet, Yleistä harrastuksesta -viestiketju, Overdrive. Car culture online -sivusto 13.08.2004. <http://www.overdrive.fi/forum/threads/suomalaiset-latoloeydoet-metsaeautot-tallien-aarteet.6539/page-23>. [haettu 08.11.2018].

¹⁰⁸ Nimimerkki Chevy'53, Yleistä harrastuksesta -viestiketju, Overdrive. Car culture online -sivusto 13.08.2004. <http://www.overdrive.fi/forum/threads/suomalaiset-latoloeydoet-metsaeautot-tallien-aarteet.6539/page-24> [haettu 08.11.2018].

Pihapiirien ja metsien kätköjen vanhat autot kiinnostavat laajasti entisöinti-ihmisiä riippumatta siitä onko oma kiinnostus suuntautunut vaikkapa vanhojen mopedienn kunnostamiseen. Ruostuneen metallin taika houkuttelee, oli kyseessä metsäauto, mopedi tai vanha polkupyörä. Auton saattaminen uudelleen elämään ja palauttaminen sen alkuperäiseen käyttötarkoitukseensa on tosin pitkällinen projekti. Kunnostustyöhön käytettyä omaa aikaa arvostetaan harrastajien keskuudessa. Auton remontointi ja viimeistään valmis lopputulos osoittautuikin useimmille kunnostajille vaivannäön arvoiseksi. Seuraavaksi nimimerkki Mietmi-3 kertoo paalauksesta ja löytöauton saapumisesta kotiin:

Mitään ei kannata päästää paaliin..... onnex seuraava pelastettava on jo tiedossa. kyseisiä autoja valmistettu 241 kpl joista toimitettu ulkomaille 123 ja yks sellaanen löytyi Suomesta. Kantakortti jo tilattu. Merkkikerhon mukaan kyseistä vaunua löytyy enää 5kpl maailmasta. Tää Suomesta löytynyt auto ei kuulu tuohon 5kpl joukkoon 😳😳.

Kiitos tästäkin vinkistä jonka sain kuuluu eräälle harrastajalle.

Vaalikaamme näitä löytöjä ja säilyttäkäämme ne tuleville sukupolville ei välttämättä mr autona vaan yleensä pelastettuina paloina autoilun historiaa. Oman käden jälki kunnostuksessa muistuttaa meidän latolöytöjen pelastajista taidoista palauttaa metalli elämään.

Saakeli kun meni runolliseksi mutta näin lauantai iltana uuden perheenjäsenen saavuttua kotiin on vaan niin saakelin hieno fiilis 😎.¹⁰⁹

Sitaatissa toistuu jälleen auton inhimillistäminen ja elämäkerrallisuuden uudentamisen teema, jotka syntyvät osin jo hankkimisprosessissa, syventyen edelleen kunnostustyön aikana. Kirjoittaja kertoo, kuinka hienoa on saada uusi perheenjäsen kotiin. Kirjoittaja kuvaa auton saapumisesta johtuvaa tunnetta ”saakelin” hienoksi fiilikseksi. Tekstin perusteella voidaan tulkita, että uusien tunnesiteiden ensi elementit ovat jo heränneet esinelöydön ja sen nykyisten omistajien välisen kanssakäymisen käynnistyessä. Uusi omistaja aloittaa ikään kuin sosiaalistumisprosessinsa hankintansa kanssa. Samalla kun uudistuva esine vaikuttaa suoraan omistajaansa, sen sisältämä energinen vitaalisuus ulottautuu välillisesti kauemmaksi. Tällä laajenevalla vaikutuksien kentällä auton vitaalinen toimijuus saavuttaa omistajansa lähiympäristöön kuuluvat henkilöt. Romuauton löytäminen, sen hankkiminen ja kunnostaminen muuttavat heidänkin

¹⁰⁹ Nimimerkki Mietmi-3, Yleistä harrastuksesta -viestiketju, Overdrive. Car culture online -sivusto 06.09.2014. <http://www.overdrive.fi/forum/threads/suomalaiset-latoloeydoet-metsaeautot-tallien-aarteet.6539/page-411> [haettu 18.01.2015].

päivittäisiä aikataulujaan ja toimintojaan, sillä auto voidaan kokea uutena perheenjäsenenä. Samalla uusia tunteita syntyy ja viha-rakkaussuhde autoa kohtaan kehittyy autoon sitoutuneiden ihmisten mielissä, tunteissa ja teoissa. Ihmisellä on kyky pelastaa henkiä ja nyt sama taito inhimillistetään niin, että eloton metalli saatetaan takaisin elämän pariin. Nimimerkki Mietmi-3 kehottaa muita yhteisönsä jäseniä osallistumaan löytöjen vaalimistyöhön ja muistuttaa samalla, kuinka auto ei ole vain yksi mr auto, vaan se on osa isompaa tarinaa. Hän kokee metallinpalasten kunnostamisen ja paalaamiselta välttyvien autojen avulla säilyttävänsä autoilun historiaa tuleville sukupolville. Hylätyn ajoneuvon kunnostamistyöt dokumentoidaan usein tarkasti. Aikaisempi elämäkerrallisuus täydentyy kunnostustyön yhteydessä, sillä ajokelpoisuuden saavuttaminen edellyttää auton asiapapereiden uusimista. Auto rekisteröidään uudelleen ja sen kantakortit selvitetään.¹¹⁰ Olemassaolon oikeutus vahvistuu entisestään vielä yhteisössä, jossa sen elämäkerta täydentyy kollektiivisesti. Tämä tapahtuu niin, että monesti valmistunut lopputulos esitellään julkisesti autoalan tapahtumissa ja lehdissä.¹¹¹ Kunnostusprosessin myötä auto astuu lainsuojattoman statuksesta takaisin asemaan, jossa se nähdään jälleen yhteiskunnan täysivoimaisena jäsenenä. Toimintakuntoinen auto on palautunut samaan aktiiviseen ja lailliseen toimijuuden vaiheeseen, jossa se oli ollut jo edellisten omistajiensa aikana, ennen metsäautoajanjaksoon siirtymistä. Vanhojen omistajien asemasta vaikutuskohteena on nyt vain auton nykyinen omistaja tai pikemminkin sen uusi huoltaja.

Miltä kunnostajista sitten tuntuu rankan kunnostamisprosessin jälkeen? Jotain näistä aistimuksesta ja tunnelmista voidaan saada selville Halmisen haastattelun yhteydessä, jossa hän toteaa, että: ”kaikkein upeinta olisi varmasti rakentaa tuollainen metsästä löytynyt auto ajokuntoon ja kiinnittää siihen katsastusmiehen silmien alla uutuuttaan kiiltävät rekisterikilvet ja ajaa löytöpaikan ohi rankkoja autoremontin työtunteja mielestään karistellen.”¹¹² Päivi Roivaisen pro gradu -tutkielmassa, joka käsitteli Pappa-

¹¹⁰ Omistajuussuhteet on selvitettävä paperittomalle ajoneuvolle, jos omistajuusketjussa on aukkoja. Ks. lisätietoja paperittoman ajoneuvon katsastamisesta Traficom-sivustolta. <https://www.traficom.fi/fi/asioi-kanssamme/paperittoman-ajoneuvon-rekisterointikatsastus-ja-rekisterointi?toggle=Ennen%20.11.2007%20Suomessa%20rekisterist%C3%A4%20poistetut%20ajoneuvot%20> [haettu 16.03.2020]. Metsäautoluettelon sivuilla oli myös välilehti ”Kantakortit”, josta löytyivät yhteystiedot kantakorttien vastuuhenkilöistä.

¹¹¹ Vesterinen 2001, 33. Esineen elämäkerralla Vesterinen tässä yhteydessä tarkoittaa oikeutta tulla säilytetyksi kollektiivin muistissa ainakin jonkin aikaa. Tästä kollektiivisesta muistista löytyy viitteitä suomalaisista autoihin keskittyvistä entisöintilehdistä.

¹¹² Metsäautot luettelossa – ja netissä, *Uusi Rauma* 29.08.2012, 13.

Tuntureita ja niiden motorisoitua nostalgiaa, haastateltavat mopediarrastajat kertovat samansuuntaisesti omasta harrastuksestaan. Roivaisen haastattelema henkilö kuvailee, että: ”raskaan työviikon jälkeen helpottaa kummasti, kun heittää kauniina suvipertantaina 30–40 km hämäräisessä maalaismaisemassa.” Haastateltava kuvaili, kuinka ajelu Pappatuntureilla ”maisemia ihailen ja pihanperiä vanha-autolöytöjä tiirailen” on mitä parhainta ”aivojen tuuletusta”. Vaivalla kunnostettuihin ajoneuvoihin liittyy palkitsevia tunteita ja nähtävissä on tietynlaista irrottautumista arjesta, jolloin voidaan tuuletella aivoja. Haastateltu henkilö sivuaa mopoharrastuksensa ohella myös autolöytöjen tiirailua, joten erilaiset harrastuspiirit eivät näytä olevan kovin tarkkarajaisia kiinnostuksen kohteistaan. Mopediarrastajat olivat kiinnostuneita vanhoista moottoriajoneuvoista, kuten autoista ja moottoripyöristä, mopojen ohella.¹¹³

Mopediarrastajien keskuudessa esiintyi tiettyjä hierarkkisuuden asteita. Eroja esiintyi suhteessa siihen, kuinka paljon aikaa ja vaivaa harrastajat käyttivät mopedin kunnostamiseen ja sillä ajamiseen. Haastattelujen pohjalta Roivainen löysi harrastajia, joille mopedit olivat pelkästään kalliilla hinnalla hankittuja statusesineitä. He eivät olleet kunnostaneet mopedejään henkilökohtaisesti eivätkä välttämättä edes ajaneet niillä. Toisaalta todellisimmat, valaistuneemmat harrastajat hankkivat omistukseensa todella huonokuntoisia ja ruosteisia raatoja. He kunnostivat henkilökohtaisesti moponsa ja ajoivat niillä muun muassa työmatkojaan. Nämä omatoimikunnostajat kiersivät mopotapahtumissa ja etsivät varaosia rompetoreilta sekä nauttivat ajamisen kokemuksista. Tiettyjä luokituksia siis oli havaittavissa, mutta Roivainen huomauttaa kuitenkin, että mopedipiirit eivät ole ahdasmielisiä harrastuksensa suhteen.¹¹⁴ Esa Halmisen haastattelussa ilmenee puolestaan, kuinka entisöijät pyrkivät pitämään autot alkuperäiskunnossa, tosin harrastajista osa lisäälee autoihin modernia tekniikkaa. Tyylillä ei ole merkitystä, kunhan vanha metsäauto tulee entisöidyksi. Huomionarvoinen seikka on sekin, että on myös sellaisia mielipiteitä, joiden mukaan metsäautoihin ei saa koskea ollenkaan.¹¹⁵ Yleistettynä voidaan sanoa, että vanhojen ajopelien kunnostuksessa, olivat ne sitten mopedejä tai metsäautoja, on nähtävissä jonkinlaisia näkemyseroja, kuten niiden lopullisesta ulkonäöstä, käytetystä tekniikasta ja käytön asteesta.

¹¹³ Roivainen 2004, 58. Ks. myös viite 104 .

¹¹⁴ Roivainen 2004, 59–60.

¹¹⁵ Kansakunnan automuseo, *Länsi-Savo* 06.05.2012, 16.

Omistajuussuhde esineisiin voi syntyä myös muilla keinoin. Esineitä ei aina tarvitse omistaa konkreettisesti. Kulttuurihistorioitsija Leena Rossin mukaan omistajuussuhde esineeseen voi syntyä tekemisen, tuntemisen ja tietämisen kautta. Silloin esine koetaan ikään kuin omaksi tai syntyy tuntemus siitä, että henkilö on osallinen esineestä. Rossi nimeää syntyneitä suhdetta abstraktiseksi omistajuudeksi tai psykologiseksi omistajuudeksi.¹¹⁶ Nimimerkki Mietmi-3 toi autonsa kotiin kunnostettavaksi ja palautti sen takaisin elämään, mutta toisaalta osa lähteiden harrastajaverkostojen jäsenistä toteuttivat kunnostustyötä käsitteellisemmin. Kyseessä on ilmiö, jossa hylättyjen esineiden ja rakennelmien luokse tehdään tutkimusretkiä ja löydökset monesti dokumentoidaan kuvaamalla. Retkien jälkeen tuotetaan tekstejä ja kuvamateriaalia, etsitään löydettyjen autojen taustatietoja, niiden merkkejä, vuosimalleja ja muita yksityiskohtia. Prosessin aikana he luovat esineisiin abstraktia, psykologista omistajuussuhdetta palauttaessaan raunioituneet kohteet yleiseen tietouteen, muiden katseiden alle. Kyseisestä abstraktisemmasta entisöintiprosessista on esimerkkinä valokuvaaja Sami Perttilän haastattelu *Länsi-Savo* -lehdessä. Perttilä toteaa, kuinka tuo autot takaisin elämään valomaalauksillaan. Häntä on kiinnostanut metsäautojen kuvaus ja osaa kohteista hän aikoo käydä kuvaamassa lopunikänsä. Perttilää harmitti, jos autoja oli rikottu. Silloin hän on voinut kerätä näitä irta-osia takaisin autoon.¹¹⁷

Metsäautojen materiaalisuuden ja aineettoman immateriaalisuuden välinen kiinteä suhde on näkyvillä aineistossani. Materiaalisuuden eri muodot tapaavatkin yhteisessä internetalustassa. Mediatutkija Susanna Paasonen kehottaa miettimään internetalustan omaa digitaalista materiaalisuutta. Internet ei ole pelkästään passiivinen tekstien ja kuvien julkaisualusta. Verkon oma materiaalisuus ilmenee sen tietoverkkojen, kaapeleiden,

¹¹⁶ Rossi 2010, 214–215, 246. Abstrakti omistajuus tarkoittaa, että esineeseen ei liity oikeutta käyttää sitä tai henkilöllä ei ole oikeutta määrätä sen käytöstä. Yksilön kokemus psykologinen omistajuus voi säilyä koko hänen elämänsä ajan. Olennaista on se, että psykologisessa omistajuudessa ei voida riistää eikä ostaa omistusoikeutta kuten voidaan tehdä tavanomaisen omistajuuden kohdalla.

¹¹⁷ Kansakunnan automuseo, *Länsi-Savo* 06.05.2012, 16. Perttilää kiehtoo erityisesti se, kuinka luonto vähitellen valtaa maata takaisin ihmiseltä. Hän kuvailee, kuinka autojen pitää olla juuri sopivasti mädäntyneitä. Näissä autoissa puita kasvaa läpi, mutta kuitenkin niin, että autojen muodot ovat tunnistettavia. Erityisinä helminä Perttilä pitää autoja, jotka ovat kuin ulkoavaruudesta tiputettuja keskelle kaunista metsäympäristöä, jossa autotie on jo kasvanut umpeen. Hän pohtiikin, miten auto voi olla olemassa ilman tietä. Valomaalaukset ovat taas valokuvaustekniikka, jossa valokuvataan, ”maalataan” tai ”piirretään” pitämällä kädessä valonlähdetä ja käyttämällä pitkää valotusaikaa. <https://www.canon.fi/get-inspired/come-and-see/showcase/light-painting-photography/> [haettu 04.12.2018]. Ars Fennica -palkinnon saanut taiteilija Jussi Kivi hyödyntää myös joutomaita teoksissaan. Hän on julkaissut kirjan ”Hämäräperäisiä tutkimusmatkoja” vuonna 2016. Ks. myös <http://www.jussikivi.com> [haettu 19.11.2018].

laitteistojen, kameroiden, kuvankäsittelyohjelmien ja julkaisualustojen ominaisuuksissa sekä niiden kokemustilanteisiin erilaisten näyttölaitteiden avustuksella. Esimerkiksi kuvat ovat yhteydessä julkaisualustansa informaatioarkkitehtuuriin. Arkkitehtuurin avulla kuvien muoto, koko ja käyttöyhteys materialisoituvat käyttäjille. Kaikilla näillä kytköksillä on vaikutuksensa siihen, miten kuvat ja tekstit koetaan tai mitä niillä tehdään.¹¹⁸ Digitaalisten kuvien ja tekstien kiinnostavuuteen liittyvät keskeisesti yhteyden ja läsnäolon kokemukset. Netin vetovoiman lähteinä ovat suurelta osin käyttäjien tuottamat kuvaukset ja niiden tunnepitoinen materiaalisuus. Internetkäyttäjän hahmokuvien ja profiilien yhteydessä kuvat synnyttävät yhteydentunteen luoden siten uusia mahdollisuuksia. Kuvien materialisoituminen yhdistyy olennaisesti mediaomistuksen, poliittisen taloustieteen sisällöntuotannon sekä arvon tuotannon kanssa.¹¹⁹ Verkossa metsäautoista tuotettu materiaalin omistajuuden määrittely hajaantuu ja esineiden uusi yhteisomistajuus käsitteenä laajenee jälleen seuraaviin kerrostumiin tai rihmastollisesti sivullepäin laajentuen, sillä kuvien ottajan muokatessa materiaalin omilla ehdoillaan myös julkaisualusta määrittelee reunaehdot sille, millaisessa muodossa se kuvia julkaisee. Metsäautoharrastajan psykologinen ja abstraktinen omistajuussuhde metsäautoon muuttuu aina vain laajemmaksi kollektiiviseksi omistajuudeksi immateriaalin levittäytyessä internetmaailmassa eteenpäin.

Kollektiivinen omistajuus ei koske vain metsäautoautoja, sillä autohautausmaa paikkana muuntuu jatkuvasti kollektiivisen toiminnan johdosta. Yksilön kokema autohautausmaakokemus muuntuu yhteiseksi, kulttuurisesti koetuksi paikaksi. Ihminen kokee ja ymmärtää paikan yksilöllisesti, mutta tuntemuksien taustalla on aina se, miten paikka muodostetaan yhteisten jaettujen kokemusten sekä yhteisen kulttuurin kautta. Kyseinen toiminta aiheuttaa paikalle myös sen, että paikka muokkaantuu sellaiseksi, mitä se on.¹²⁰ Kun omistajasuhde muuntautuu aina vain abstraktimpaan muotoon ja yhteisö muovaa alati paikkaa, myös materiaalisuuden hallinnasta tulee vaikeampaa. Tilanteet voivat muuttua jopa hallitsemattomaksi. Urbanien löytöretkeilyharrastajien keskuudessa

¹¹⁸ Paasonen 2013, 43, 45. Paasonen viittaa Edwards & Hart 2004, 4.

¹¹⁹ Paasonen 2013, 45. Paasonen viittaa tässä Ken Hillisiin 2009, 263. Hillis on tutkinut avatareja ja verkkokameroita. Esimerkiksi verkkokameroiden kuvat tai avatarit eivät ole vain kuvia, vaan käyttäjien digitaalisia tunnuksia, suoria merkkejä yhteydestä ja läsnäolosta kohteen kanssa.

¹²⁰ Laitinen 2004, 8. Kulttuurihistoriassa kuvatuolaisista paikan kokemuksista ymmärretään subjektiivisesti koetuiksi ja ymmärretyiksi paikoiksi, jotka muokkaantuvat edelleen yhteisen kulttuurin ja jaettujen kokemusten kautta yhteisiksi kulttuurisesti koetuiksi paikoiksi.

tietojen levitys internetiin nähtiin ristiriitaisena, koska kohteita oli tuhoutunut sijaintitietojen paljastuessa ulkopuolisille vandaaleille.¹²¹ Seuraava sitaattiotte on esimerkkinä hallinnan menettämisestä. Ote on Syrjäseutu Urban Exploration -blogista, jossa noin vuonna 2007–2008 alkoi harrastajien kesken keskustelufoorumeissa ilmetä salailukulttuuri. Se ilmeni hiljaisuutena löydettyistä kohteista sekä keskustelun tyrehtymisenä.

Yllättävä suosio, mediassa näkyminen, harrastuksen kasvaminen ja sen mahdollisesti aiheuttamat negatiiviset lieveilmiöt, tuhopoltot ja varkaudet, johtivat yleisen ilmapiirin muutokseen, salailukulttuurin vahvistumiseen avoimuuden ja välittömyyden kustannuksella. Harrastajakunta oivalsi pian tiedonjaon mahdolliset vaikutukset ja vastuun, joka sisältyi siihen. Julkinen keskustelu kohteista väheni.¹²²

Verkossa tapahtuva keskustelu ja toiminta muodostavat kollektiivisen muistin paikan. Sijaintitietojen jakaminen aiheutti internetiin oman muistipaikan, jota voitiin käyttää väärin. Yhteinen kulttuuri muovasi uudelleen autohautaushaiteita paikkoina vahvistaen abstraktin omistajuuden avulla hallinnan tarvetta. Tosin internetin nimeäminen muistamisen paikaksi on sinällään kyseenalaista, sillä Leena Rossi on tähdentänyt, että kollektiivisen muistin käsitteestä ei varsinaisesti voida sanoa, että paikat ovat muistin paikkoja. Pikimmiten olisi tarpeen ajatella, että muistin varsinainen paikka kohdentuu ihmisten aivoissa, sillä siellä tapahtuu varsinaisesti muistin toiminta.¹²³ Seuraavassa luvussa käsitellään, miten raunioituvia rakennelmia on tulkittu teollistumisen alussa Euroopassa. Kyseiset tulkinnat ovat kiinnittyneitä myös siihen katseeseen, jolla moderneja, hylättyjä teollisuuden kohteita edelleen katsotaan.

¹²¹ Leppänen Marko, Rakennetun maan löytöretkeily: mitä urbaani tutkimusmatkailu antaa? Esoteerinen maantiede ja periferiaterapia -blogi 09.01.2010.

<http://esoteerinenmaantiede.blogspot.com/2010/01/loytoretkeily-jana-rakennetussa-maassa.html> [haettu 18.04.2017]. Sivulla todetaan, että internet on kytköksessä harrastukseen, kun kuvia jaetaan siellä. Jakaminen jää usein siihen, sillä kohteiden tarkkoja sijainteja ei jaeta tai omaa henkilöllisyyttä. Syynä on pitää vandaalit loitolla, tietää jokin kohde, mitä muut eivät tunne sekä usein kohteissa liikkuminen on laillisuuden rajapinnalla.

¹²² Nyman Juha, Havaintoja harrastuksen kehityksestä ja harrastajamäärästä, Syrjäseutu Urban Exploration -blogi 02.03.2015. <http://www.syrjaseutu.fi> [haettu 08.11.2018].

¹²³ Rossi 2013, 67–68. Rossi viittaa muistin paikka-käsitteeseen, jonka ranskalainen historioitsija Pierre Noran on stabiloinut. Kollektiivisen muistin paikkoja on jaotellut Le Goff 1992, 95–96. Hän on todennut muistin paikkojen virkistävän muistia. Kollektiivisten muistojen ja muistamisen paikat voidaan jakaa topografisiin kohteisiin kuten kirjastoihin, arkistoihin ja museoihin. Muistamista vaalitaan myös monumentaalisissa hautausmaissa ja symbolisilla tapahtumilla kuten seremonioilla, pyhiinvaelluksilla vuosi- ja syntymäpäivillä. Muistamisen kohteita löytyy myös omaelämäkertoista, seuroista, yhdistyksistä ja järjestöistä.

3. Liikkuvat viivat eli tunne raunioiden äärellä

3.1 Raunioiden kuvastot

Maisemassa oleviin raunioituneisiin rakennelmiin liitetään länsimaisessa traditiossa tiettyjä ennalta sovittuja kulttuurisia merkityksiä ja määritelmiä. Raunioihin on limitetty romanttisuutta, nostalgiaa, melankolisuutta, nationalistisia ideologioita sekä tulevaisuuden dystopioita. Osa näistä määritelmistä juontuu aikakausiin, jolloin yhteiskunnissa tapahtui suuria siirtymisiä uusiin järjestelmiin. Tarkastelen seuraavaksi 1700-luvulla herännyttä nostalgista raunioromantiikkaa, jonka peruja voidaan edelleen havaita modernin aikamme tavoissa tulkita nykyaikaisia hylättyjä kohteita. Käsittelen myös sitä, miten 1800-luvun alussa raunioiden avulla hahmoteltiin alkavaa modernisaatiota. Maisema-arkkitehtuurin historian ja teorian dosentti Eeva Ruoff taustoittaa 1700-luvun rauniomaisemainnostusta sillä, miten jo Rooman valtakunnan runoilijat kuvasivat sammaleisia luolia, metsäisiä kunnaita, kirkasvetisiä lähteitä ja kukkivia niittyjä. Samat aiheet alkoivat jälleen aiheuttaa ihastusta syrjäyttäen barokkiajan suoraviivaiset puutarhasuunnitelmat. Samanaikaisesti usko katolisen ja protestanttisen kirkon oppeihin sekä yksinvaltiuteen ja esivaltaan murentuivat kaikkialla Euroopassa. Ruoff rinnastaa barokkiajan muotopuutarhojen geometrisuuden yksinvaltiuden periaatetta myötäilevään hierarkkiseen systeemiin. Älymystöihmiset eivät voineet vaikuttaa säätyvaltion rakenteeseen, mutta pelastuskeinokseen he keksivät paluun antiikin yksinkertaiseen elämään. Ajatuksena oli se, että yhteiskunnan ollessa turmeltunut ja kaupunkielämä oli luonnonvastaista, ihmisen oli palattava maaseudulle viljelemään maata yrittäen elää vanhojen unohtuneiden hyveiden mukaisesti. Uutta visuaalista kuvaa tihkui lisää myös Kiinan kävijöiltä. He kertoivat puutarhoista, joissa sijaitti luolia, kallioita, epäsymmetrisiä puita, siltoja ja kevyitä huvimajoja.¹²⁴ Kulttuurihistorian tutkija Asko Nivala tuo esille sen, että jännittävällä tavalla yhdistelty villi luonto ja sivistyneet kulttuurirakennukset olivat tuon ajan ihmiselle samalla romanttinen kokemus.¹²⁵ Uusi puutarhataide edusti monille ihmisille demokratiaa ja vapautta, kirkon ja kuninkaiden

¹²⁴ Ruoff 1993, 9–11. Ruoff viittaa roomalaisiin runoilijoihin, kuten Horatiukseen, Propertiukseen ja Vergiliukseen. Barokkiajan muotopuutarhoja suunnitteli esim. Ludvig XIV Versailles'n puutarhojen täydentämiseksi.

¹²⁵ Nivala 2015, 89. Nivala viittaa Immerwahiin 1969, 672.

yksinvallan vuosisataisten kahleiden katkaisemista.¹²⁶ Näyttääkin siltä, että rönsyilevien luontoelementtien yhdistäminen erilaisiin rappiorakennelmiin on symbolisoinut kaipauksesta murtautua pois olemassa olevista yhteiskunnallisista rakenteista. Rauniot ovat voineet edustaa myös ihmisten ikävöintiä menneisyyden yhteiskuntajärjestelmiin tai kuvitteellisiin elämäntapoihin.

Nykyisin romantiikan ajan rauniot luovat etemme mielikuvia hämyisistä linnoista, joissa yksinäinen kulkija istuu melankolisesti. Aikakauden mielialaan yhdistetään usein ajatus taaksepäin katsovasta nostalgisoivasta henkilöstä, joka on kykenemätön päästämään irti menneisyydestä.¹²⁷ Mielikuva ei välttämättä ole kovinkaan väärä, sillä aikakausi eli suurta murrosta, teollisuus muokkasi näkymiä ja kaupungistuminen aiheutti sen, että ihmiset jättivät aikaisemmat asuinpaikkansa. Urbanin materiaalisuuden ja teollisuusraunioiden tutkija Tim Edensor on keskittynyt tutkimaan hylättyjä kohteita Englannissa. Edensor kuvailee, kuinka nopea maaseudun tyhjentäminen johtui uuden teollisuuden aiheuttamasta muuttoliikkeestä. Liikehdintä jätti taakseen vain aikaisemman elämän jälkiä ja roskia sekä hiljalleen ränsistyviä taloja. Porvareiden uusi yhteiskuntaluokka korvasi aatelisten vaikutusvaltaisen aseman menestyksellisellä kaupankäynnillään. Paradoksaalisesti tapahtui se, että kovan teollisuuden muuttaessa maisemaa reaalisemmassa, aatelisto innostui ihannoimaan romanttisia rauniomaisemamaalauksia.¹²⁸ Ihastusta raunioita kohtaan lisäsivät varmasti vielä ensimmäisten turistimatkojen antamat vaikutelmat. Tutumiskohteisiin kuuluivat muun muassa Kreikan ja Rooman vanhat antiikin rauniot.¹²⁹ Varakkaimmat säädyt jopa rakennuttivat itselleen raunioita 1700-luvulla. Rauniot toimivat muistelun välineinä, joiden avulla muisteltiin menneisyyden maaseutua ja kadotettuja loiston päiviä. Näin nopea sosiaalinen muutos ja teollistumisen alku tuottivat kiihtyvästi samanaikaisesti kiinnostusta menneisyyden nostalgiasointia kohtaan.¹³⁰ Nostalginen tunne ei koskettanut pelkästään vain korkeimpia säätyjä, sillä kaipuu pois kaupungin sykkeestä ulottautui myös muihin yhteiskuntaluokkiin. Asko Nivala on pohtinut nostalgian syntymisen lähtökohtien osaltaan syntyneen modernisoituvan kaupungin aistiärsytyksistä sekä

¹²⁶ Ruoff 1993, 9–11.

¹²⁷ Nivala 2015, 88.

¹²⁸ Edensor 2005, 11–13.

¹²⁹ Tähän omaan huomiooni lisään vielä Asko Nivalan muistutuksen, että tuon ajan turismi-käsite viittaa ainoastaan 1800-luvun alun aateliston kasvatukseen liittyviin grand tour -matkoihin. Nivala 2015, 86.

¹³⁰ Edensor, 2005, 12–13.

päivittäisten esineiden muuttumisesta kauppatavaroiksi. Romantiikan ajan ihminen kaipasi pois aina siitä tilasta, missä oli, johtuen juuri kokemuksista, joita modernissa kaupunkitilassa tapahtuvat muutokset aiheuttivat. Reaktiona muutoksiin he kurottautuivat kohti nostalgiaa poistuakseen nykyisyydestä.¹³¹

1700-luvun pittoreskissa rauniomaisemakuvauksessa oli läsnä melankolisuuden tunnelma. Raunioilla viitattiin symbolisesti elämän ja kuoleman sykliin, maanpäällisten eliöiden ja esineiden katoavaisuuteen. Nähtiin, että luonnon tehtävänä oli sulauttaa jokainen ihminen, heidän keräämänsä rikkaudet ja materiaalisuus lopulta osaksi itseensä, riippumatta siitä, kuinka sinnikkäästi ihminen tavoitteli eliniällään kuolemattomuutta. Luonto merkitsi todellista kotia, johon ihmisten kehot ja rakennetut rakennelmat palaisivat aina takaisin.¹³² Melankoliaa hallinnoi menetys, suru ja eroaminen. Näistä syntyvät pessimismin sekä depression tunteet. Melankolia edustaa apaattista olotilaa, jolloin se sivuaa maailmantuskan käsitettä. Kaiken katovaisuuden tiedostaminen luo maailmantuskassa passivoivan ja tukahduttavan tunteen.¹³³ Melankolisuudestaan huolimatta, aikakauden esteettisessä mielialassa oli optimistisuutta modernin teollisuuden kehityskulkua kohtaan. Maisemakuvaukset tarjosivat utooppisia lupauksia loputtomasta yhteiskunnallisesta ja sosiaalisesta kehityskulusta.¹³⁴ Utooppisten lupauksien syntylähteinä toimivat nostalgian tunteet.

Nostalgia ja melankolia kietoutuvat yhteen monissa kohdin raunioiden äärellä. Melankolian passivoiva pessimismi ja nostalgian aktiivinen kaipaus uuden utooppisen olotilan luomisessa näkyivät molemmat modernin ajan alun rauniokuvauksissa. Rauniokultissa kuviteltuja utooppisia todellisuuksia voitiin hyödyntää myös nationalistisiin tarkoituksiin. Englannissa nationalistisuuden hyödyntäminen raunioiden avulla näyttäytyi niin, että samanaikaisesti maaseudun täytyessä rappioituneista raunioista, osa kohteista valjastettiin historiallisten tapahtumien aineellisiksi merkeiksi.

¹³¹ Nivala 2015, 72–73, 82, 87. Asko Nivala on tutkinut nostalgian erilaisia muotoja. 1700-luvulla eläneen Friedrich Schlegelin Reinin matkan päiväkirjojen perusteella käy ilmi, miten raunioita kuvailtiin tuolloin romanttisen ironisen, nostalgisen näkökannan kautta. Näkökulma asettui valistusajan edistysuskon ja taantumuksellisen sentimentalismin välimaastoon.

¹³² Edensor 2005, 10–11.

¹³³ Grönholm & Paalumäki, 2015, 19–20. He viittaavat Kukkoseen 2007, 36–39 ja Heideggeriin 2000, 170–174, 217–220.

¹³⁴ Edensor 2005, 10–13.

Rauniot olivat ikonisia esityksiä brittiläisessä heritage-perinteessä, jossa ne tuottivat kuvitteellista yhteistä kansakuntaa ja valtiota.¹³⁵

Valistusajan ihmisille rappiokohteet merkitsivät pakoa silloisesta sentimentalismien taantumuksellisuudesta ja edistysuskon törmäyskurssista. Nykyisille ihmisille samat romanttiset rauniokuvaukset ovat muuttuneet lähinnä kitschiksi.¹³⁶ Länsimaiset romanttis-esteettiset rauniotraditiot keskittyivät antiikkisiin tai klassisiin raunioihin ennen teollisuuden alkamista. Näitä kuvastoja edustivat murenevat keskiaikaiset kylät, linnat, ränsistyneet kodit, maaseudun romahtaneet mökit, maatilat ja 1700-luvulla pystytetyt tekorauniot. Kyseiset teemat viipyilevät yhä nykyajassamme ja pitävät edelleen yllä rappeutumisen ikonografiaa, ohittaen kokonaan nykyiset urbaanit teollisuuden rauniot. Teollisuuden raunioiden esteettisyyskuva poikkeaa romanttisista raunioista, sillä teollisuuden raunioiden esteettisyys koetaan negatiivisesti.¹³⁷ Ideaalirauniokuvaston ja modernin teollisuuden raunioiden välisestä eroavaisuudesta löytynee viitteitä seuraavasta sitaatista, jossa Syrjäseutu Urban Exploration -blogissa kuvaillaan kirjoittajan kokemaa ennakkoluuloisuutta näin:

Hylätyistä rakennuksista ja joutomaista kicksinsä saavat ovat saaneet ennen helposti oudoksuvia katseita osakseen. Vaikka ajat ovat muuttumassa ja UE-harrastuksena on kasvamaan päin, joutuu autonraadoista, autiotaloista ja viemäreistä viehättyvä yhä perustelemaan kiinnostustaan ja motiivejaan. Syitä, ja hyviä sellaisia, on useita harrastamiselle ja aloittamiselle.¹³⁸

Sitaatissa todetaan, kuinka harrastajat saavat oudoksuvia katseita osakseen, kun autonraadoista viehättyvä henkilö kertoo harrastuksestaan. Teollisten raunioiden estetiikkakuva ei solahda samaan pittoreskiin kategoriaan kuin romantiikan ajan rauniokuvaukset, jolloin harrastusta pitää selitellä. Autonraato-kiinnostuksen taustalta voi kuitenkin löytää yhtenäisyyksiä modernismin alun nostalgia-innostuksen kanssa, jolloin yhteiskunnat elivät suurien murroksien aikakautta.

¹³⁵ Edensor, 2005, 12–13. Viitattu Zucker 1968, 198 ja Janowitz 1990, 2. Raunioiden yhdistäminen nationalistisiin tavoitteisiin jatkui myöhemmin 1900-luvun alkuvuosikymmenillä. Ks. myös Sutinen 2016, 131–133.

¹³⁶ Nivala 2015, 88. Viitattu Bloch 1985 (1959), 445–446.

¹³⁷ Edensor 2005, 10–11.

¹³⁸ Nyman Juha, 7 syytä harrastaa UE:ta pähkinänkuoressa, Syrjäseutu Urban Exploration -blogi 20.01.2015. <http://www.syrjaseutu.fi/2015/01/7-syyta-harrastaa-ueta-pahkinankuoressa.html> [haettu 16.04.2017].

Perustan tämän väitteeni siihen, että nykyisen modernin maailmaan liittyvä ankeuden kokemus on myös synnyttänyt kaipuuta pois siitä tilasta missä on, Asko Nivalan kuvaileman modernin aikakauden alun tunteen tavoin.

Ristiriitaisesti tosin koettua kaipuun tunnetta on kaupallistettu ja kaipuu on banalisoitunut. Nostalgiasoinnilla on ammennettu vieraantumisten ja menetyksien kokemuksista sekä hajoavien identiteettien ja suurten tarinoiden jättämästä tyhjiöstä. Nostalgiaa ei kuitenkaan kannata väheksyä ja sen merkitystä mitätöidä, sillä silloin voi jäädä huomioimatta sellaisia kulttuurisesti merkittäviä kärsimysten ja menetyksien kokemuksia, joita nostalgian avulla lievitetään. Nostalginen suhde menneisyyteen voi kertoa, miten yksilöt ja yhteisöt etsivät vastauksia menneisyyden ratkaisemattomiin kysymyksiin ja yhteisöjen kipupisteisiin, joita ei ole aikaisemmin käsitelty.¹³⁹ Vaikka kyseessä on kaksi hyvin erilaista aikakautta, modernismin alun aikakausi ja nykyinen postmoderni aikakausi, näen, että molemmissa on tunnistettavissa samoista lähteistä kumpuavia epävarmuuden tunteita, jotka kohdistuvat yhteiskuntajärjestykseen ja sitoutumisen mielekkyyteen koskien yhteisiä normituksia. Nämä aiheet ruokkivat jälleen esille nostalgisuuden kaihon, joka terminä on yhdistävänä tekijänä nykyaikaisen ja perinteisen rauniokiinnostuksen välillä.

Aikakautemme kiinnostuksen nostalgiaan pidetään yleisesti kumpuavan länsimaisen kulttuurin uskon hiipumisesta vahvoihin ideologioihin 1900-luvun lopulta lähtien. Ihmisten aiheuttamat ongelmat ympäristössä, väestöräjähdys, kylmän sodan varustelu ja energiakriisit alkoivat muuttaa uskoa tulevaisuuden utopioista, jotka perustuivat sosiaalisiin, taloudellisiin ja teknologisiin utopioihin. Tilalle on noussut taaksepäin katsova nostalginen kaiho ja mielikuviutus. Toinen näkökanta nostalgiakiinnostukseen on selitettävissä tuntemastamme modernista aikakokemuksestamme. Moderniin aikakokemukseemme liittyy ajatus siitä, että aika on tilallinen kokemuspiiri, jossa ajan rajoituksia pyritään ylittämään. Tämä toteutetaan menneisyyteen liittyvien kulttuurituotteiden ja viestintäteknologioiden avulla, kuten retromuotina tai paranneltuna ja kaunisteltuna kuvauksena menneisyydestä. Kollektiivinen muistelu ja erilaiset tarinat tuottavat menneisyyttä uudelleen luoden tuotteistetusta menneisyydestä houkuttelevan

¹³⁹ Grönholm & Paalumäki 2015, 30, 33. He viittaavat Radstoneen 2007, 115. Nivala 2015, 86–87. Nivala viittaa Boymiin 2001, 10, 13.

kokemisen ja katsomisen kohteen. Siitä syntynyt kokemus ymmärretään niin, että se on osa nykykulttuuria.¹⁴⁰ Lähimenneisyyteen liittyvä nostalgiateollisuus näyttäisi viittaavan määritykseen, joka aikaisemmin tunnistettiin kiihtyväksi arkeologiaksi. Siinä äskettäinen menneisyys muuttuu muinaiseksi historiaksi loputtomassa uuden tuottamisessa ja esittämisessä. Etäisyyden puuttuminen nykyisyyden ja menneisyyden välillä tuottaa ajallista kontekstia, jossa me olemme jo eilisen nostalgisoimisessa ilman yhtään aikaa kriittiseen arviointiin yksityiskohdista, tietyistä tapahtumista ja kehityssuuntauksista.¹⁴¹

Viihde- ja kulutustuotteita tekevä nostalgiateollisuus myy autenttisia ja nostalgisia kulutustuotteita uudelleen paketoiden ”historiallisia” alueita, paikkoja, persoonia, tyylejä ja tapahtumia.¹⁴² Menneisyydestä on muodostunut tila, jossa halutaan vieraila kulttuuri- ja historiamatkailijoiden tavoin. Menneisyyden tilassa halutaan elää ja viettää vapaa-aikaa. Esimerkkeinä tästä ovat erilaiset perinneyhteisöt ja historianharrastajat.¹⁴³ Elokuviin ja muihin uudelleen tuotettuihin materiaaleihin on sisälletty nostalgisia teemoja, jotka ovat usein koosteita ideologisista oletuksista menneisyydestä.¹⁴⁴ Nostalgian rakentuminen modernin maailmamme tuotteisiin ja tunteisiimme liitetään siihen, kuinka pelokkaasti tai epäluuloisesti yksilö katsoo kohti tulevaisuuttaan. Nostalgia on jonkinlainen vaihtoehtoinen tulevaisuus utooppisten tulevaisuuden kuvien rinnalla. Ihmiset nostavat tällöin menneisyydestä tarinoita ja kuvia, joihin he tuntevat kaipausta ja vetoa.¹⁴⁵ Nostalgian ominaisuutena on kaipaus jotakin pysyvästi menetettyä objektia kohtaan. Saavuttamattoman kaipauksen kohteena voi olla aikakausi, kokemustila, fyysinen paikka, henkilö tai ihmisryhmä sekä kuvien ja kertomusten luoma muisto tai mielikuva.¹⁴⁶ Erityisesti vuosien 1960–90 lähimenneisyyttä on käsitelty ja näiden vuosikymmenien artefaktit ovat haluttuja keräily- ja elämyskohteita. Klassiset rockkappaleet, lasten lelut, elokuvien uudelleen tuotannot ja niiden pohjalta tuotetut keskustelut ovat todisteita tästä lähimenneisyyden kannibalisaatiosta.¹⁴⁷

¹⁴⁰ Grönholm & Paalumäki 2015, 7, 26–27. Viitattu Radstone ja Hodgkin 2003, 16.

¹⁴¹ Edinsor 2005, 126–128.

¹⁴² Edinsor 2005, 127–128.

¹⁴³ Grönholm & Paalumäki 2015, 26–27. Viitattu Simon Reynolds 2011, 22–28.

¹⁴⁴ Edinsor 2005, 127–128.

¹⁴⁵ Grönholm & Paalumäki 2015, 28, 30. Viitattu Radstone 2007, 112–113, 115 ja Denzin 1991, 79.

¹⁴⁶ Grönholm & Paalumäki 2015, 19.

¹⁴⁷ Edinsor 2005, 128.

Nostalgiateollisuudessa teollisia raunioita kuvataan modernin goottilaisuuden ja kauhuromantiikan ruumiillistumina. Goottilainen kauhuromanttinen tulkinta raunioista pohjautuu aikaisempiin romanttisiin traditioihin, jossa rauniot muistuttivat skenaarioista loputtomasta ajan prosessista. Modernismin rauniot nähdään merkkeinä mädännäisyydestä ja rappiosta, kammottavina merkkeinä siitä mitä on tulossa. Ne ovat osa isompaa jälkitekollisuuden luomaa nostalgiakuvaa, jossa keskitytään pimeään urbaaniin yömaisemaan, hylättyihin paikoitusalueisiin, tehtaisiin, varastoihin ja muihin jälkitekollisuuden tuottamiin kulttuurijäännöksiin. Kauhuromanttiset representaatiot rappioista toistuvat populaarikulttuurissa, joissa modernin maailman rakenteet romahtavat ja kaupungit muuttuvat katastrofialueiksi. Elokuvateollisuudessa ne symboloivat yleisesti dystopisia tulkintoja tulevaisuuden synkästä urbaanisuuudesta.¹⁴⁸ Moderneista rauniokohteista otetut kuvat ovat aiheuttaneet jo kritiikkiä UE- harrastajien keskuudessa. Niihin on samaistunut elokuvateollisuuteen liitettyä lavastuksellisuutta ja voisinko analysoida niin, että kaupallisuus ja jonkinlainen nostalgiatuotteistaminen uhkaavat myös löytöretkeilyharrastajia. Tästä on esimerkkinä Ville-Juhani Sutisen toteamus kirjassaan *Kuolleiden muistomerkkien vuosisata*, jossa hän mainitsee, kuinka liikkeen sisällä on alettu toteuttamaan yhdenmukaista tapaa kuvata raunioita. Kuvien vakiintunut tyyli sekä niiden sentimentaalinen estetisointi on johtanut rauniopornoon. Kuviin on tarttunut kliseitä ja tiettyjä konventioita, Sutinen lisää ja korostaa, että kuvienkin pitäisi raunioiden lailla haastaa katsomaan ja ajattelemaan eri tavoin, muuten kuvista muodostuu tämän puolen kulisseja elämälle. Sutinen sanoo, että viimeistellyissä ja harkituissa kuvissa näkyvät puolestaan pitkäjänteisyyden kautta syntynyt hiottu tapa katsoa kääntöpuolta arkeologin ja tutkimusmatkailijan silmin.¹⁴⁹

Nostalgiateollisuuden luoman kuvaston rinnalle Tim Edensor nostaa esille erilaisen mielikuvan raunioista. Hänen mukaansa rauniot edustavat paljon muutakin kuin pimeää, pessimististä fantasiaa, sillä nykyauniot voidaan nähdä myös vapaina pimeyden mielikuvista ja jonkinlaisen hedelmällisyyden edustajina. Vaikka rauniot aina perustuvat allegorisiin menneisyyden ilmentymiin ollen aina aineellisia muistutuksia siitä, mitä on jo kadonnut, ne viittaavat kohti nykyisyyttä ja tulevaisuutta näyttäytyen maallisina, ajallisina kehyksinä. Kyseisten ajallisten kehyksien avulla voidaan luoda molempia, niin

¹⁴⁸ Edensor, 2005, 13–15.

¹⁴⁹ Sutinen 2016, 264–265.

dystopisia kuin utopisia tulkintoja, jolloin rauniot auttavat herättämään kritiikkiä nykyajan järjestyksestä ja potentiaalisista tulevaisuuksista.¹⁵⁰ Kulttuurihistorian tutkija Asko Nivala on tähdentänyt, että nostalgian tapana ei ole vain edetä suoraviivaisesti takaisin menneisyyteen tai edetä eteenpäin vaan nostalgia etsii historiassa käyttämättömiä ja syrjässä olevia sivupolkuja. Nostalgiaa käsiteltäessä pitää miettiä lisäksi sitä, mistä tilanteesta suuntaudutaan pois ja mistä tästä todellisuuden paosta on kyse. Nykyisellä tyytymättömyyden tunteella ja nostalgisen kaipuun välillä on korrelatiivinen suhde.¹⁵¹ Nykyrauniot näistä esitetyistä näkökulmista käsin antavat kokijalle mahdollisuuden ajatuksien laajentamiseen ja totuttujen käytäntöjen kyseenalaistamiseen. Esimerkkinä metsäautojen hedelmällisyydestä ovat valomaalustaiteilija Janne Parviaisen maagiset valomaalaukset metsäautoista. Hän on kuvannut Tuusulassa hiekkakuopassa olevia poltettuja autonromuja. Autojen estetiikka lumosi taiteilijan, joka tallensi näkymän valomaalauksien avulla. Parviainen mieltää valomaalaustekniikan olevan tekniikaltaan dokumentaariokuvauksen ja fantasian sekoittautumista.¹⁵²

Vaikka Tim Edensorin esittelemä näkökulma raunioiden hedelmällisyydestä ja niiden tuottamista vaihtoehtoisista tulevaisuuksista on koukuttava mielikuva, toisaalta osa harrastajista näyttäisi peilaavan raunioita edelleen perinteisten kategorioiden avulla, sillä Urbanex Ninjan verkkosivujen ylläpitäjät kuvailivat yhteisön kipupisteitä niin, että niihin voisi liittää ripauksen melankolis-pessimistisyyttä. He kertovat olevansa kiinnostuneita Suomen kolmesta tabusta eli vaietusta aiheesta, joita ovat yksinäisyys, kuolema ja rappio.¹⁵³ Seuraavassa alaluvussa jatkankin metsäautojen ja hylättyjen kohteiden synnyttämien mielikuvien etsintää ja raunioiden aikaansaamien sensitiivisten tuntemuksien havainnoimista.

3.2 Rajoittamaton tarkastelu ja koskettaminen

Urbaani löytöretkeily on ilmaista, hauskaa eikä se vahingoita mitään tai ketään. Se on jännittävä ja mieltä laajentaja harrastus, jota on helppo

¹⁵⁰ Edensor, 2005, 13–15. Viitattu Grunenbergrin 1997, 176.

¹⁵¹ Nivala 2015, 78–79, 86–87. Viitattu Boymin 2001, 10, 13.

¹⁵² Suomalaisen maagiset valomaalaukset leviävät ulkomailla, *Helsingin Sanomat* 11.12.2013.

<http://www.hs.fi/ihtiset/art-2000002695231.html> [haettu 12.01.2017].

Ks. myös <http://jannepaint.wixsite.com/jannepaint-2/landscapes> [haettu 23.02.2020].

¹⁵³ Me – Urbanex Ninjat, Urbanex Ninja –sivusto. <https://urbanex.ninja/hylattyja-paikkoja-etsimassa/> [haettu 20.03.2020].

voimistaa tutustumalla paikkojen historiatietoihin. Moni löytöpaikka saa monia uusia näkökulmia yhdistettäessä löytöretkeilyn ja historiatuntemuksen. Löytöretkeily tarjoaa seikkailun jota edes television jännittävämmät sarjat tai internet eivät pysty tarjoamaan.¹⁵⁴

Nostalgiateollisuuden tuotteet eivät tarjoile kaikille tarpeeksi jännittäviä seikkailun kokemuksia, kuten edellisestä, Urbanex Ninja -sivustolta otetusta sitaatista voidaan päätellä. Vaihtoehdon tuo löytöretkeily, jota vahvistetaan tutustumalla paikallisiin historiatietoihin jo hyvissä ajoin ennen retkelle lähtöä. Harrastus on omaehtoista ja luovaa tekemistä, joka laajentaa mieltä. Mielen laajentaminen avaa varmasti erilaisia näkökulmia katsoa maailmaa uusin silmin, joten päättelen, että toiminnassa on viitteitä erityisesti luovasta nostalgiasta.

Luova nostalgia toimii vastakohtana teollisuuden nostalgiatuotannolle. Valmiiksi jauhatut nostalgiatuotteet eivät auta kohtaamaan tulevaisuutta. Luovassa nostalgiassa on kaihoa, joka ei kohdistu menneeseen siksi, että ihmiset unelmoisivat tietynlaisesta menetetyistä menneisyydestä. Päinvastoin luovassa nostalgiasoinnissa tulevaisuus olisi voinut olla toisenlaista. Luova nostalgia paljastaa oman aikakauden fantasiat ja niissä piilevinä olevat mahdollisuudet. Se voi kasvattaa tulevaisuuden siemeniä, koska käsiteltäessä menneisyyttä luovan nostalgisuuden avulla syntyy mahdollisuuksia kehittää utopioita tulevaisuudesta. Nostalginen kaipaus ja halu voivat auttaa parantamaan esimerkiksi poliittisia ja yhteiskunnallisia olosuhteita.¹⁵⁵ Internetin ja televisiosarjojen rinnalla kamppailevat löytöretkeilijöiden huomiosta yllättäen myös museoiden tarjoamat kokemukset. Rauniokohteisiin sisältyvät fyysisyyden elementit, kuten välittömämpi ja vapaampi mahdollisuus kosketella ja kuljeskella paikoissa, houkuttelevat urbaaneja löytöretkeilijöitä puoleensa. Museoiden tarjonta ei vastaa löytöretkeilijöiden odotuksiin. Tämä näkökanta tulee esille muun muassa Syrjäseutu Urban Exploration -blogista. Seuraavassa sitaatissa selviää, miten harrastus antaa paremman mahdollisuuden tutustua menneisyyteen ja ymmärtää sen historiaa, jota museoiden lasivitrinien kokoelmat eivät tarjoa:

¹⁵⁴ Nyman Juha, *Urbaani tutkimusmatkailu*, Urbanex Ninja -sivusto. <http://urbanex.ninja> [haettu 08.11.2018].

¹⁵⁵ Grönholm & Paalumäki 2015, 31. Viitattu Boym 2001, 351–354.

Tutkimusmatkailijat voivat havainnoida näissä paikoissa historiaa sen kaunistelemattomassa muodossa. Toisin kuin museoissa, niitä ei ole varta vasten kokoelmamaisesti laitettu esille lasikaappeihin ja katselijan ulottumattomiin. Rajoittamattoman tarkastelun ja kosketelun kautta voi tutkija luoda omakohtaisemman ja läheisemmän suhteen menneisyyteen. Urbaanit tutkimusmatkailijat penkovat myös löytämiensä kohteiden taustoja muun muassa kirjojen ja vanhojen kuvien kautta syventäen kokemusta entuudestaan.¹⁵⁶

Tutkimusmatkailijat luovat ja valikoivat omat, henkilökohtaiset esine- ja kohdekokoelmansa. He hylkäävät museoiden katsojille valikoituneet koskettamattomuuden konstellaatiot. Museoiden ja raunioiden esineiden välillä ilmenee hierarkkisia eroavaisuuksia. Esineiden hierarkkisuutta tutkimalla voidaan selvittää, miten yhteisössä arvotetaan koettuja kokemuksia ja muistoja. Tim Edensor herättelee pohtimaan, mitkä tietyt tilalliset ja materiaaliset rojut ja jätteet on poltettu, jätetty hunningolle tai toimitettu kaatopaikoille. Mitä on haudattu ja mitkä fragmentit sijoitetaan uudelleen arkistoihin, kokoelmiin, antiikkikauppoihin, museoihin sekä perinnenähtävyyksiin näytteille. Sosiaaliseen ja institutionaaliseen muistiin siirtyy valikoidusti tapahtumia, asioita ja elämän tyyliin kuuluvia varusteita. Kuvion kääntöpuolena ovat roskat ja jätteet, jotka ovat luonnollisesti institutionaalisesti hylättyjä. Kaatopaikkoja voisi verrata hyvin köyhien ihmisten historioiden hautausmaiksi ja jätteenpolttouunit ovat taas heidän krematorioitaan, toteaa Edensor.¹⁵⁷

Edensor kritisoi museoita ja tieteen hellittämätöntä halua luokitteluun. Kritiikki kohdistuu muistojen ja paikkojen tilallista ja materiaalista järjestelyä kohtaan. Vierailu raunioilla on puolestaan eräänlaista anti-turismia, jossa raunio itsessään seisoo tietynlaisessa ei-perinteessä. Materian sensuaaliset käyttömahdollisuudet, esineiden tilapäiset konstellaatiot, koneiden ja työkalujen tuntemattomat funktiot, mysteeriset tekniikat ja raunioiden tilallinen epäjärjestyksen manifesti voivat paljastaa kokoelman sattumanvaraisia järjestelmiä menneisyyden normatiivisista käytännöistä.¹⁵⁸ Normatiivisia käytäntöjä sivuaa myös Urbanex Ninja -sivusto, jossa mietitään yhteiskunnan valmiiksi opastettua ja turvallista elämää seuraavasti:

¹⁵⁶ 7 syytä harrastaa UE:ta pähkinänkuoressa, Syrjäseutu Urban Exploration -blogi 20.01.2015. <http://www.syrjaseutu.fi/2015/01/> [haettu 08.11.2018].

¹⁵⁷ Edensor 2005, 132. Tim Edensor viittaa o'Brieniin 1999, 265.

¹⁵⁸ Edensor 2005, 138–139.

Liian moni yhteiskunnassamme elävät elämänsä valmiiden opasteiden viitoittamana. Liian moni pitää mielenkiintoisena vain niitä kohteita, jotka ovat varmasti turvallisia ja riittävän steriilejä. Museon matkamuistomyymälän kassalta et löydä löytämisestä aiheutuvaa täyttyvyyden tunnetta. ”Vaara”-kyltin tarkoituksena on tuoda kahdenlaista viestiä: kyltin takaa voi löytyä oikea vaara tai se voi toimia ilmoituksena paikasta, jonka turvallisuutta ja steriiliyttä ei voi taata.¹⁵⁹

Sitaatista on havaittavissa kritiikkiä elämänmuotoon, jossa toimitaan valmiin mallin mukaisesti yhteiskunnan opastamana. Museon tarjontaa pidetään liian steriilinä ja turvallisena. Tulkitseen asian niin, että hylättyjä kohteita etsitään, jotta voidaan vapautua yhteiskunnan asettamista opasteista ja löytää löytämisen tunne. Sitaatissa vaara jaetaan kahteen merkitykseen: oikeaan vaaraan ja vaaraan, jossa kohteen puhtautta sekä turvallisuutta ei voida taata. Vaaran tunne onkin toistuva elementti, joka liittyy hylättyihin kohteisiin. Yhteiskunnan luokittelemat esineet ja rakennukset tuottavat turvaa ja järjestystä, mutta rappioituvat kohteet ovat statukseltaan vaarallisia, sillä ne luovat epäjärjestystä ympärilleen. Vaarallisuus johtuu siitä, että hylätyt kohteet ovat vielä tunnistettavissa mädäntyneisyyden asteistaan huolimatta. Mary Douglas kuvaili, kuinka järjestystä uhmaava, sopimaton asia on aluksi selvästi väärässä paikassa. Sitä yritetään siivota pois vastenmielisyytensä vuoksi. Näin tunnistettu lika on samalla myös identifioitu. Tässä vaiheessa prosessia juuri identifioitu lika onkin vaarallista, koska se on väärässä paikassa lähtökohtansa perusteella. Silloin se sotkee selkeää asetelmaa, johon kyseinen lika ei kuulu.¹⁶⁰ Hylätyt kohteet ja niiden materiaalisuus ovat näitä valmiiden asetelmien säröjä. Ne aiheuttavat vaaran tunnetta sijaitessaan väärässä paikassa, hylättyinä ja hoitamattomina. Kun yhteiskunnan rakenteita kyseenalaistetaan sitaatin esimerkin tavoin, kiinnostus näyttäisi kohdistuvan asetelmissa esiintyviin poikkeavuuksiin. Likaisuudella, roskilla ja jätteillä onkin ulottuvuuksia, joiden avulla olemassa olevia rakenteita voidaan kyseenalaistaa tai pohtia toisia mahdollisuuksia.

Jokaisella fyysisellä kappaleella on aina kohtalona hajoaminen, rusementuminen ja mädäntymisen prosessi. Lopulta likainen, fyysinen kappale menettää kyseisessä prosessissa tunnistettavan muotonsa ja hävittää kaiken identiteettinsä kadoten roskamassaan. Roskilta puuttuu kokonaan identiteetti. Ne eivät ole tällöin vaarallisia ja

¹⁵⁹ Urbaani tutkimusmatkailu, Urbanex Ninja -sivusto. <http://urbanex.ninja/> [haettu 21.02.2018].

¹⁶⁰ Douglas 2000, 237.

ne kuuluvat tietynlaiseen paikkaan kuten tunkiolle ja roskaläjiin. Roskat eivät aiheuta enää kauhistusta, koska hajoamisvaiheen loppupuolella lika ei ole enää ihmisten mielissä eroteltavissa. Likainen, fyysinen kappale on muuttanut muotoaan eikä järjestelyn tarvetta ihmisen mielessä enää ole sitä kohtaan. Lika on Douglasin mukaan palannut siihen muodottomaan eriytymättömyyteen, mitä se oli perimiltään. Muodottomuus on siten symboli alkamiselle, kasvulle ja hajoamiselle.¹⁶¹ Sitaatissa ilmenee, kuinka monet pitävät vain steriilejä paikkoja mielenkiintoisina ja turvallisina. Douglasin mielipide tähän asiaan on päinvastainen, sillä hänelle lika edustaa luovuutta ja puhtaus paljastuu kovaksi ja kuolleeksi.¹⁶² Rappiotilassa oleva kohde on kiehtova, koska sen eri vaiheet voivat aiheuttaa hyvin erilaisia reaktioita katsojassaan. Jos mädäntymisvaiheessa oleva kohde tunnistetaan uudelleen, se voi aiheuttaa hämmennystä sopimattomuudellaan olemassa olevaan asetelmaan. Järjestelyn tunne voi kuitenkin kadota ihmisen mielestä, mitä pidemmälle kohteen tunnistamattomuus on edennyt. Järjestelystä ja luokittelusta vapaa näkymä voi synnyttää tilan luovuuden kokemukselle.

Muistamisen tilallistaminen on osa prosessia, jossa esineitä ja paikkoja on järjestelty. Halu muodostaa puhdistettuja tiloja juontaa moderniin yritykseen kartoittaa, kategorisoida ja asettaa näytteille esineet ja samalla tuottaa hieman tietoa julkisiin tiloihin, saman katon alle. Näennäisesti tieteelliset periaatteet ja niiden erilaiset järjestämiskäytännöt kulttuureiden, työkalujen ja tietämisen muodoista, edellyttivät arvovaltaisia ekspertejä. Toiminta merkitsi yrityksiä karkottaa satunnaisuuksia ennen näytteillepanoa, kuten vaikkapa kaapillisesta epämääräisiä kuriositeetteja. Objektit museoissa ja kauppojen ikkunoissa ovat kiiltäviä, erottuvia ja yksin, näyttellen ainutkertaista, haluttua, merkittävää ja kuten kulutustavarat, ne ovat paketoitu ja etiketöity. Museoiden kaapeissa ja kauppojen ikkunoissa esineet ovat kohdevalaistettuja ja mikä on ehkäpä ollut ennen huomaamatonta, on identifioitu ja niiden tärkeys on huomattu. Esineen yksittäinen merkitys avataan ekspertin toimesta ja kuratoidaan valokeilaan hänen valintojensa vuoksi.¹⁶³ Edensorin kärjekkäät huomiot erilaisten esineiden luokittelusta ja hierarkkisuuksien asteista ovat herätteleviä. Aihe nostaa huomaamaan, miten metsäautot ja muut hylätyt esineet sijoittuvat yhteiskuntamme

¹⁶¹ Douglas 2000, 237–238. Douglas huomauttaa, että: ”kadotetun esineen etsiminen jätteistä on epämiellyttävää, koska tällöin roskien jo menetetty identiteetti herää jälleen henkiin.”

¹⁶² Douglas 2000, 239.

¹⁶³ Edensor 2005, 135, 137. Edensor tosin kehuukin nykymuseologiaa ja sen tekemiä suuria loikkauksia.

laitamille, ollen näkymättömiä, piilossa ja pimennossa. Samanaikaisesti ne ovat yhtä voimallisia ja oikeutettuja olomuodoiltaan virallistettujen esineiden ja tuotteiden ohella. Julkisten paikkojen virallistetut esineet voivat toki olla vaikuttavia, mutta hylätyt esineet verhoutuvat lian ja patinan kerrostumiin, jolloin ne voivat toimia jopa voimakkaammin senhetkisessä tilallisuudessaan.

Modernin ajan historia-asiantuntijat kehittivät ne suunnat ja tavat, joiden avulla määriteltiin mitä paikkoja, ihmisiä ja tapahtumia muistetaan. Muistaminen ja muistot keskittyvät lähinnä rakennuksiin, joissa ne muodostavat tarkasti määriteltyjä muistojen maisemia. Materialisoituneet muistot koostuvat ikonograafisista muodoista ja niitä varten tehdyistä näyttämöistä, jotka organisoidusti muodostavat yhteyden menneisyyden kanssa. Kyseiset muistomerkit seuraavat erilaisia semioottisia tapoja ja ilmaisevat tiettyjä merkityksiä heijastaen ikonografisten konventioidensa avulla aikakautta, jolloin ne ovat valmistettuja. Muistamisen traditiot määrittelevät tarkasti ympäristön kollektiivista muistamista. Traditiot määrittelevät niin sotien muistelua, hyvien ja mahtavien henkilöiden monumentteja tai sotasankarien patsaita. Traditioissa korostuvat maskuliiniset ideologiat ja ikonisuus.¹⁶⁴ Materialisoituneihin muistamiseen paikkoihin sisältyvä koodaus näyttäytyy museoissa, perinnesivustoissa ja erilaisissa kertomuksissa, ilmentäen vallan historiaa. Kyseiset paikat vahvistavat ideaa, että kaupungissa on rajattuja alueita, jotka ovat funktionalisesti nimettyjä, tiettyihin tarkoituksiin puhdistettuja tiloja. On siis olemassa paikkoja muistamiseen ja paikkoja, joissa menneisyyden muistot ovat toisaalta epäolennaisia. Näitä välittömän muistamattomuuden tiloja syntyy muun muassa uudisrakentamisen kautta.¹⁶⁵

Vanhojen rakennusten ja asuinalueiden kunnostaminen hyötykäyttöön pyyhkii pois pintojen patinakerroksen, joka todistaa aikaisemmista käytöistä ja ikääntymisestä. Menneisyyden jäljet, muutamaa valittua fragmenttia lukuun ottamatta, ovat poissa. Uudistettujen maisemien ja rakennusten ulkomuotoja on muutoksen jälkeen vaikeata enää tulkita. Toisaalta missä menneisyyden merkit ovat ilmiselviä juuri korjatuissa tiloissa, ne kontekstualisoituvat ja identifioituvat ”perinnöksi”. Silloin kunnostettujen kohteiden muistollistaminen on ollut ehdollinen rakennuttajien ja muiden prosessissa

¹⁶⁴ Edensor 2005, 131. Viitattu Edensor & Kothar 1996.

¹⁶⁵ Edensor 2005, 131.

olevien asiantuntijoiden toimesta. Lopputulos kohdistetaan rakennuksen tuleville asukkaille, jotka usein edustavat keskiluokkaa tai alueen liiketoiminnoille, ostoksilla kävijöille ja turisteille, sopivaan ulkomuotoon jalostettuna.¹⁶⁶ Kun tiedostamme kulttuureissa tapahtuneet muistamisen järjestelyt ja niiden historiallisuuden, johon on sisällytetty symbolistisia merkityksiä, avautuvat seuraavan metsäautoharrastajan mietteet metsäauton etsimisestä ja löytämisestä aiempaa paremmin:

Mikä metsäautossa kiehtoo? Olen joskus miettinyt omaa metsäautoharrastustani ja sitä mikä on “se juttu”, joka vie usein syvälle metsien kätköihin jonkun oletetun “aarten” perään. Onko kyseessä todellakin jonkinlainen aartenetsintäriitti vai mistä on kysymys? Tunne joka on vahvasti esillä metsäautojen etsimisessä on ainutlaatuinen: vanhan auton tai moottoripyörän löytyminen sykähdyttää kokenuttakin metsäauton metsästäjää. Toinen ajatus tulee mieleen, on vanhojen tavaroiden patina— jopa puhkuruostunut olemus- ja sen mukanaan tuoma nostalgia, joka huokuu vanhasta hylätystä autonraadosta. Kun seisot vanhan autonhylyn luona ajatukset hiipivät väkisinkin siihen liittyvään tarinaan; miten se on aikoinaan kuljettanut haltijoitaan ja lopulta jäänyt käyttämättömänä niille sijoilleen, josta sen tämän päivän aartenetsijä mahdollisesti on löytänyt. Metsäautojen bongailu on todellakin arkisen elämän kohokohtia parhaasta päästä!¹⁶⁷

Metsäautot houkuttelevat kirjoittajaa tunkeutumaan kerta toisensa jälkeen syvälle metsään, arkisemman elämänsä vastapainoksi. Nostalgisen tunteen alkulähteenä onkin aina koettu arkinen nykyhetki.¹⁶⁸ Toisaalta arkisen elämän vastakohtaisuuden teema avaa miettimään nostalgian vastaparia eli utopian mahdollisuutta sitaatissa. Grönholm ja Paalumäki ovat todenneet, että nykyhetken materiaalisiin ja sosiaalisiin olosuhteisiin ja parempaan elämään kohdistuu fantasiointia, tyytymättömyyttä, kaipuuta ja toivoa, joita käsitellään utopian ja nostalgian antamien ajatusmallien mukaan. Ne perustuvat tunteisiin, tavoitteisiin ja ideoihin, joiden perusteella yksilöt sekä yhteisöt tekevät vertailuja nykyisistä olosuhteistaan kuvitteelliseen hyvään tilaan.¹⁶⁹ Autoaarten

¹⁶⁶ Edensor 2005, 131–132. Grönholm & Paalumäki 2015, 34–35. Muistamisen tutkimuksen kannalta ei olekaan olennaista, että onko menneisyys muistettu oikein tai oliko muistettua asiaa ollut olemassakaan, sillä keskiössä on muistamisen ja tunteiden merkitys muisteluhetkellä. Grönholm & Paalumäki viittaavat tässä Salliseen 2004, 88.

¹⁶⁷ Mikä metsäautoissa kiehtoo? Metsäautoluettelo-sivuston blogi 25.10.2010.

<https://web.archive.org/web/20140531000607/http://metsaauto.blogspot.fi/search?updated-min=2010-01-01T00:00:00+02:00&updated-max=2011-01-01T00:00:00+02:00&max-results=14>

[haettu 21.03.2018].

¹⁶⁸ Grönholm & Paalumäki 2015, 9. Pentti Grönholm ja Heli Paalumäki viittaavat tässä kohtaa tukijaan ja kulttuurikriitikoon Simon Reynoldsiin, jonka mielestä tilanne on johtanut siihen, että ihmiset kokevat nykyisyyden monesti vieraaksi maaksi.

¹⁶⁹ Grönholm & Paalumäki 2015, 9–10.

metsästys ja sen löytäminen aiheuttavat nostalgisen tunne-elämyksen, jonka auton patinakerros nostatti esiin kirjoittajalle. Ajatukset vievät edellisiin omistajiin ja siihen, miten auto on kuljettanut haltijoitaan. Samanaikaisesti kun ihminen näkee todelliset esineet, hänen mielikuvituksensa kertoo autojen haltijoiden tarinaa.¹⁷⁰ Kirjoittaja on kokenut sykhdyttävän kokemuksen kuvitellessaan tämän muistoesineen kautta siihen liittyvää mahdollista historiaa ja samalla liittänyt oman kokemuksensa löytyneen esineen tarinaan. Hänessä ovat aktivoituneet muistot ja muistelu, joiden avulla on mahdollista kurkottaa myös kohti tulevaisuutta, utopiaa.

Tulevaisuutta kuvitellaankin muistin ja kokemuksen varassa, yhdessä läsnä olevien menneisyyden jälkien kanssa. Menneisyyteen kohdistuu nykyhetkessä syntyneitä toiveita, jotka suuntautuvat varsinaisesti tulevaisuuteen. Mennyt rakentuu ideaalien kaipuun kautta ja ainoa pysyvä kotimme muodostuu näiden muistojen rakennelmasta.¹⁷¹ Kun lisäksi tiedämme, että muistamisen varsinainen tilallisuus sijaitsee aivoissamme, niin näen että, nostalgia ja utopia ovat esiintyneet sitaatin kirjoittajalle tuossa hetkessä, jolloin metsäauton löytyminen on merkinnyt kirjoittajalle kokemusta toisesta todellisuudesta, jossa arkielämä muuttuu utooppiseksi aarteensintäriitin avulla.

3.3 Kävely

Museoissa yleisöltä odotetaan yleisesti ottaen, että he käyttäytyvät asiaankuuluvalla tavalla kulkiessaan muistojen maisemassa noudattaen organisoidun kävelyn ohjelmaa.¹⁷² Vihiä vapaamuotoisemman reitin lumosta raotetaan jälleen Esa Halmisen haastattelun yhteydessä *Uudessa Raumassa*. Halminen oli ollut 1970-luvun lopulta lähtien innolla etsimässä metsäautoja Rauman ympäristön metsistä ja pihapiireistä jännittäviä löytöjä metsästäen. Hän kuvailee, miten autonraadon löytäminen oli eräänlaista aarteensintää. Palkintona oli ehkäpä vuosimalli, erikoinen autonmerkki tai muulla tavoin mieleen painuva aarre. Halminen totesi, että tie vanhojen löytöjen luokse voi olla varsinainen koplausreissu.¹⁷³ Toisin kuin museoiden näyttelyesineet ohjeistettuine kävelyreitteineen,

¹⁷⁰ Viitataan tässä Laitiseen 2004, 1. Laitinen viittaa Henri Lefebvreen, joka tuo sosiaaliseen tilaan myös aistimukselliset ilmiöt, kuten mielikuvituksen tuotteet. Näihin kuuluvat suunnitelmat, symbolit ja utopiat.

¹⁷¹ Grönholm & Paalumäki 2015, 9–10, 19. Viitattu Pirjo Kukkonen 2007, 40.

¹⁷² Edensor 2005, 136. Viitattu T. Bennett 1995, 186–187.

¹⁷³ Metsäautot luettelossa- ja netissä, *Uusi Rauma* 29.08.2012, 13.

hylätyt autot sijaitsevat paljon vaikeampikulkuisemmassa maastossa ja autojen löytäminenkin on kovin epävarmaa. Matkaan lähdetään monesti jollakin kulkuvälineellä, mutta loppumatka on tehtävä usein kävellen. Metsäautojen bongailijat antavat aarteensintään hyviä vinkkejä. Seuraavaksi Syrjäseutu Urban Exploration- blogin ohje parhaimmista vuodenaajoista:

Syksy ja kevät on otollisinta aikaa raatojen bongailuun, kun lumi, lehdet tai muu kasvusto ei ole estämässä näkyvyyttä. Tämäkin Kotkasta löydetty romulaani tuli yllätyksenä. Kesällä samalla paikalla ei olisi näkynyt kuin pöpelikköä.¹⁷⁴

Muitakin hyviä ohjeita metsäautojen bongailuun löytyi. Overdrive. Car culture online -sivustolla nimimerkki 4D-38 antoi vinkin etsiä autoja sellaisista paikoista, joissa ei ole tietä perille. Kyseessä ovat kohteet, joihin autot on ajettu jäitä pitkin tai kohteet, jotka sijaitsevat ei-missään eli autiotalojen pihamaastoissa.¹⁷⁵ Nimimerkki Makke taas yrittää muiden ihmisten harhautusta piiloutumalla keväiseen lintubongarin rooliin seuraavassa sitaatissa:

Ajellaan ihan noita metsä- ja peltoteitä ja sit kun jossain horisontissa siintää liiterintakana, metsänreunassa tms. ihan paljain silmin jotain, niin auto parkkiin ja tutkimaan kiikarilla lisää. Säästynyt monet turhat kävelyreissut tällä konstilla. Toki ei kaikkia huomaa. Ja tähän aikaa vuodesta kun sitä tekee, ei väki tiedä et on romubongari kyseessä vaan luulee et taas joku tiiraa tipuja. :lol:¹⁷⁶

Harhautus bongauksen salailemiseksi yleisellä tienvarrella on vain yksi tapa etsiä vanhoja kohteita ja esinelöytöjä. Välillä on mentävä kohteisiin, joihin kukaan muu ei menisi. Seuraavassa Urbanex Ninja -sivuston sitaatti:

Urbaani tutkimusmatkailu tuo löytämisen nautintoa tutustumalla paikkoihin joihin muut eivät menisi. Löydöt ja historiaviitteet menneiden päivien ajoista ovat urban exploringin parasta antia. Urbanin löytöretkeilijän on ansaittava löydöt pitämällä silmänsä auki, sillä sijaintitiedot mielenkiintoisista kohteista

¹⁷⁴ Nyman Juha, Kuvakimara: Metsäautot, Syrjäseutu Urban Exploration -blogi 01.11.2013. <http://www.syrjaseutu.fi/2013/11/kuvakimara-metsaautot.html> [haettu 04.11.2014].

¹⁷⁵ Nimimerkki 4D-38, Yleistä harrastuksesta -viestiketju, Overdrive. Car culture online -sivusto. 15.10.2004. <http://www.overdrive.fi/forum/threads/suomalaiset-latoloeydoet-metsaeautot-tallien-aarteet.6539/page-27> [haettu 08.11.2018].

¹⁷⁶ Nimimerkki makke, Yleistä harrastuksesta -viestiketju, Overdrive. Car culture online -sivusto. 03.05.2005. <http://www.overdrive.fi/forum/threads/suomalaiset-latoloeydoet-metsaeautot-tallien-aarteet.6539/page-39> [haettu 20.12.2017].

eivät ole kirjoitettu matkaoppaisiin. Edes internetin aikakausi ei ole avannut kaikkea tietoa julkiseksi.¹⁷⁷

Kyseisellä sivustolla kerrotaan lisäksi se, että miten tärkeää olisi omaksua elämisen tapa, jossa ympäristöä tarkkaillaan jatkuvasti. He kehottavat aloittelevaa harrastajaa nostamaan katseen kengänkärjistä eteen. Rikkoutunut ikkuna, auraamattomat tiet tai piha-alue ilman roskalaatikkoa voivat merkitä ihmisten välinpitämättömyyttä tai sitten nämä merkit toimivat hyvinä vinkkeinä löytöretkeilykohteista. Urbanex Ninja -sivuston mukaan tutkimusmatkailu paikkoihin, joihin muut eivät menisi, tuottaa löytämisen nautintoa. Löydöt ja historiaviitteet menneiden päivien ajoista ovat harrastuksen parasta antia heille.¹⁷⁸ Löydöt pitää sitaatin mukaan ansaita ja se onnistuu pitämällä silmät auki.

Kävelyä tutkimusmetodinä tutkineet Stephanie Springgay ja Sarah E. Truman analysoivat, mitä kävelijät tuntevat hautausmaalla kävellessään. Hautausmaat vaikuttivat kävelijöihin niin, että ne aiheuttivat aistimuksia ja vaikutuksia alueella olevien erilaisten pintojen välittämisenä. Heidän mukaansa hautausmaat ovat eräänlaisia kynnyksiä, jonka reunat koskettavat jotain ei-mitattavaa. Hautausmaiden tunnelma ja vaikkapa niiden sammaloituneet porttien pinnat johdattavat miettimään kosketuksen voimaa. Materian pinnan koskettaminen uhkaa rajojamme avaten erilaisia ruumiillisia ontologisia mahdollisuuksia ja muuttaen samalla meitä. Koskettaminen mahdollistaa kokemuksen, jossa kohdataan mahdollisia toiseuksien äärettömiä asetelmia sekä toisia olemisia. Koskettaminen on kohtaamista oman toiseuden ja äärettömyyden kanssa. Partikkelit itsessämme muodostavat kosketuksen kautta yhä uusia mahdollisuuksia, toiseuksia itsessämme, jolloin olemassa ei olekaan enää muuta kuin materia, joka muodostaa muodostumia äärettömyyden muunnelmista ja monimuotoisuudesta.¹⁷⁹ Samanlaisesta pintojen välittämästä aistimuskokemuksesta voisi olla kyse koskettelevan vierailijan eli tutkimusmatkailijan, löytöretkeilijän ja autoja bongaille van aarteenmetsästäjän kohdalla, heidän ollessaan autohautausmaalla raunioiden äärellä. Rajoittamattoman tarkastelun ja

¹⁷⁷ Miten hylättyjä paikkoja löydetään? Urbanex Ninja -sivusto. http://urbanex.ninja/miten-ue-kohteita-loydetaan/#av_section_3 [haettu 12.11.2018].

¹⁷⁸ Urbaani tutkimusmatkailu, Urbanex Ninja -sivusto. <http://urbanex.ninja/#toggle-id-1> [haettu 17.04.2017].

¹⁷⁹ Springgay & Truman 2018, 138–139. Tutkimuskohteina heillä olivat ihmisten hautausmaat. He viittaavat Karen Baradiin 2012, 212–213, 215.

koskettelun avulla hän aistii sormenpäällään, katseellaan ja hajuaistillaan sammaleisen ruosteisen patinapinnan ääretöntä mahdollisuutta.

Sanoinkuvaamattomat tuntemukset, yhdessä likaisuuden ja ränsistyneen elinpiirin sopusointuisuuden vaikutuksessa, johtavat tuntemuksiin, joissa kehomme vääristyy. Esineiden nostaminen, niillä leikkiminen ja tunnistelemisen voivat viedä yksilön katapultin tavoin lapsuuteen.¹⁸⁰ Muistamisen paikat, kuten lapsuuden aikaiset ympäristöt, koulut, elinympäristöt, rakennukset, esineet, suulliset kertomukset, tekstit, kehossa olevat jäljet arpineen, puheeseen liittyvät ilmaisut nauruineen ja itkuineen, virkistävät muistia.¹⁸¹ Tuoksut, pinnat, äänimaailma ja hämmentävät, visuaaliset objektit, vastakkaisuudet ja näkymät voivat aiheuttaa ihmisessä ärsyttäviä sokkeja, järkytyksiä turrutettuun kehoon. Raunioiden aiheuttamat aistimukset synnyttävät määrittelemättömiä muistikuvia lapsuudesta. Salaperäiset muistot silloin kuulluista tarinoista ja fantasiaista voivat tahattomasti herättää kokonaisen joukon liikkeitä, ääniä ja tuoksua.¹⁸² Seuraavassa on esimerkki lapsuuden muistijäljen aktivoitumisesta vuosien jälkeen:

joskus mopo poikana kun ajelin metsissä niin törmäsin oikeaan vanhojen autojen hautausmaahan keskellä metsää autot oli noin 40-60 luvuilta täysin raatoja merkkejä ei silloin tullut katseltua nyt kun auto innostus iski niin muistin nämä raadot siellä metsässä ja koetin käydä katsomassa niitä, niin autot oli täysin lumen peitossa joten en viitsinyt lähemmäksi mennä tarkastelemaan täytyy mennä keväämmällä uudelleen ja ottaa digikamera mukaan.¹⁸³

Tekstin kirjoittaja oli autoinnostustunteensa laukaisemana muistanut lapsuutensa autohautausmaapaikan. Vaikka kirjoittaja oli jo käynyt katsomassa paikkaa, hän halusi vielä palata uudelleen kuvaamaan autoja. Nykyisille ihmisille voimakkaita nostalgiatuntemuksia aiheuttavat juuri muistikuvat huolettomasta ja valoisesta lapsuuden ja nuoruuden ajasta. Ajasta, johon sisältyi tulevaisuuden utooppisen odotuksen kokemus. Nuoruuden utopia ei ehkä koskaan toteutunut, mutta siihen voidaan aina uudelleen nautinnollisesti palata.¹⁸⁴ Kaipuu nuoruuden muistoihin ja esineisiin ilmeni myös Pappa-

¹⁸⁰ Edensor 2005, 144.

¹⁸¹ Rossi 2013, 67–68. Rossi viittaa Saara Tuomaalan jaotukseen 2004, 57 ja Le Goffiin 1991, 95–96.

¹⁸² Edensor 2005, 144.

¹⁸³ Nimimerkki Anonymous, Yleistä harrastuksesta -viestiketju, Overdrive. Car culture online -sivusto 08.03.2003. <http://www.overdrive.fi/forum/threads/suomalaiset-latoloeydoet-metsaeautot-tallien-aarteet.6539/page-2> [haettu 21.03.2018].

¹⁸⁴ Grönholm & Paalumäki 2015, 35.

Tunturimopojen harrastajien keskuudessa. Monilla mopediharrastajilla oli jo nuorena samanlainen mopedi, joka heillä oli nyt nykyisyydessä. Useilla harrastajilla olikin tarkoituksena löytää nuoruuden aikainen mopo tai nuoruuden aikana haaveiltu mopomerkki. He haaveilivat mopedeista, jotka olivat valmistettu heidän syntymävuonaan tai mopedimerkistä ja -mallista, jolla olivat opetelleet ajamaan. Monille mopo merkitsi mukavia lapsuusajanmuistoja, mutta samalla myös hauskaa harrastusta.¹⁸⁵

Käveleminen ja kuljeskelu kiihottavat ihmisen kosketuksien sisäänkäyntejä. Käveleminen altistaa meidät oman ja toistemme kehojen partikkeleille, ihon osille, parfyymeille, kehon tuoksuille ja hiusten eri osille. Käveleminen menneisyyden paikoissa puolestaan herättelee ihmistä miettimään, kuinka keho kohtaa menneisyyden ja sen oudon vinoutuvan kehotietoisuuden, jossa ihminen on osallisena menneisyyden tilanteessa. Hautausmaiden menneisyyden tunnelma ja kehon kokema tilanne eli kehotietoisuus herättelevät kronologisen ajallisuuden rinnalle muita lähestymistapoja ajallisuuteen. Ajan kokeminen muuttuu kehotietoisuuden välittämänä niin, että ajallisuus lonkeroituu ja levittäytyy samanaikaisesti menneisyyteen, nykyisyyteen ja tulevaisuuteen.¹⁸⁶ Kuljeskelu raunioissa herättää ihmisen kohtaamaan välitilojen persoonallisen äänien ja tuoksujen maailman. Esineiden koskettelu, kävely hylätyissä kohteissa, välitilan tunnelma ja kohtaamiset materiaaliin aiheuttavat uusia sensitiivisiä tuntemuksia kokijassaan.

Tässä materiaalisessa vuorovaikutuksessa ihmisen keho ei tunne suoraan objektia, sillä keho tuntee objektin sen kautta, miten esine vastaa ruumiin motoriseen aktiviteettiin. Vuorovaikutuksesta syntyvät lihaskuvat antavat informaatiota ruumiin sisäisistä tiloista ja näiden sisäisten tilojen kautta tietoa ruumiin suhteesta ulkoisiin objekteihin. Kun ihminen katsoo esinettä, hän samalla tuntee näkevänsä ja taas koskettaessaan esinettä hän ei vain tunne esinettä vaan tuntee koskettavansa samalla tiedostaen, että hän tietää koskettavansa.¹⁸⁷ Hylättyjen kohteiden aikaisemmat käyttäjät ovat päivittäin tuotannon asettamien rutiinien ja säädösten kautta kulkeneet tiloissa, niiden portaissa, koskeneet kaiteita, käyttäneet koneita. He ovat lähteneet ja saapuneet aina samojen tehtaiden

¹⁸⁵ Roivainen 2004, 58.

¹⁸⁶ Springgay & Truman 2018, 139–140. Viitattu Barad 2012 & Mel Chen 2012.

¹⁸⁷ Kalanti 2009, 22. Viitattu Damasio 1994.

porttien kautta. Askeleet ovat kulkeneet tuttuja teitä, kujia ja reittejä pitkin kodin ja työpaikan välillä, päivästä toiseen. Kahvitauot, juoruilut, toiminnasta syntyvät ystävyysuhteet ja muut sosiaaliset tilanteet, kalenterit seinillä, lomakkeet, paperit, kellokortit ja patinapinnat ovat syntyneet organisoidun työn tuottamisen kautta. Kun toiminnot ovat loppuneet, lukemattomat päivittäiset toistot ovat jääneet työntekijöiden sekä koneiden ja laitteiden käyttäjien lihasmuistiin. Nämä rakennuksiin ja koneisiin liittyvät kehon muistot eivät pääty välittömästi toiminnan lakkautumisen jälkeen. Toiminnasta jää muistojälkiä. Vastaavasti vierailijan saapuessa hylättyyn kohteeseen hän voi aistia jotain merkillistä. Kävellessään samojen portaiden, työsalien läpi, kosketellessaan pintoja, hän voi kokea sensitiivisiä tuntemuksia. Ne voivat herätä tilassa väreilevän menneisyyden kehojen toiminnallisuudesta, siitä mitä siellä on tehty, ilman, että kokija tietäisi mitään tilan historiasta. Koettu tuntemus tuottaa merkillisen aavemaisen verkoston vierailijan ympärille.¹⁸⁸ Tästä syntyy mahdollisuus astua yli kynnyksien eli jonkin asian loppumisen ja toisen alkamisen kohdasta, kohti muodonmuutosta. Rajoilla olevat kynnykset avaavat ihmisille mahdollisuuden kokea utopian läsnäolon ja mahdollisuuksia kuvitella toisenlaisia todellisuuksia. Kyse on varsinaisesta tutkimusmatkasta, jossa tiedon karttoja piirretään keskellä rihmastollista paikkaa ja tilaa.

Tiloissa tapahtuva selittämätön kummittelu reflektoi ihmisessä intohimoja, henkisyttä, mielikuvitusta, unelmointia, uneksimista. Se tuottaa poikkeavuuksien anomalioiden uudelleenarviointia sekä aiheuttaa vaihtokauppaa näkyvän nykyisyyden ja pysyvästi poissaolevan välille. Toimijoiksi tulevat moneus ja päättymätön. Se tulee ilmi tilassa, jossa asiat, esineet ja tunteet uudelleen kokoontuvat. Esittäytyen, uudistuen, ruumiillistuen, paikantuen ja aiheuttaen käytäntöjä, jotka uhmaavat niitä tilan tavanomaisia odotuksia, jotka pitävät sisällään ennakoita koodatut toimijuudet. Näitä ennakoituja toimijuuksia voidaan luonnehtia ihmisiksi tai ei-inhimillisiksi, mutta mukana on vielä muitakin merkityksiä. Ne ovat piilossa, liikkuen, kelluen, liikehtien tilassa, ollen jotain muuta kuin perinteiset ja tunnetuimmat koodaukset toimijuudessa. Kyseiset kelluvat toimijat ovat välittäjiä ja vaihtuvia elementtejä, tunnettujen koodistojen välillä, sijoittuen kummittelun alueelle, ihmisen ja ei-inhimillisten toimijuuksien rajapinnoille.¹⁸⁹

¹⁸⁸ Edensor 2005, 146–149. Viitattu Connerton 1989, 102 ja J. Moran 2004, 55.

¹⁸⁹ Jones & Cloke 2002, 64–66. He viittaavat Grange 1997 ja haunting-termin yhteydessä viittaus Thrift.

Koettuun tilanteeseen kannattaa esineiden vitaaliseen voimien etsijän hetkeksi pysähtyä, sillä silloin voi olla juuri oikeassa kohdassa rihmastossa eli keskellä, sen tapahtumavirroissa ja liikkeessä. Metodillisesti voisi käyttää juuri tätä paikan ja tilassa olevien liikkeiden rekisteröintiä niin, että näistä uusista muodostelmista kehittyisi uusia tiedon karttoja.¹⁹⁰ Paikkaa itseään voisi kuvailla termeillä tunnelma, pinta ja tapahtuma. Nämä varsin affektiiviset pinnat kohtaavat paikassa ja aiheuttavat erilaisia tunnetiloja. Tasot ja pinnat eivät ole olemassa ilman ajallisuuden kestoja. Ne ovat täynnä draamaa, intensiteettiä sekä jännitteisyyksien ja vapautumisen energisyyttä. Pintojen intensiteetit kulkevat kehojen tai kokoelmien välillä, levittäen ympäriinsä valtavaa tunnelmakenttää.¹⁹¹ Kun asetamme kehomme paikassa olevien materiaalien kehomuistien virtaan ja liikkeeseen, toiminta tuottaa puhdasta muistia.¹⁹² Konkreettinen autohautauseräkokemus saa rinnalleen syntyneiden mielikuvien kautta kuvitteellisen ulottuvuuden¹⁹³, tilan, josta muodostuu kuvitteellinen muistojen ja muisteluiden alue, jonka metsäauton löytäjä on omakohtaisesti muodostanut. Hän ei ole enää lähialueensa organisoitujen toimintojen, kuten kaupungin, kunnan, teollisuuden ja kaupallisten alojen tuottamien muistollistamiskarttojen varassa. Seuraavassa alaluvussa käsittelemme tarkemmin kehon kartallisuuden ja paikallishengen muodostamista.

3.4 Kehon maantiede, paikallishenki ja muistojen kartallistaminen

2000-luvun ajalle on ollut ominaista jatkuvan kiireellisyyden ja muutoksen tunne. Maiseman nopea muuttuminen korostuu erityisesti kasvukeskusten läheisyydessä. Paikallaan olevat rauniot puolestaan provosoivat vertailemaan niitä suhteessa urbaaniin maailmaan. Maailmaan, jossa on kiireellistä liikettä, sosiaalisia ja teollisia prosesseja. Urbanin maailman prosessit vaativat lisäksi jatkuvaa energian syöttämistä taatakseen systeemin eteenpäin tikittämisen ja liikevoiton turvatun jatkon tulevaisuudessakin.¹⁹⁴ Pertti Grönholm ja Heli Paalumäki toteavat, kuinka maiseman, elinympäristön, tekniikan ja talouden muutokset johtavat siihen, että ihmiset voivat nähdä lapsuutensa materiaalisena

¹⁹⁰ Ks. rihmastosta Deleuze & Quattari 2005, 21.

¹⁹¹ Springgay & Truman 2018, 134. Viitattu K. Stewart, 2013, 276.

¹⁹² Edensor 2005, 150–151. Edensor viittaa A. Game 1991, 97.

¹⁹³ Tunturi & Syrjämaa 2002, 12. Paikan käsite voidaan jakaa esimerkiksi kolmeen ulottuvuuteen. Näitä ovat materiaallinen paikka, symbolinen eli kuviteltu paikka, jossa on muistitaito sekä funktionaalinen tila. Tämä jaottelu on Pierre Noran.

¹⁹⁴ Edensor 2005, 125–126.

ja fyysisen maiseman muuttuvan tunnistamattomaksi omana elinaikanaan. Muistin paikat voivat näin muuttua nopeammin kuin muistomme. Fyysiset paikat ovat muuttuneet kuin vieraaksi maaksi.¹⁹⁵ Valtioiden rajojen ja talouden menettäessä samanaikaisesti enenemässä määrin merkitystään tulevat ajatukset paikasta nykyaikana yhä tärkeämmiksi.¹⁹⁶ Ei siis mikään ihme, jos kaupunkitilan organisoidusti määritellyt muistamisen esineet ja paikat sekä kiinteistöjen modernisaatiot eivät vastaa kaikin tavoin yksilön omaa muistamisen tilaa ja kokemusmaailmaa.

Elisabeth Groszin mukaan kaupungin struktuuri, sen muoto ja siellä olevat normitukset tunkeutuvat ja vaikuttavat ihmisen kehoon ja ruumiillisuuteen. Kaupunki ja rakennettu ympäristö on todella merkittävä konteksti ja kehys keholle ja näiden väliset suhteet ovat paljon kompleksisimpia kuin mitä on aikaisemmin ymmärretty. Kehykset tarjoavat koordinaatit kehon nykyiselle muodolle ja kaupunkien järjestelmät sekä niiden sisältämät organisaatiot linkittyvät kehoon. Kaupunki ja rakennettu ympäristö ovat miljöitä, jotka luovat ne olosuhteet, joissa tuotetaan kehon sosiaalisuutta, seksuaalisuutta ja diskursiivisuutta.¹⁹⁷ Erilaiset kaupungit ja niissä olevat vaihtelevat sosio-kulttuuriset elinympäristöt tuottavat ja valmistavat aktiivisesti asukkaidensa kehollisuutta. Tämä näkyy muun muassa siinä, miten asukkaat kokevat ja hahmottavat tilallisuutta, määrittelevät perheensä, seksuaalisuutensa, sosiaaliset suhteensa. Kaupungin struktuuri määrittää sekä esillepanollaan järjestää ja organisoii asukkailleen palveluitaan ja mahdollistaa erilaisten tavaroiden saatavuuden heille. Kaupunki vaikuttaa siihen, millaisia sosiaalisia alueita siellä on ja millaisia sosiaalisia sääntöjä siellä muodostuu. Kaupunki onkin nähtävä voiman tuottajana ja sen kierrättäjänä. Kaupunki on aktiivinen voima kehon muodostuksessa ja se jättää aina jälkiä siihen.¹⁹⁸ Myös modernin ihmisen kiinnostus nostalgiaan ja erilaisiin utopioihin kuvastaa ihmisten tietoisuutta siitä, että he ovat sitoutuneita paikkaan ja aikaan sekä tarvetta irtautua näistä.¹⁹⁹ Seuraavassa sitaatissa on viitteitä tästä halusta irrottautua yhteiskunnan luomasta asuin ympäristöstä:

¹⁹⁵ Grönholm & Paalumäki 2015, 9. Pentti Grönholm ja Heli Paalumäki viittaavat tässä kohtaa tukijaan ja kulttuurikriitikkoon Simon Reynoldsiin, jonka mielestä tilanne on johtanut siihen, että ihmiset kokevat nykyisyyden monesti vieraaksi maaksi.

¹⁹⁶ Laitinen 2004, 8. Laitinen viittaa D. Crow 1996, 3, 11.

¹⁹⁷ Grosz, 1995, 104, 108.

¹⁹⁸ Grosz 1995, 109–110.

¹⁹⁹ Grönholm & Paalumäki 2015, 34.

Yhteiskunnassa olemme sidoksissa asuinympäristöömme. Olemme suljettuna ja melkein jumissa tähän urbaaniin ympäristöön, jossa ohjeistetaan missä ja miten kulkea. Urbaani löytöretkeily on tutkimista, tallentamista, löytämistä ja pakokeino irroittautua yhteiskunnan olettamuksista. Pakomatkat kohdistuvat tunneleihin, hylättyihin autoihin ja rakennuksiin sekä unohdettuihin ympäristöihin. Ne ovat paikkoja, joita ei ole merkitty turistioppaisiin. Jätät turvallisen maailman ja etukäteen kirjoitetut käyttäytymisodotukset kun avaat oven, ylität aidan tai ryömit pienestä aukosta. Nyt olet matkalla löytöretkeilemään.²⁰⁰

Urbanex Ninja-sivustolta otetusta tekstistä selviää, kuinka vierailtavat kohteet ovat paikkoja, joita ei ole turistioppaisiin merkitty ja pakomatkat, jotka suuntautuvat hylättyihin autoihin nähdään irrottautumisena yhteiskunnan olettamuksista. Kohteet ovat likaisia ja ränsistyneitä ja yhteiskuntamme on sulkenut silmänsä näiltä kohteilta, olemme suljettuina ja jumissa urbaanissa ympäristössä, kuten sitaatissa todetaan. Mary Douglas määritteli lian symboliksi muodottomuuden luovalle tilalle. Lika sijoitetaan yhteiskunnassamme usein yhteisömme reunoille, niin kuvaannollisesti kuin käytännössä. Ja kun ylitämme tai uhmaamme yhteiskuntamme raja-alueita, uhmaamme vaaraa ja silloin se muuttuu samalla voimaksi.²⁰¹

Metsäautojen vierellä vietetty hetki voidaan tulkita voimauttavaksi kokemukseksi, jossa uhmataan ohjeita ja oman elinympäristön valmiiksi säädelyä tilallisuutta. Voiman ollessa läsnä ilmaantuu jälleen esiin hallinnan tarve. Tämä on nähtävissä harrastuksen eettisissä säännöissä. Jotta hylättyjen kohteiden ympärillä tapahtuva toiminta luokitellaan urbaaniksi löytö- eli tutkimusretkeilyksi, on henkilön sitouduttava tiettyihin arvoihin ja ajatustapaan. Yleisin mainittu sääntö on, että kohteita ei vahingoiteta. Urbanex Ninja -sivuilla neuvotaan aloittelevaa harrastajaa. Sivuston mukaan löytöretkeilytoiminta ei saa olla ilkivaltaista, vandalismia tai varastelua vaan ajatuksena on, että kohteita rakastetaan. Sivustoilla voi lukea, että laki sallii liikkumisen tiloissa, jotka ovat täysin hylättyjä.²⁰²

²⁰⁰ Seikkailut odottavat, Urbaani tutkimusmatkailu, Urbanex Ninja -sivusto. <http://urbanex.ninja/#toggle-id-1> [haettu 17.04.2017].

²⁰¹ Douglas 2000, 238–239.

²⁰² Urbaani tutkimusmatkailu, Urbanex Ninja -sivusto. <http://urbanex.ninja/#toggle-id-1> [haettu 17.04.2017]. ”Autiotalon meneminen avoimen oven kautta ei täytä minkään rikoksen tunnusmerkistöä. Suojattuja alueita ovat kesämökit, piha-alueet, kodit sekä alukset. Näitä suojaa kotirauhansuoja. Kotirauhan suoja koskee vain asuttuja asuntoa ja hallinnan loukkausrikos edellyttää haltuun ottamista, mikä ei täyty vielä sillä, että henkilö käy sisällä talossa. Julkisrauhansuojan piiriin kuuluvat liike-elämän tilat kuten virastot, tuotantolaitokset ja koulut.”

Harrastajia neuvotaan ottamaan yhteyttä lukittujen rakennusten omistajiin. Näin näihinkin rakennuksiin voi päästä sisälle.²⁰³

Tilalliset järjestelyt ja siellä tapahtuvat muutokset sekä niiden suhde kehon ja mielen kokemaan maantieteellisyyteen tarjoavat sopivan kontekstin tarkastella seuraavaksi Syrjäseutu Urban Exploration -blogia. Blogissa löytöretkeilytoimintaa kuvailtiin mahdollisuutena päästä kurkistamaan kontrolloidun yhteiskunnan kulissien taakse, sen hylkäämien, kelkasta tipahtaneiden tilojen ja rakenteiden todellisuuteen. Näiden löytöretkeilijöiden tekemät retket kohteisiin auttavat ymmärtämään kaupunkien toimintamekanismeja. Urbaani löytöretki tarjoaa vapautta toimia mielensä mukaan, niin reittinsä, aikataulunsa ja toimintatapsansa suhteen, jolloin sitä voi verrata luontoretken kokemukseen. Se voi olla myös terapeutin kokemus vastapainona arkielämälle. Löytöretkeilyn avulla lähialueen puskat tulevat tutuksi. Kohteita voidaan myös rajoittamattomasti tarkastella sekä kosketella. Muita keskeisiä elementtejä harrastuksessa on siihen liittyvä kohteiden taustoitustyö ja kohteissa koettu elämys sekä ajantajun menettäminen. Kartoilla olevat kohteet eivät ole harrastajille enää vain kaupunginosia ja kadunnimiä, sillä harrastajan toiminta-alueella kasvillisuus, maiseman muodot, rakennukset ja esineistö tulevat tutuksi, jolloin kotiseutujen paikallistuntemus kasvaa.²⁰⁴ Paikat auttavatkin ihmisiä orientoitumaan ympäristössään ja luomaan kiintopisteitä mentaalisisessa topografiassa. Paikat voivat olla fyysisiä, mutta ne ovat myös sosiaalisia, henkisiä, emotionaalisia sekä poliittisia kohtia.²⁰⁵

Mary Douglas näki ihmisruumiin esiymmärrettynä maastona. Tämän pohjalta ihminen paikantaa itsensä ja kaltaisensa laatimalla karttoja yhteiskunnasta, maa-alueesta ja sen topografiasta, kategorioista sekä niitä erottavista rajoista käyttäen hyväkseen omaa rajattua kehoaan. Douglasin mukaan ihminen kokee oman ruumiinsa rajallisuuden tai rajattomuuden symbolisessa suhteessa rajoihin tai rajattomuuteen, joilla hän ja yhteisönsä määrittävät fyysistä ja metafyyssistä todellisuutta.²⁰⁶ Autohautaumaata voi tarkastella

²⁰³ Top 10 vinkit, Urbanex Ninja -sivusto. <https://urbanex.ninja/miten-ue-kohteita-loydetaan/> [haettu 5.06.2019].

²⁰⁴ Nyman Juha, 7 syytä harrastaa UE:ta pähkinänkuoressa, Syrjäseutu Urban Exploration -blogi 20.01.2015. <http://www.syrjaseutu.fi/2015/01/> [haettu 08.11.2018].

²⁰⁵ Laitinen 2004, 130. Laitinen kehoittaa katsomaan esim. Sack 1997, 13, Lippard 1997, 7, Casey 1996, 26, Rodman 1992, 641–642, Walter 1980, 163.

²⁰⁶ Anttonen & Viljanen 2000, 22.

myös ilman symboliikkaa ja raunioihin liitettyjä merkityksiä. Deleuze ja Guattar kehoittavat tiedollisen kartan piirtämistä havaituista rihmastoista. Rihmastollisen kartan tekemisessä on ominaista, että sillä on monimuotoisia sisään- ja uloskäyntejä ja se on performanssin omainen.²⁰⁷ Lähdeaineiston metsäautoharrastajat toteuttavat tätä oman tiedon kartan piirtämistä melkein pä automaattisesti astuessaan retkeilemään yhteiskunnan asettamien kehysten ulkopuolelle.

Toiminta urbaanin löytöretkeilyn parissa nähtiin muun muassa Syrjäseutu Urban Exploration -blogissa edullisena ja ekologisena lähimatkailun muotona, jonka voi aloittaa nollabudjetilla.²⁰⁸ Harrastuksen edullisuutta, lähimatkailun teemaa ja kohteiden taideteosmaisuuksia voisi peilata filosofi John Deweyn ajatuksiin. Hän yhdisti kapitalismin kasvun ja taideteoksille varatut museot yhteen. Deweyn mielestä kaupankäynti ja väestön liikkuvuus vähensivät taideteosten yhteyttä paikallishengen eli *genius loci*in. Hän tarkoittaa tällä sitä, että objektit olivat ennen merkityksellisiä yhteisöroolinsa vuoksi, mutta museoissa ne ovat erillään alkuperäisistä olosuhteista.²⁰⁹ Deweyn ajatuksien pohjalta voisi hylättyjen autojen ja muiden rauniokohteiden etsijöitä kutsua paikallishengen etsijöiksi, sillä etsiväthän he paikallisia esineitä ja paikallisia puskia sijoittaen samalla myös itsensä piirrettyyn kartastoon.

Seuraavassa pääluvussa käsittelen metsäautolöytöihin liittyviä negatiivisia ja positiivisia tuntemuksia. Mietin esineiden vitaalista voimaa ja lähtökohtia esineiden voimallisuuden huomaamiseen. Etsin jälkiä metsäautojen ja muiden ei-inhimillisten toimijoiden toimijuudesta tilanteesta, jossa ihmisen aktiivinen toiminta näiden ympärillä on päättynyt. Luvun lopussa mietin metsäautoja hyperobjektikäsitteen kautta.

²⁰⁷ Deleuze & Guattari 2005, 12.

²⁰⁸ Nyman Juha, 7 syytä harrastaa UE:ta pähkinänkuoressa, Syrjäseutu Urban Exploration -blogi 20.01.2015. <http://www.syrjaseutu.fi/2015/01/> [haettu 08.11.2018].

²⁰⁹ Dewey 2010, 17–18.

4. Metsäauton vitaalinen toimijuus

4.1 Reaktiot

Kaikille autohautaumaapaikat ja niiden alueet eivät näydy erityisen merkityksellisinä tai esteettisesti visuaalisina tiloina. Seuraavassa sitaatissa cityretkeilijä unelmoi puhtaasta erämaan luonnosta, paikasta ilman autonromuja:

...mutta on tänne ainakin kerran joku ajanut. Olisi tämä metsä kyllä parempi paikka ilman tällaisia autonromuja ja muuta hylkytavaraa. Tähän vaan täytynee tottua näin cityretkeilijänä, täysin puhdasta luontoa ei näinä aikoina löytäne varmuudella kuin oikeasta erämaasta. Ja sinne taas ei ihan päiväretkiä pysty tekemään.²¹⁰

Luontoon kuulumattoman esineen kohtaaminen on yllättävyydessään epämieluisen tilanne, johon retkeilijä toteaa: ”vaan täytynee tottua”. Näky on ollut ilmeisen epämiellyttävä kokemus. Vastaisuuden varalle cityretkeilijä totuttelee kohtaamaan epämieluisia maisemia. Semiotikko Eero Tarasti selittää, kuinka kuvatonlainen, yllättävä esteettinen hetki voi olla katsojalle varsin hankala tilanne. Katsoessamme taideteosta voimme kääntää katseen pois kohteesta, jos emme pidä näkemästämme ja siirtyä pois tilasta, usein varsin nopeasti. Epämiellyttävästä radio-ohjelmasta pääsemme eroon sulkemalla ohjelman tai kääntämällä kanavaa. Joutuessamme vastaavasti paikkaan, joka ympäröi meitä, joudumme pitkäkestoisempaan, ruman esteettiseen kokemuksen tilaan. Ymmärtäessämme, että ympäristö on esteettisesti epämiellyttävä eli ruma, emme välttämättä voi poistua tilanteesta saman tien, vaikka sitä haluaisimme. Olemme silloin melkein pä ympäristön vankeja. Kyseinen mieleenpainuva hetki, jossa koetaan rumuuden kokemus, voi lopulta päätyä myös siihen, että mielipahan tunne voi aiheuttaakin katsojalle mielihyvän kokemuksia.²¹¹ Käsitlemme kuvatonlaisia luokittelemattomia poikkeamia useammilla eri tavoilla. Kielteisessä suhtautumisessa joko ohitamme poikkeavuudet, emme havaitse niitä tai paheksomme niitä. Myönteinen suhtautuminen epäsäännöllisyyksiin, jotka eivät sovi laatimiimme kategorioihin, voidaan kohdata tietien tahtoen. Silloin yritetään luoda uutta käsitysmallia, johon uudet teemat sopivat. Yksilö ei ole ainoa, joka kohtaa ja määrittelee uusia poikkeavuuksia, sillä kulttuuri, jossa hän elää,

²¹⁰ Kunnas Tapani, Kellosta Keiskaan -blogi 16.12.2012. <http://www.tapanikunnas.net/2012/12/kellosta-keiskaan/> [haettu 12.11.2018].

²¹¹ Tarasti 2004, 123–124. Hän mainitsee Yrjö Hirnin teoksesta Konstens ursprung 1902 tuskan mielihyvä-käsitteen.

kohtaa ne myös. Kulttuuri reagoi selittelevästi, monin eri tavoin kategorioiden ulkopuolisiin ilmiöihin. Aina kuitenkin niin, että järjestelmässä havaittua epäpuhtautta, joka on ainetta väärässä paikassa, lähestytään järjestyksen kautta.²¹² Maisemassa olevia merkityksiä mietittäessä onkin tiedostettava, että jokainen kulttuuri tulkitsee omalla tavallaan maiseman sanomaa. Kulttuurit osoittavat sen, millaisia maisemia pidetään kauniina ja ideaalisina, suositeltavimpana ja millaisia pidetään rumina ja niiden itsensä kannalta ei suositeltavana.²¹³ Moderneissa raunioesineissä hämärtyvät kulttuurin käytössä olevat määritykset. Valmiit, selkeät määritelmät esineiden sijainneista, mikä esine ylipäättäänsä on ja vaikkapa, kuinka arvokkaasta esineestä on kyse, sekoittuvat kaikki rappiossa. Autoromun tietoisesta, positiivisesta kohtaamisesta on esimerkkinä Esoteerinen maantiede ja periferiaterapiaa- blogin tekstiesimerkki:

Viimein maisema avautuu. Hapan havumetsä vaihtuu hempeämmäksi, lehtomaiseksi. Haapojen, leppien ja koivujen holvisto hohtaa vapun valoa. Vallitsee kevätaspekti, toisin sanoen metsän pohjakerros on kukkaloistossa. Valkovuokkoiset ovat kunnaat, jolla se näkyy: metsäauto. Onpa se antiikkinen, kulkija ajattelee. Se on enemmän luontoa kuin autoa. Se tuntuu kuuluvan paikkaan, olevan sen täysivaltainen jäsen. Se herättää kunnioitusta.²¹⁴

Sitaatin vapun aikainen, kaunis, metsäinen maasto avautuu silmiemme edessä, jonka keskeltä auto löytyy. Retkeä auton luo oli ennalta jo suunniteltu, sillä metsäautosta oli saatu etukäteen vihje. Retki etenee tuoksujen ja erilaisten aistimusten pyörteessä, kunnes huomion vetää puoleensa antiikkisen oloinen auto, valkovuokkojen keskeltä, ollen enemmän luonnon jäsen kuin aikaisemmin määriteltyä autoa.²¹⁵ Poikkeavuuden sijoittamista auttoi auton ulkomuodon sulautuminen luontoon, jolloin auto kuului luonnon jäsenenä kyseiseen paikkaan. Syitä kahden edellisen sitaatin reaktioista, joissa kohdataan luonnonomaisessa ympäristössä oleva hylätty esine, voidaan etsiä eroavaisuuksista, joilla metsäautot poikkeavat taide-esineiden esteettisestä vastaanotosta. Estetiikan professori Arto Haapala on todennut, kuinka ympäristön kokeminen on

²¹² Douglas 2000, 90–92.

²¹³ Tarasti 1990, 156-157. Maisema on Tarastin mukaan luonnon ja kulttuurin rajavyöhykkeellä. Maisemaa tarkastellaan kulttuurista käsin ja siihen heijastetaan omat asennoitumiset ja struktuurit.

²¹⁴ Leppänen Marko, Metsäauto ja lähde: maastoisesta suunnassa-olemisestä, Esoteerinen maantiede ja periferiaterapiaa -blogi 03.05.2015. <http://esoteerinenmaantiede.blogspot.com/search/label/autoilu> [haettu 12.11.2018].

²¹⁵ Leppänen Marko, Metsäauto ja lähde: maastoisesta suunnassa-olemisestä, Esoteerinen maantiede ja periferiaterapiaa -blogi 03.05.2015. <http://esoteerinenmaantiede.blogspot.com/search/label/autoilu> [haettu 12.11.2018].

erilaista kuin taideteoksen. Luontokokemuksemme ei ole riippumaton kulttuurista, mutta sillä on vapaampi kehys kuin taidekokemuksella. Olemme maisemassa, ympäristö on ympärillämme ja olemme asioiden, objektien ja tapahtumien keskellä. Luonnon objektien jatkuva muuntuminen ja rakennetun ympäristön alati vaihtuvat olosuhteet kuten päivän valoisuusaste, lämpötilojen, vuorokauden ja vuodenaikojen muutokset vaikuttavat ympäristöön, toisin kuin taideteosta tarkasteltaessa. Katsomme taideteosta usein suoraan edestä ja tulkintamme on riippuvainen monista taide-esineisiin liitetystä traditioista. Lisäksi harvoin taideteosta on tarkoitettu kohtaamaan samoja ilmiöitä luonnon kohteiden tavoin. Taiteilija on usein luonut teoksensa pysyväksi hahmoksi, joihin kuuluvat pyrkimys säilyttää esine muuttumattomana. Sama muuttumattomuuden leima koskee myös tiloja, joihin taideteokset sijoitetaan. Ne pyritään säilyttämään olosuhteiltaan samanlaisina. Teoksia varjellaan lialta, ilmansaasteilta ja niitä kunnostetaan, jotta ne säilyvät alkuperäisessä muodossaan.²¹⁶ Metsäautojen ollessa metsässä, valkovuokkojen keskellä katsoja tulkitsee tässä tapauksessa kulttuurin muodostamien määritelmien sisällä vapaammin näkymää kuin kuviteltaessa tilannetta, jossa sama auto olisi taideteoksena näyttelytilassa. Haapala on todennut, että taideteokset ovatkin inhimillisen toiminnan tulos, mutta luonnonobjektit eivät, emmekä tulkitse luontoa samalla tavoin kuin tulkitsemme taideteosta, sillä luonnonobjektien taustalla ei ole inhimillistä tarkoitusta.²¹⁷

Filosofi Jane Bennett kuvailee kirjassaan, miten hän kohtasi myrskyn jälkeen ajalehtimassa joukon esineitä ja asioita, jotka sijoittuvat jätteiden ja esineiden välimaastoon. Näkymä kuolleesta rotasta, tyhjältä muovipullosta, työkaluineista, puisesta kepeistä ja joka puolella olevasta tammen siitepölystä sai hänet huomaamaan näiden esineiden oman voiman ja niiden aiheuttaman tuskallisen, pulmallisen sekä hankalan vaikutuksen hänessä. Kyseinen taideteos oli muodostunut sattumanvaraisesti yksittäisistä esineistä riippumatta, se sijaitsi kadulla ja oli sään aiheuttama. Silti se alkoi hehkua ja säteillä hänelle sisältäpäin energistä vitaalisuuttaan. Esineet, joiden hän ajatteli olevan elottomia, eivät olleetkaan kuluttaneet loppuun merkitystään. Nähdessään jätteet hän luokitteli ne automaattisesti kulttuurin antamilla merkityksillä yhdistellen niitä

²¹⁶ Haapala 2003, 134–135, 142–143.

²¹⁷ Haapala 2003, 131–134. Haapala viittaa tässä yhteydessä Kantin voimakkaaseen vaikutukseen estetiikan tutkimukseen.

mielessään subjektien välisillä muistoilla ja merkityksillä. Oliko tilanteen todellinen toimija silloin ihmisyyys, jossa opittu kulttuurinen tietoisuus yhdistyi henkilökohtaiseen tilanneherkkyyteen, Bennett mietti tuolloin vai oliko toimijana roskien vitaalinen toimijuus, joka aiheutti samanaikaisesti hänessä aktiivista kihelmöintiä? Bennetilille epämukava näkymä roskista kadulla aamumyrskyn jälkeen herätti hänet ymmärtämään niissä esiintyvien esineiden voimallisuuden.²¹⁸ Metsäautojen kohdalla törmäämme ristiriitaan, johon eivät totunnaiset käsitykset luontevasti sovellu. Kyseessä on inhimillisen toiminnan tuloksena syntynyt konstellaatio, joka on sijoitettu luonnolliseen ympäristöön, jossa kokija kohtaa väistämättä tästä aiheutuvan ristiriidan.

Moniselitteisyyden kokeminen ei aina ole vain epämiellyttävä kokemus. Päinvastoin se voi olla stimuloivakin elämys, jossa yhdistyvät toisinaan pahoinvointi, shokki ja nauru sekaisin. Yllättävien ja jäsentymättömien muotojen havaitseminen antaa mahdollisuuden siirtyä selkeiden rakenteiden toiselle puolelle. Tämän havaitsemisesta syntyy esteettinen nautinto. Muodoissa on näin ollen voimaa. Erityisesti sitä löytyy marginaalisilla harmauden raja-alueilla, joissa on muotojen jäsentelemättömyyttä.²¹⁹ Hylätyt esineet ovat hyviä piiloutumaan katselijoilta juuri tähän harmaiden sävyjen maailmaan. Autojen kokoon painuneet kehikot ja niiden ruosteenväriset pellit saavat aikaan sen, että ne maastoutuvat hyvin maisemaan. Helposti autojen ohi voidaan kävellä ilman, että silmä huomaa mitään. Tämä on sikäli yllättävä huomio, sillä yleensä näistä esineistä on totuttu keskustelemaan juuri sen vuoksi, kuinka huomiota herättäviä ne ovat luonnon keskellä. Valokuvaaja Heli Rahunen kertoo haastattelussaan, kuinka hän oli kävelyllä metsätiellä. Samalla voimakas auringon valo pilkahti silmiin. Hän tiesi, että se ei ole aurinko vaan heijastus jostain. Sitten hän jo juoksi kameran kanssa ja löysi kaksikin autoa.²²⁰ Ei-inhimillinen toimijuus kelluu, liikkuu, lipuu sisälle ja ulos ihmisen kokemusmaailmassa. Samalla tavoin ihmisten toimijuus lipuu sisälle ja ulos ei-inhimillisten toimijoiden kokemusmaailmassa.²²¹ Hylätyt teollisuuden tuotteet ovat häilyvyyden tilassa, jossa ne eivät enää kuulu ihmisten elämään, mutta niihin on kerääntynyt energiaa aikaisemmasta käytöstä, jolloin niiden äärellä syntyy tuntemuksia,

²¹⁸ Bennett 2010, 4–6.

²¹⁹ Douglas 2000, 88, 161. Viitattu Ehrenzweig, A., 1953.

²²⁰ Autonromuja voi katsoa myös kauneutena – metsien kätköistä paljastuu salaisuuksia, Yle-sivusto 22.05.2016. <https://yle.fi/uutiset/3-8876074> [haettu 08.11.2018].

²²¹ Jones & Cloke 2002, 65–66. Kts. lisää kellumisesta Bennett 2010, 10. Voimien keskittymä voisi olla nyt tässä todiste, että autohautausmaa on vital materiality.

jossa vierailija voi vaistota niiden varastoituneen näkymättömän energian, joka odottaa vapautumistaan.²²² Tila on lakkaamattomassa muutoksessa, sillä tilassa olevat lukuisat elementit muuntuvat jatkuvasti muodostaen erilaisia verkostoja.²²³ Käsitän metsäautohautaumaan olevan näin ollen erityisen rihmastollinen paikka. Metsäautokohteiden etsimisessä ja niiden vitaalisen toimijuuden havaitsemisessa näyttääkin olevan paljon kiinni siitä, kuinka avoinna ja virittäytyneinä ihmisen aistit ovat vastaanottamaan ja yhdistymään ei-inhimillisten toimijoiden kanssa niiden lipuessa ja kelluessa kehoon ja tietoisuuteen.

4.2 Hyperobjektiauton vitaalisuus sekä kasvien ja eläinten kolonisaatiotoiminta

Toimijuuksien yhdistelmiä eli hybridisaatioita muodostuu ihmisten ja koneiden lisäksi ei-inhimillisten eliöiden ja esineiden välille. Hybridisaatio kumoaa ja rikkoo niitä keskinäisiä järjestelmiä, joihin objektien ja luonnon välille on totutusti aseteltu rajoja. Hybridisaatio ei-inhimillisten toimijoiden kanssa aiheuttaa sen, että esineiden muodot ja kiinteys muuttuvat etenevän rappion ja mädäntymisen prosessissa. Esineet menettävät statuksensa erillisinä objekteina ja niiden rajat häviävät liitoksien, saumauksien, muotojen ja molekyylien alkaessa muuttua kohti yhtenäistä, epämääräisyyden kasaa. Muotojen häviämisen prosessi on materian omaa, ironista kannanottoa, jossa jäsenneilyt ja ohjatut erilliset objektit muuttuvat tilallisesti määritellyistä muodostaan kohti kontekstia, jossa ne tilallistuvat epäjärjestykseksi, sotkuksi, liaksi ja veistoksellisiksi muodoiksi. Ne irtautuvat ihmisten asettamista määritelmistä ja sijoitteluista hajoamisprosessin aikana ja luokitelmista tulee merkityksettömiä. Menneisyyden ja nykyisyyden termistöstä, jaottelusta sisä- ja ulkoesineisiin sekä sijoittelut kaupunkimiljööseen tai maaseudun maisemaan, menettävät kaikki merkityksensä tapahtumaketjussa, joka vie nämä hybridisaatorappion tuotteet ja materian kohti muodottomuuksien asetelmia.²²⁴ Kasvillisuuden toimijuudesta on esimerkkinä Yle kotimaan uutisten artikkeli autonromuista:

Lähemmin tarkasteltuna moni auto on yllättävän vihreä. Sammal kasvaa ikkunoiden pielissä tai saattaa peittää koko kojelaudan. Metsäasukkaita

²²² Edensor 2005, 154.

²²³ Sarjala 2016, 177.

²²⁴ Edensor 2005, 114–116. Viitattu Stallabrass 1996, 174. Ymmärrän tämän ironisuuden niin, että ihmiset ovat pakottaneet materian tiettyyn muotoon ja määritelmään. Hybridisaatiossa materia jättää valmiit määritelmät, sille osoitetun statuksen ja molekyyli vapautuvat niille asetetuista muodostelmista.

löytyy varsinkin Opeleista. Mosseja on myös aika paljon, laskeskelee Rahunen...jos auto kasvaa sammalta ja kaikki kasveja²²⁵ löytyy, niin ovat ne olleet aika kauan...ja päätellen, että on myös 1950-1960 -lukujen autoja. Luonto ei ole ainoa joka muuttaa autojen ulkonäköä. On hakkuissa kolhiintuneita, ja onpa yhdessä luodinreikiä.²²⁶

Lukuisten yhteiskunnallisten ja esittävien käytäntöjen rinnalla rauniossa suorastaan kuhisee ei-inhimillisiä elämän muotoja. Tiloissa, joita ei enää kiillota ja joita ei enää säännöllisesti puhdisteta ei-inhimillisten tunkeilijoiden minimoimiseksi, kasvit ja eläimet näyttävät sopeutumiskykynsä urbaanissa elämässämme. Ne kaivavat, etsivät halkeamia, joissa kukoistaa, löytävät pesäpaikkoja ja territorioita. Hyönteisten, lintujen, sienten, nisäkkäiden, kasvien, pensaiden ja puiden toimijuus näyttäytyvät tuolloin katsojalle. Etenevä kolonisaatio todistaa sitä olemassa olevaa järjestelmää, jossa ihmiset jatkuvasti yrittävät karkottaa epäsuosituimmat toimijuudet pois urbaanista tilastaan. Vain suosituimmat kumppanuuskasvit ja eläimet pidetään heidän keskellään. Rappautuneen maan ja rakennusten botaaninen kolonisaatio ei ole muuttumaton tila. Tilanne on riippuvainen raunioiden kehitysiästä. Aluksi tulevat ruohot ja heinät, jotka valmistavat olosuhteita isoimmille kasveille. Sammaleet ja jäkälät ilmestyvät raunioiden pinnoille ja pian ilmestyvät pensaat ja puut.²²⁷ Sammaleista pintaa on ihailnut valokuvaaja Heli Rahunen, joka lähestyy metsien autoromuja niiden visuaalisen kauneuden kautta. Hänen mielestään autot ovat kauniita, kun ensin on ”rymynyt” puskan läpi ja vastaan tulee ”krominen dollarihymy”. Kokemus on hänen mukaansa hieno ja autoa lähemmin tarkasteltaessa usein pinta on yllättävän vihreä sammaleen peittäessä pintaa. Parhaiten metsässä ovat säilyneet alumiinirunkoiset ajoneuvot. Metsän asukkaita hän tavannut erityisesti Opel-merkeistä. Kuvauksia hän on tehnyt Vetelin, Evijärven ja Teerijärven alueella, jossa metsäautoja on muutama kymmenen. Niitä voi olla yksittäisiä kappaleita, mutta usein ne ovat ryhmiteltyinä vaikkapa kolmen ryhmiin. Autot ovat Rahusen mukaan ajettu nätisti vierekkäin ja ne viihtyvät hyvin metsäaukkohakkuualueilla. Eräässä onnistuneessa kuvassa näkyy, kuinka ilta-aurinko paistaa ja usva nousee metsän

²²⁵ ”Kaikki kasveja” kirjoitusvirhe sitaatissa.

²²⁶ Autonromuja voi katsoa myös kauneutena – metsien kätköistä paljastuu salaisuuksia, Yle-sivusto 22.05.2016. <https://yle.fi/uutiset/3-8876074> [haettu 08.11.2018].

²²⁷ Edensor 2005, 42-45. Viitattu Cloke, P. & Jones, O. 2002.

reunasta.²²⁸ Mies ja Popeda -sarjaan haastateltu Popeda-auton omistajan kommentista on löydettävissä lisää todisteita rehevästä kasviston kolonisaatiotyöstä:

”Mä tuolle Markolle jo sanoin, että ei tota koskaan... olis aukkoja tarvinnut istuttaa. Ei olis tarvinnut ku 50 Popedan raatoa sinne mehtään olis tämmöset kuusikot joka paikassa. Ni, ajattele ny täs on aukko kaikki ympärillä, mutta missä on Popeda siinä on mehtikkö”.²²⁹

Popedan omistajan metsikkö oli aukkoinen ja todella, dokumentissa Popedan ympärillä kasvoi tiheä taimikko auton ympärillä. Botaaninen kolonisaatio oli ottanut valtaansa auton toimien samalla yhteistyössä sen kanssa. Kasvit houkuttelevat eläimiä puoleensa. Myyrät ja hiiret saapuvat ruohojen ja heinien perässä, rotat aloittavat elämänsä raunioissa. Jyrsijät vetävät puoleensa petoeläimiä ja puiden sekä pensaiden kasvu kutsuu luokseen lintuja.²³⁰ Pöheiköt eivät tosin houkuttele luokseen pelkästään lintuja²³¹, sillä Popedamies jatkaa muistelua:

”Meil oli yksi lehmä kerran sarvipää mennä sinne. Tunki päätä tosta ovesta sisään. Sitä ei saatu irti sieltä ni mun täyty rautasahan kanssa vetää vähän sitä systeemiä auki. Saatiin lehmä pois. Minä en tiedä mikä sitä siellä oli kiinnostanut”.²³²

Raunioiden tilallisuus suo vieraanvaraisuuttaan yhtä lailla melkoiselle eläinkunnalle. Raunioiden ympärillä tapahtuva evoluutio, jossa tapahtuu kasvien ja eläinten vaiheittainen ilmaantuminen, tuo mukaan lisää erilaisia ajallisuuden tasoja. Teollisuuden tuotteet ja rakennelmat ovat toimintakuntoisina olleet säädelyjä järjestelmiä. Niissä on ollut tiettyjä muuttumattomuuden rutiineja. Kun tämä toiminta näissä lakkaa, tilanne muuttuu prosessiksi, jossa alkaa uuden kehittyminen.²³³ Tehtaat tekevät luonnonmateriaaleista raaka-aineita kulutustavaroille. Raunioituessaan tuotannon

²²⁸ Autonromuja voi katsoa myös kauneutena – metsien kätköistä paljastuu salaisuuksia, Yle-sivusto 22.05.2016. <https://yle.fi/uutiset/3-8876074> [haettu 08.11.2018].

²²⁹ *Mies ja Popeda. Mies ja auto* 10.9.2008. <https://areena.yle.fi/1-392581#autoplay=true> [haettu 16.11.2018].

²³⁰ Edensor 2005, 43.

²³¹ Luonnon ihmeet, *Helsingin Sanomat* 10.09.2019. <https://www.hs.fi/kulttuuri/art-2000006233666.html> [haettu 04.11.2019]. Kuvassa pesukarhu kurkisti 1970-luvun Ford Pinton etuikkunasta hylätyllä maatilalla, Kanadassa. Auton takapenkillä leikki viisi poikasta. Reikä etuikkunassa on ainoa reitti sisälle autoon. Aukko on niin pieni, joten pesukarhoja saalistavat kojootit eivät pääse sisälle. Kuvatekstissä todetaan, että auto on perheelle erinomainen koti.

²³² *Mies ja Popeda. Mies ja auto* 10.9.2008. <https://areena.yle.fi/1-392581#autoplay=true> [haettu 16.11.2018].

²³³ Edensor 2005, 43–45.

elementit luovat ajallista illuusiota kaiken pysyvyyden hajoamisesta luontoon.²³⁴ Rauniot, romut ja jätteiden paikat edustavat pysähtynyttä, monikerroksellista ajallisuutta. Toimivat esineet taas kuvastavat kiireellistä liikkuvuutta ja tilaa, jossa tarvitaan jatkuvaa energian syöttämistä sosiaalisuuden ja teollisuuden prosessien ylläpitämiseksi.²³⁵ Kaatopaikkojen ja roskien elinvoima on kuitenkin aina tallella, sillä vitaalista materiaalia ei voi koskaan heittää pois. Materiaali jatkaa toimintojaan riippumatta siitä onko se hylätty ja ei-haluttu hyödyke tai hyödyllinen materia.²³⁶

Metsäauto on rakennettu autotehtaan säännönmukaisessa työympäristössä. Auton elinaikana sille oli säädetty huolto-ohjelma. Auton omistajat olivat huoltaneet autoa, jotta auto olisi mahdollisemman puhdas, kiiltävä ja toimintakuntoinen mahdollisemman pitkään. Toisin ovat asiat hylätyn auton kohdalla. Ihmisten ajalliset rutiinit ovat loppuneet, tilalle on tullut luonnon ajallisuus. Suunnitelmallinen symmetria on vaihtunut mädäntymisen ja lahoamisen avulla epäsymmetriseksi tilanteeksi.

Järjestäytyneessä symmetriassa yksittäinen elementti on aina vastavuoroisessa riippuvuussuhteessa muiden osapuolien kanssa. Symmetrisen estetiikan voimana toimii sen sisäänpäin sulkeutunut piiri. Voima muodostuu toisin asymmetrisessä estetiikassa, johon sijoitan kuuluvaksi lian, jätteet ja hylätyt materiat. Nämä ovat muodostelmia, jossa sallitaan yksittäisen elementin suurempi yksilöllisyys. Tämän vuoksi niissä on myös enemmän vapaata tilaa ja niiden suhteet ulottuvat paljon laajemmalle.²³⁷ Yhdistän asymmetrisen vapauden ja rajoittamattomuuden tilan rihmaston hierarkiattomuuteen ja metsäautohautaumaalla vallitsevaan olotilaan. Aihe sivuaa filosofi Timothy Mortonin hyperobjektin käsitettä. Morton tähdentää, että elämme nyt asymmetrisessä tilanteessa, jossa tasapainoillemme oman käyttäytymisemme aiheuttamien vaikutuksien ja esineiden omien voimien välisessä suhteessa.²³⁸ Hyperobjekti-käsite kattaa luonnon muodostelmat, mutta niihin kuuluvat myös ihmisen aikaansaamia materiaaleja, kuten ydinvoimaa,

²³⁴ Edensor 2005, 44.

²³⁵ Edensor 2005, 126.

²³⁶ Bennett 2010, 6. Viitattu R. Sullivan 1998.

²³⁷ Simmel 2005, 129–130. Simmel tarkastelee asymmetrian ja symmetrian eroavaisuuksia. Asymmetrian voimaa on käsitelty myös Timothy Morton. Hän kutsuu aikakauttamme: ”the Age of Asymmetry.” Hänen mukaansa hyperobjektit muuttavat ihmisten taidetta ja kokemusmaailmaa eli esteettisiä ulottuvuuksia. Ks. myös Morton 2013, 2.

²³⁸ Morton 2013, 4.

styroksia ja muovipusseja.²³⁹ Hyperobjekteja yhdistää niiden eliniän ja vaikutuksien pitkäkestoisuus verrattuna muihin olioihin. Ne ovat luonteeltaan sitkeitä toimintatavoissaan. Tämä ilmenee yhteyksissä, joissa muut kanssatoimijat joutuvat niiden kanssa tekemisiin. Hyperobjektit eivät ole sidoksissa paikallisuuden käsitteeseen ja ne miehittävät tila- ja aikakäsitteemme totaalisesti. Ne toimivat yli ihmisten tietoisien toiminnan, jopa niin, että ihmisten luomat systeemit ovat alkavat elämään omaa elämäänsä.²⁴⁰ Näen, että metsäautot ovat ihmisten tuottamia isoja keksintöjä eli hyperobjekteja, sillä niitä on paljon keskuudessamme ja niiden vaikutukset ovat mitä moninaisempia. Metsäautot voidaan nähdä staattisina asetelmina, mutta samalla ne vaikuttavat muihin kanssatoimijoihin. Ne voivat jopa murtaa ajallisuuden käsitettä niin, että hetki metsäauton vierellä, Mortonia mukaillen, voi miehittää kokijansa tila- ja aikakäsityksen. Auton elinkaari on pitkä ja sen materialisuus vitaalista ja sitkeää. Metsäautojen materiaallinen toimijuus on alkanut niiden valmistuttua autotehtaista ja edelleen ne tuntuvat vaikuttavan meihin loputtomasti. Tarinat kertoivat maakerroksiimme haudatuista autoista. Tämä uusi arkeologinen kerrostuma muodostaa metsäautoista hyperobjekteja, jotka toimivat keskuudessamme monin eri tavoin, kuten tutkimusaineiston teksteistä ja tarinoista voidaan päätellä. Metsäautoja on nimensä perusteella sijoitettu myös multaisten ja soisten maakerrosten yläpuolelle, metsänlaitamiin, pellon varsille ja latojen taakse. Niitä arvioitiin olevan vuonna 2012 jopa 200 000 kappaletta. Metsäautojenkin kohdalla, kuten monien muiden teollisesti valmistettujen materiaalien lailla, niiden toimijuus on otettava vakavasti, sillä useimmat ovat luonteeltaan vahvoja ja vitaalisia. Ne vaikuttavat aktiivisesti siinä tilallisuudessa ja paikassaan, missä ne sijaitsevat, jopa hylättyjen metsäautojen ominaisuudessa.

²³⁹ Morton 2013, 1.

²⁴⁰ Morton 2013, 1–5. Morton tähdentää, että olemme kaikki näiden hyperobjektien sisällä. Hyperobjektit ovat mitä ilmeisimmin jo vaikuttaneet ihmisten sosiaaliseen ja psyykkiseen tilaan. Ne ohjaavat taitojamme, kokemuksiamme, esteettisiä ulottuvuuksiamme. Hyperobjektit ovat ottaneet jo meihin todellisen kontaktin, vaikka asiaa on kovasti kiistetty. Tilanne on muuttunut sekasortoiseksi ja pois kontrollistamme. Tilanne on alkanut silloin kun ihmiskunta alkoi modernisoitua.

5. Päättäjä

Metsäautot hohkasivat lämpöä käyttöesineiden tavoin. Tämä näkyi niiden aktiivisena ja vitaalisena toimintana, jossa metsäautot muodostivat hybridisuhteita ja rihmastomaisia verkostoja ihmisiin, kasvillisuuteen, eläimistöön ja maaperään. Tilanteessa ilmeni jopa kolonisaatiotoimintaa muiden ei-inhimillisten toimijoiden vallatessa elintilaa autoissa. Kyseiset toiminnot metsäautohautausrakennuksella johtivat siihen, että autojen esineluokitukset hajosivat liitoksien purkautuessa erilleen. Näin autohautausrakennusta eteni kohti asymmetristä tilaa aikaisemman symmetrisyyden joutuessa väistymään inhimillisen huoltosuhteen loputtua metsäautoissa.

Metsäautohautausrakennusmaailmiön muodostumiseen mahdollistavia tekijöitä ilmeni jo autojen toimintakuntoisuuden aikana, jolloin kehittyivät autojen yksilölliset elämäkerrallisuudet. Ilmiöön syntyneessä mukana olivat lisäksi hybridisaatioyhteistyö sekä omistajan vihan ja rakkauden tunteet autoansa kohtaan. Elämäkerrallisuus, hybridisaatioyhteistyö ja koetut tunteet muodostivat tilanteen, jolloin voidaan sanoa, että auto kontrolloi omistajaansa. Viitteitä kontrollin olemassaolosta löytyi kertomuksista, joissa auton poisantaminen olisi aiheuttanut tuskaa, mustasukkaisuutta ja harmitusta. Kontrollointi ulottui samalla omaisiin ja lähipiiriin. Heille metsäauto toimi tietynlaisena muistoesineenä, josta ei tohdittu luopua.

Ei-inhimillisen toiminnan vaikutus ihmiseen näkyi siinä, että pihapiiriin hylätyt autot edustivat minuuden jatketta, sisätilojen esineiden tavoin, rajaten yksityisyyden ja julkisen välistä tilaa. Metsäautot olivat mukana ihmisen kehon muodostumisessa, jossa ne toimivat suojakilpenä ihon tavoin. Tosin jäin miettimään vielä sitä mahdollisuutta, jossa autot merkitsisivät muuttuneiden ja jo vanhentuneiden identiteettien kokoelmaa, mutta se jäi nyt tässä tutkielmassani käsittelemättä. Metsäautojen olemassaolo on selitettävissä myös niin, että ne ovat symbolisesti toimineet raja-alueilla omistajuuden tabuesineinä. Metsäauto merkitsi eräänlaista lauman ja klaanin tunnusta, jolloin auto näyttäytyi veistoksen kaltaisesti muotoiltuna toteemiesineenä eli fetissinä. Jos metsäautoa olisi häpäisty, silloin olisi häpäisty myös ryhmää, jolle toteemiesine kuului. Tästä näkökulmasta käsin tarkasteltuna metsäautojen ja niiden hautausmaiden

koskemattomuudella on kunnioitettu toisen henkilön omistajuutta ja perheen yksityisyyden rajoja.

Metsäauton vitaalisen toimijuuden vaikutus ilmeni auton uuden omistajan tarinoissa. Uusi omistaja oli pelastanut auton paalaukselta ja tuonut sen kotiinsa. Tästä alkoi sosiaalistamissuhde, johon nivoutuivat omistajan lisäksi hänen lähipiirinsä, olihan metsäauto luokiteltu uudeksi perheenjäseneksi. Kunnostustyön jälkeen, yhteisönsä hyväksymänä, auto oli palautunut, niin esineenä kuin tuotteena, jälleen yhteiskunnan lailliseksi toimijaksi.

Tarkastelin metsäautojen omistajuussuhdetta myös psykologisen ja abstraktisen omistajuuden avulla. Tähän ryhmään sijoitin metsäautoista kiinnostuneet taiteilijat, valokuvaajat, autojen bongailijat, aarteenmetsästäjät ja Urban Exploration -harrastajat. Psykologisesta omistajuussuhteesta syntyneet tarinat ja kuvat siirtyivät verkkoon, jolloin metsäautojen materiaalisuus ja autohautaama tilana eteni metamorfoosimaisesti kohti immateriaalisuutta. Niiden materia yhdistyi verkossa elementteihin, jotka mahdollistivat internetverkon toimijuuden. Osa metsäautoharrastajista koki matkailun raunioissa anti-turismina. Paradoksaalisesti verkossa tapahtuva muodonmuutos aiheutti kuitenkin sen, että metsäautosta syntyi jälleen kulutushyödyke internetverkon kaupallisten tuotantomekanismien alaisuudessa. Ylipäätään metsäautohautaamaihin liittyvä muotojen häilyvyys aiheutti hallinnan ongelmia niin fyysisessä todellisuudessa kuin internetverkossa, sillä ne kuuluivat raja-alueisiin yhdessä muiden jätteiden ja lian kanssa. Kyseiset kohteet olivat voimallisia paikkoja herättäen yhteiskunnassa esiin hallinnan tarpeen. Harrastajilla tämä näkyi niin, että heillä oli sovittuja sääntöjä ja tapoja, joilla ohjeistettiin miten toimia ja käyttäytyä metsäautojen ja raunioiden luona. Sama tapahtui verkossa, jossa rauniokohteiden hallinnoiminen vaikeutui internetverkon mahdollistaessa löytötietojen paljastumisen kaikille halukkaille lukijoille. Tietojen leviäminen aiheutti hylättyjen kohteiden keskustelufoorumeissa salailukulttuurin lisääntymistä. Tosin internetverkon kehittyessä pelkästään metsäautoihin keskittyvillä harrastajasivustoilla toimintatavat ja suhtautuminen julkisuuteen muuttuivat melkein päinvastaiseksi, sillä metsäautojen sijainneista ja löytäjien yhteistiedoista tuli julkisempia sosiaalisen median toimintojen monipuolistuessa. Internetverkossa olevien harrastajaryhmien erilaiset käytänteet ja ratkaisut suhteessa yksityisen ja julkisen tiedon levittämisessä olisikin ollut

tarkemman tutkimuksen paikka. Olisin voinut myös haastatella metsäautojen omistajien suhdetta omistajuuteen ja heidän näkemystään metsäautohautausta- ja maapaikoista, mutta johdannossa perustelin syitä rajaukseeni, jossa omistajien haastattelut menetelmänä jäi pois tutkielmasta.

Autojen hylkääminen metsiin oli maan tapa ja nyt sitä ei tee lähes kukaan, oli kommenttina eräässä lähdeaineiston tekstiotteessa. Luonnossa olevat metsäautot luokitellaan nyky-yhteiskunnassamme laittomiksi esineiksi. Tästä syystä reaktiot ja tunteet olivat kirjavia, sillä totunnaiset käsitykset eivät kohdanneet metsäautoissa. Ne sijaitsevat luonnonmaisemassa, mutta olivat tulosta inhimillisestä toiminnasta. Tästä konstellaatiomaisesta taideteoksesta syntyi ristiriitainen reaktio, jossa kokija ei enää osannut tulkita näkymää. Tilanne oli jopa osalle epämiellyttävä. Näkymä sijoittui yhteisön toimintaohjekirjan ulkopuolelle. Toisaalta ilmeni, että metsäauton vierellä vietetty hetki oli kokijalle varsin voimauttava kokemus juuri samaisista syistä eli sen uhatessa yhteisön autolle määrittelemiä normituksia ja luokitteluja. Muuttunut maisemäkäsitys aiheutti sen, että metsäautoja kierrätettiin pois metsistä. Toiminta on ollut katastrofaalista metsäautoharrastajille, sillä tyhjentyvät metsät merkitsevät samalla metsäautoharrastuksen loppumista. Paalaus koettiin epätoivottuna kohtalona metsäautoille sen lopullisuuden vuoksi. Vanhat autot on lähdeaineiston kommenttien perusteella tehty lähtökohtaisesti vahvemmassa metallista ja kestävimmistä osista, joten 1910–1960-lukujen autosien pelastaminen metallinkeräyksestä nähtiin kulttuuritekona.

Olenkin pohtinut sitä mahdollisuutta, jossa metsäautoja ei tarkasteltaisikaan nykyisin pelkästään ympäristöririkoksen näkökulmasta käsin. Autoja ei ehkä haluttu kierrättää, sillä niissä oleva materia oli vahvaa. Kierrättäminen olisi ollut jo kertaalleen luodun hyvän materiaalin haaskaamista. Metsäautot olivat eräänlaisia vara-osapankkeja ja ne voitaisiin jopa tulkita kuluttamisen vastaisina monumentteina. Perustan tämän oletukseni Jane Bennettin huomioihin, jossa kaatopaikkojen ja roskien elinvoima on aina tallella, sillä vitaalista materiaalia ei voida koskaan heittää pois. Materiaali jatkaa toimintojaan riippumatta siitä onko se hylätty tai ei-haluttu hyödyke. Tämä huomaavaisuus materiaa kohtaan auttaisi ihmisiä ymmärtämään, että kehommekin muodostuu materiasta ja olemme kietoutuneita materiaan. Jos vahingoitamme verkoston tiettyä osaa,

vahingoitamme itseämme samalla, Bennett totesi. Tutkielmaan otin mukaan Timothy Mortonin hyperobjektikäsitteen, jonka avulla ymmärsin paremmin Jane Bennettin näkemyksiä materian hyväksymisestä niiden omilla ehdoillaan. Suomessa arveltiin metsäautoja olevan noin 200 000 kappaletta vuonna 2012, osa on edelleen haudattuna soille ja maaperään, muodostaen varsin merkillisen arkeologisen kerrostuman. Materiaalien vanhenemisprosessissa muodonmuutos aiheutti asymmetrisyyttä, joka on hyvä tiedostaa, sillä niiden metamorfoosiot murtavat esineille ja tuotteille määriteltyjä luokituksia, jolloin hallintamme niihin katoaa. Ristiriita hyvän, jo valmiiksi luodun materian uudelleenkierrättämisessä tai sen, tässä tapauksessa metsäauton, jonkinlaisen säilyttämisen välillä on hankala tilanne ratkaista eettisesti. Jollakin tavoin miellän, että metsäautojen omistajat ja niistä kiinnostuneet harrastajat ovat tiedostaneet tämän materiaalille kuuluvan huomion ja huomaavaisuuden ja tunnistaneet tuotteisiin sisältyvän pitkäkestoisen ajallisuuden voiman. Kuluttamisen maailmassa, jatkuva uuden materian tuotannossa, metsäautot edustivat materian säästävyyttä.

Metsäautot liittyvät teollisuuden historiaan ja niistä tuotetut kuvat juontuvat teollisuuden alun rauniokulttuuriin. Raunioihin liitetään vakiintuneita kuvastoja ja symboliikkaa. Rauniot symboloivat ihmisten kaipuuta pois olemassa olevista yhteiskuntarakenteista. Moderni urbaanin tilan kokemus herätti nostalgisia tunteita esiin teollisuuden alkuaikoina, mutta myös 2000-luvun alun yhteiskunnissa. Hylätyt teollisuusrakennukset ja -tuotteet metsäautoineen eivät sopineet perinteisiin kuvastoihin, joissa rauniot kuvattiin romanttisesti värittyneinä, pitturaeskeina kohteina. Päinvastoin teollisuuskohteet tuotteistettiin nostalgiateollisuudessa merkitsemään dystopiaa ja goottilaista maailmanlopun kauhun tunnelmaa. Nämä valmiit nostalgiatuotteet eivät anna tilaa ihmisille kohdata tulevaisuutta. Metsäautoharrastajien pitikin selitellä harrastuksensa motiiveita ja kiehtovuutta ulkopuolisille. Harrastuksen ymmärtämisen avain löytyi siitä, että heillä oli voimavarana luovan nostalgisoinnin lukemattomat mahdollisuudet, jotka puuttuivat valmiiksi pureskelluilta nostalgiatuotteilta. Raunioista, kuten vaikkapa teollisuuden aikakauden esineistä ja tuotteista, olisikin tärkeää riisua niille asetetut luokitukset, valmiit kuvastot sekä mahdollinen romanttisuus ja kohdata ne ”silmästä silmään”, tässä hetkessä.

Harrastajia kiehtoivat metsäautohautaustaakohteet siksi, että ne tarjosivat mahdollisuuden päästä pois turvallisesta ja valmiiksi opastetusta yhteiskunnasta. Kävelyretkillä voitiin kurkistaa yhteiskunnan normitusten taakse. Vieraileminen teollisuuden ajan rauniokohteissa auttoi ymmärtämään oman elinympäristön toimintamekanismeja. Urbanissa kaupungissa oli ennakolta määriteltäviä materialisoituneita muistamisen paikkoja, joissa vierailijan toimintavapaus ja päätösvalta olivat rajoittuneempia verrattuna rauniokohteisiin, joissa oli mahdollisuus kosketella ja hypistellä pintoja sekä tutustua kohteiden historiaan vierailijan omakohtaisen etukäteistutkimuksen avulla. Museoiden lasiset vitriinit, niiden steriiliys, valmiiksi valikoidut esineet ja opastetut reitit, hävisivät vetovoimaisuudessaan raunioiden epähierarkkiselle tilallisuudelle ja pintojen kuluneisuudelle. Kaupungeissa esiintyi myös välittömiä muistamattomuuden tiloja, jotka korostuivat entisestään rakennusten muutostöissä. Kunnostuksen yhteydessä patinapintoja puhdistettiin kaupunkien maisemakuvista pois. Puhdistetut pinnat olivat kovia ja kuolleita, joissa mielikuvitukselle ja muistamiselle ei ollut mahdollisuutta kasvaa. Pintojen likaisuus taas herätti luovuuden esiin. Tässä onkin patinan taika. Raunioissa patinoituneiden pintojen koskettaminen haastoi kehon rajoja ja mahdollisti toiseuksien äärettömien mahdollisuuksien kohtaamisen. Patina edusti muodottomuutta ja raja-alueiden kynnyksiä, joissa uuden alkaminen, kasvaminen ja hajoaminen synnyttivät hallitsemattomuutta. Mielestäni näiden kynnyksien äärellä oli mahdollista siirtää ja muuttaa kehon sekä mielen rajoja ja muotoja. Kynnykset mahdollistivat myös kokemukset avaruudellisesta tilasta. Metsäautojen muotojen muutoksissa totunnaiset luokitukset eivät olleet enää voimassa. Hautausmaa tilana oli paikka, jossa risteilivät ja sekoittautuivat ajallisuuden erilaiset kerrostumat. Autohautausta tilana tarjosi vaihtoehdon, jossa metsäauton löytäjä pystyi luomaan mielikuvituksensa avulla yksilöllisen muistojen maailman. Mielikuvituksen myötä avautui vaihtoehtoisuuden olemassaolo, niin menneisyyden, tulevaisuuden kuin koetun nykyisyydenkin uudet todellisuudet.

Tutustuminen lähialueen puskiin ja maantieteellisiin muotoihin auttoivat paikallishengen löytämisessä. Rauniokohteiden kävijät eivät olleet pelkästään organisoidusti tuotettujen toimintojen ja yhteiskunnan säätämien muistolistamiskarttojen varassa. Heillä oli mahdollisuus piirtää omaa maantieteellistä karttaansa uudelleen ja sijoittaa itsensä siihen. Ihmiset pystyivät silloin, Riitta Laitisen huomion mukaan, orientoitumaan

ympäristössään ja luomaan kiintopisteitä mentaalisisä topografiassaan. Metsäautohautaamaan vitaalisen aineellisuuden havaitseminen vaati vierailijoilta sen, että heidän aistinsa olivat valmiita vastaanottamaan maaston heikkoja signaaleita. Ei-inhimilliselle toimijuudelle on ominaista, että se häilyy ihmisten havaintokenttien reunamilla. Signaalien häilyvyys, joiden tavoittamiseksi aistien piti terävöityä, selittää raunioiden kummallisen ja sensitiivisen kummittelutunnelman. Tilassa koetut sensitiiviset tuntemukset aiheuttivat myös lapsuuden kokemusten muistelua, joten rauniot toimivat ja vaikuttivat tuntoaistin, kuulon, haju- ja näköelinten kautta niihin reaktioihin, joita kohteissa tapahtui. Näistä heikoista ärsykkeistä voi päätellä sen, että raunioissa vierailija oli kokenut ei-inhimillisten toimijuuksien kontaktin itsessään.

Metsäautojen tutkiminen on ollut minulle erityisen antoisaa, sillä aihe on tarjoillut runsain määrin erilaisia näkökulmia metsäautoilmiöön. Toisaalta aineistoni näyttäytyi hyvin monipuolisena tutkimuskohteena keskustelu- ja blogipalstojen materiaalin laajuuden ja tarinoiden rikkauten vuoksi, mikä teki lähiluvusta metodina varsin työlää. Lähdesivujen vanheneminen internetverkossa aiheutti aineiston katoavaisuutta, joten käytettävä teksti oli muistettava heti tulostaa arkistointia varten. Tämän hyvän neuvon opin kantapääopiston kautta. Olen edennyt ajallisesti katsottuna rauhallisesti eteenpäin työssäni. Minulla oli mahdollisuus kirjoittamisen aikana osallistua lukupiireihin, jotka avasivat minulle ikkunan ei-inhimillisiin toimijuuksiin. Aiheeseen liittyvään tutkimuskirjallisuuteen perehtyminen ja niiden soveltaminen tutkielmaan vaativat minulta oman aikansa, minkä koin pelkästään positiivisena asiana. Tutkimukseni keskittyi ei-inhimillisiin toimijoihin ja näkökulman valinta eroaakin käyttämästäni Päivi Roivaisen kansantieteen pro gradu -tutkielmasta tältä osin. Roivainen oli käyttänyt haastattelumateriaalia lähteinään ja tutkielma keskittyi nostalgiaan. Tutkimukseni nostaa nostalgian rinnalle myös utopian sekä rihmastollisen ajattelun maailman ja en hyödyntänyt haastattelun antamia mahdollisuuksia lähteinä. Tutkielmani eroaa myös Tim Edensorin kirjoittamasta *Industrial ruins. Space, aesthetics and materiality*-teoksesta. Edensor käyttää materiaalista toimijuutta avatakseen raunioteemaa omani tavoin, mutta hänen tulkintansa ja pohdintansa hylätyistä kohteista siivilöityy henkilökohtaisten kokemusten kautta. Tämän tutkielman tulkinnat pohjautuvat puolestaan lähdeaineiston teksteihin, tarinoihin ja kuviin. Omakohtaista harrastuneisuutta minulla ei ole raunioista,

tosin liitteessä on mukana kävelymetodikokeiluna tehty retkeni hylättyjen metsäautojen luokse tarjoten ymmärryspintaa aiheeseen.

Koin ongelmalliseksi hylättyjen esineiden ja rakennusten ajallisuuden hahmottamisen, sillä ne haastoivat olemuksellaan ihmisiä ylittämään niin monin eri tavoin ajallisuutta ja tilallisuutta. Käytin tulkintani apuna totuttuja symboleja, merkkejä, merkityksiä ja luokittelua sekä menneisyyttä jäljittelevää nostalgisuutta ja tulevaisuuteen kurottelevaa utopiaa. Valittu näkökulma ei kuitenkaan avannut tarpeeksi ymmärtämään niitä kokemuksia ja tunteja, joita autohautaumaalla ilmeni. Tarkastelin metsäautoja ja hylättyjä teollisuuden kohteita siksi myös ei-kielellisellä lähestymistavalla. Tulkitsin autohautaumaakokemusta sensitiivisen hetkellisyyden avulla. Hyödynsin jatkuvan muodonmuutoksen käsitettä ja käytin rihmastollista tulokulmaa kaiken taustalla.

Ristiriita ajallisuuden, muistojen ja muistamisen kokemuksien sekä ajattomuuden ja muistamattomuuden tulkintatavan välillä oli ilmeinen. Ihmiset pystyivät kuvittelemaan vaihtoehtoisia menneisyyden, nykyisyyden sekä tulevaisuuden olemassaoloja peilaten kokemuksiaan esimerkiksi nostalgisuuden avulla. Maastossa olevia metsäautoja tulkittiin symbolisten merkitysten avulla. Rihmastollisessa tulkinnassa materiaa kunnioitetaan puolestaan niin, että esineet kohdataan nykyhetkessä kuunnellen omia sensitiivisiä tuntemuksia, ilman merkityksien ja symboliikan lisäämistä tilanteeseen. En lopulta voinut päättää, kummalla tulkintatavalla pääsisin paremmin selville metsäautojen toimijuudesta, sillä joiltain osin nämä kaksi tulokulmaa limittyivät toisiinsa. Ratkaisin asian niin, että samalla kun esineet ja muut hylätyt kohteet kuljettavat ihmisiä yli aikarajojen ja -kausien, ne vaativat huomiota juuri tässä ja nyt, riisuttuna kuvitelmiensa hunnusta. Tässä ratkaisussa tukeudun ajatelmaan, jossa valintaa ei tarvitse tehdä. Tulokulmat voidaan hyvin yhdistää ja pitää rinnakkain kuvaamaan materiaalin erilaisia vaikutuksia ajallisuuden ymmärtämisessä. Sosiologian professori Turo-Kimmo Lehtonen on käsitellyt *Aineellinen yhteisö* -kirjansa johdannossa aineen ja hengen välistä suhdetta. Lehtosen mukaan materiaalisuudelle ominaista liikettä ja muuttuvuutta voi jäsentää esille. Materiaalisuuden tutkimisessa voidaan hyvin ottaa mukaan kielellinen merkitysjärjestelmä ei-kielellisyyden rinnalle, koska kysymyksessä ei ole ulossulkevista jaoista. Lehtosen mukaan juuri kiistan kielen ja ei-kielen tai ihmisyyden ja ei-ihmisyyden välillä ovat olennaisia ihmisten yhdessäolon kannalta. Joten hyvällä omallatunnolla hylätyt esineet

saavat aiheuttaakin monia ristiriitaisia tuntemuksia, erilaiset tulkintatavat sijoitetaan vain kulkemaan rinnakkain. Esineiden kuorruttamisella erilaisilla tarinoilla ja merkityksillä on yhteiskunnassamme pitkät perinteet. Enemmän huomiota pitäisi saada vaakakupin toinen puoli, jossa teollisiin tuotteisiin liitetyt luokitukset ja hylättyjen tuotteiden näennäinen haihtuminen inhimillisen huomiokentän reunoille ymmärrettäisiin toimintamekanismeiltaan paremmin. Jane Bennettin ajatusten innoittamana mietin, miten inhimillisten aistien terävöittäminen materiaan toimijuudelle auttaisi ihmisiä huomaamaan materiaalit tasa-arvoisina ja voimakkaina toimijoina keskuudessamme. Tämän tiedostaminen auttaisi murtamaan ne historialliset asenteet, joissa materiaalisuus eristetään pelkästään palvelussuhteiksi inhimillisille toimijoille.

Lähdeluettelo

1. Lähteet

1.1 Blogit

Halminen, Esa: Metsäautoluettelo-blogi, <http://metsaauto.blogspot.fi/>.

Kunnas, Tapani: Kellosta Keiskaan -blogi, <http://www.tapanikunnas.net/> [haettu 12.11.2018].

Leppänen, Marko: Esoteerinen maantiede ja periferiaterapia -blogi, <http://esoteerinenmaantiede.blogspot.fi/>.

Metsähallitus, Kadonneen kulttuuriperinnön metsästäjät -blogi, <http://kulttuuriperintoinventointi.blogspot.fi/> [haettu 21.09.2014].

Nyman, Juha: Syrjäseutu, UrbanExploration -blogi, <http://www.syrjaseutu.fi/>.

1.2 Sivustot

Infiltration-sivusto, <http://www.infiltration.org/> [haettu 18.04.2017].

Metsäautoluettelo-sivusto, <http://www.metsaauto.net.html/>.

Overdrive. Car culture online -sivusto, <http://www.overdrive.fi/>.

Sisuradio -sivusto, <http://sverigesradio.se> [haettu 29.01.2017].

Urban Explorers – Finland -Facebooksivusto, <https://www.facebook.com/> [haettu 24.02.2020].

Urbanex Ninja -sivusto, <https://urbanex.ninja/>.

Yle-sivusto, <https://yle.fi/> [haettu 08.11.2018].

1.3 Televisio-ohjelmat

Mies ja Popeda. Mies ja auto. To,O,Sk: Martti Lyyra. T: Yle TV1/Aamu-tv. E 10.09.2008. <https://areena.yle.fi/1-392581#autoplay=true> . [haettu 16.11.2018].

1.4 Sanoma- ja aikakauslehdet

Auto Bild Suomi, 20.01.2016.
<http://autobild.fi/uutiset/auto-haudattiin-maan-alle-piiloon-neuvostojoukoilta-lahti-kayntiin-lahes-70-vuoden-jalkeen> [haettu 22.01.2016].

Helsingin Sanomat, 17.09.2013.

<http://www.hs.fi/kaupunki/a1379382663016> [haettu 14.11.2014].

Helsingin Sanomat, 11.12.2013.

<http://www.hs.fi/ihmiset/art-2000002695231.html> [haettu 12.01.2017].

Helsingin Sanomat, 15.12.2014.

Helsingin Sanomat, 10.09.2019.

<https://www.hs.fi/kulttuuri/art-2000006233666.html> [haettu 04.11.2019].

Länsi-Savo, 06.05.2012.

Länsi-Savo, 23.09.2014.

Maaseudun Tulevaisuus, 13.10.2010.

Taloussanomat, 29.11.2009.

<https://www.is.fi/taloussanomat/art-2000001655875.html>
[haettu 21.03.2018].

Turun Sanomat, 08.08.2014.

Turun Sanomat, 19.08.2014.

Tuulilasi, 10.02.2014.

<http://www.tuulilasi.fi/uutiset/henkiloauto-elaa-parikymppiseksi-nain-saatat-romun-lepoon>
[haettu 16.10.2014].

Uusi Rauma, 29.08. 2012.

1.5 Kuvat

Kuva 1. <http://www.syrjaseutu.fi/2013/11/kuvakimara-metsaautot.html>
[haettu 20.11.2018].

Kuva 2. <http://www.syrjaseutu.fi/2013/11/kuvakimara-metsaautot.html>
[haettu 07.11.2014].

Kuva 3. <http://www.nieppi.com/n/?tag=metsaauto&paged=2>
[haettu 19.09.2014].

Kuva 4. <http://www.syrjaseutu.fi/2013/11/kuvakimara-metsaautot.html>
[haettu 20.11.2018].

1.6 Liitekuvat

Kuva 5. Halonen, Leena: *Metsäauto*. 01.11.2017.

Kuva 6. Halonen, Leena: *Sammalta, oksia ja lunta*. 01.11.2017.

2. Tutkimuskirjallisuus

Aitamäki, Kaarlo: *Autoilu ennen ja nyt. Tie, liikennevälineet, autot, kuorma-autot ja autoilijan yhteiskunta*. Suomen Kuorma-autoliitto ry, Helsinki 1977.

Anttonen, Veikko & Viljanen, Anna Maria: Mary Douglas ja ajattelun yhteisöllisyys. Teoksessa Mary Douglas *Puhtaus ja vaara. Ritualistisen rajanvedon analyysi*. Alkuteos: Purity and Danger. An analysis of the concepts of pollution and taboo (1996.) Alun perin ilmestynyt v.1966. Suom. Virpi Blom & Kaarina Hazard. Osuuskunta Vastapaino, Tampere 2000, 7–25.

Appadurai Arjun: Introduction; commodities and the politics of value. Teoksessa *The social life of things. Commodities in cultural perspective*. Toim. Arjun Appadurai. Cambridge University Press, Cambridge 1986, 3–63.

<https://is.muni.cz/el/1423/jaro2017/SAN106/AppaduraiEdTheSocialLifeOfThings.pdf> [haettu 02.07.2019].

Barad, Karen: Posthumanist Performativity: Toward an Understanding of How Matter Comes to Matter. *Signs*, Vol. 28, No. 3, Gender and Science: New Issues Spring 2003, 801–831.

Bennett, Jane: *Vibrant Matter a political ecology of things*. Duke University Press, Durham & London, 2010.

Burtynsky, Edward: *Manufactured Landscapes*. National Gallery of Canada. Yale University Press, New Haven & Lontoo, 2003.

Deleuze, Gilles & Guattari, Felix: *A Thousand Plateaus: Capitalism and Schizophrenia*. Julkaistu alun perin *Mille Plateaux, volume 2 of Capitalisme et Schizophrenic* (1980). Kääntänyt Brian Massumi. University of Minnesota Press, Minneapolis & Lontoo, 2005. Käännös julkaistu alunperin 1987.

Dewey, John: *Taide kokemuksena*. Alkuteos: Art as Experience (1934). Suom. Antti Immonen & Jarkko S. Tuusvuori. Eurooppalaisen filosofian seura ry/ niin & näin, Tampere 2010.

Douglas, Mary: *Puhtaus ja vaara. Ritualistisen rajanvedon analyysi*. Alkuteos: Purity and Danger. An analysis of the concepts of pollution and taboo. (1996.) Alun perin ilmestynyt v.1966. Suom. Virpi Blom & Kaarina Hazard. Osuuskunta Vastapaino, Tampere 2000.

Durkheim, Emile: *Uskontoelämän alkeismuodot. Australialainen toteemijärjestelmä*. Alkuteos: Les formes é'le'mentaires de la vie religieuse, Le syst`me tote'mique en

- Australie. 5.painos. (1912). Suom. Seppo Randell. Kustannusosakeyhtiö Tammi, Helsinki 1980.
- Edensor, Tim: *Industrial Ruins. Space, Aesthetics and Materiality*. Berg, Oxford 2005.
- Grosz, Elisabeth: *Space, Time and Perversion: Essays on the Politics of Bodies*. Routledge, New York & Lontoo 1995.
- Grönholm, Pertti & Paalumäki, Heli: Esipuhe ja kiitokset. Teoksessa *Kaipaava moderni. Nostalgian ja utopian kohtaamisia Euroopassa 1600-luvulta 2000-luvulle*. Toim. Grönholm, Pertti & Paalumäki, Heli. Turun Historiallinen Yhdistys, Turku 2015, 7–8.
- Grönholm, Pertti & Paalumäki, Heli: Nostalgian ja utopian risteyksessä. Keskusteluja modernin kaipuun merkityksistä ja aikaulottuvuuksista. Teoksessa *Kaipaava moderni. Nostalgian ja utopian kohtaamisia Euroopassa 1600-luvulta 2000-luvulle*. Toim. Grönholm, Pertti & Paalumäki, Heli. Turun Historiallinen Yhdistys, Turku 2015, 9–38.
- Haapala, Arto: Luonnonympäristön estetiikka, Rakennetun ympäristön estetiikka. Teoksessa *Taide ja kauneus- Johdatus estetiikkaan*. Toim. Haapala, Arto & Pulliainen, Ukri. Kirjapaja Oy 2003. (1998). Helsinki, 134–135, 142–143.
- Harvey, Karen: Introduction. Practical matters. Teoksessa *History and Material Culture. A Student's Guide to Approaching*. Toim. Karen Harvey. Routledge, London & New York, 2009, 1–23.
- Ilmonen, Kaj: *Johan on markkinat. Kulutuksen sosiologista tarkastelua*. Vastapaino, Tampere 2007.
- Johnson, Bruce & Salmi, Hannu: Aistien historiaa: Kohteet ja menetelmät. Teoksessa *Tulkinnan polkuja. Kulttuurihistorian tutkimusmenetelmiä*. Toim. Nivala, Asko & Mähkä, Rami. Cultural History- Kulttuurihistoria 10, Turun yliopisto, Turku 2013, 82–106.
- Jones, Owain & Cloke, Paul: *Tree Cultures. The Place of Trees and Trees in their Place*. Berg, Oxford 2002.
- Kalanti, Timo: Auto romanttisen minuuden kotina. Teoksessa *Viettelyksen vaunu. Autoilukulttuurin muutos Suomessa*. Toim. Toiskallio, Kalle. Suomalaisen Kirjallisuuden Seuran toimituksia 841. Helsinki 2001, 95–126.
- Kalanti, Timo: *Ruumis ja rauta: esseitä esineiden sosiaalisuudesta*. Helsingin yliopisto, sosiologian laitos. Yliopistopaino, Helsinki 2009.
- Kopytoff Igor: The cultural biography of things: commoditization as process. Teoksessa *The social life of things. Commodities in cultural perspective*. Toim. Arjun Appadurai. Cambridge University Press, Cambridge 1986, 64–91.
<https://is.muni.cz/el/1423/jaro2017/SAN106/AppaduraiEdTheSocialLifeOfThings.pdf>
[haettu 02.07.2019].

Korkiakangas, Pirjo: Esineiden nostalgisoituminen - ylevöityneen, arkisen ja kansanomaisuuden nostalgiaa. Teoksessa *Pandoran lipas. Virvatulia esineiden maailmasta*. Toim. Vesterinen, Ilmari ja Lönnqvist, Bo. Suomalaisen Kirjallisuuden Seura, Helsinki 2001, 75–101.

Laitinen, Riitta: Ehtoollisen kokeminen paikassa ja tilassa 1600-luvun Suomessa. Teoksessa *Tilan kokemisen kulttuurihistoriaa*. Toim. Riitta Laitinen. Cultural History – Kulttuurihistoria 4, Turun yliopisto, Turku 2004, 127–154.

Laitinen, Riitta: Johdanto tilan kokemisen kulttuurihistoriaan. Teoksessa *Tilan kokemisen kulttuurihistoriaa*. Toim. Riitta Laitinen. Cultural History-Kulttuurihistoria 4, Turun yliopisto, Turku 2004, 1–13.

Laitinen, Riitta: Materiaalinen kaupunki. Kodin tilat ja kaupunkiyhteisö 1600-luvun Turussa. Teoksessa *Historiallinen aikakauskirja* (117) 2/2019, 137–145.

Mah, Alice: *Industrial Ruination, Community, and Place. Landscapes and Legacies of Urban Decline*. University of Toronto Press, Toronto 2012.

Mäkikalli, Maija & Laitinen, Riitta: Johdanto. Materiaalisen kulttuurin historiaa. Teoksessa *Esine ja aika. Materiaalisen kulttuurin historiaa*. Toim. Maija Mäkikalli & Riitta Laitinen. Suomalaisen Kirjallisuuden Seura, Helsinki 2010, 9–33.

Morton, Timothy: *Hyperobjects: Philosophy and Ecology after the End of the World*. University of Minnesota Press, Minneapolis 2013.

Nivala, Asko: Tulevaisuuden raunioilla. Nostalgia saksalaisessa varhaisromantiikassa. Teoksessa *Kaipaava moderni. Nostalgian ja utopian kohtaamisia Euroopassa 1600-luvulta 2000-luvulle*. Toim. Gronholm, Pertti & Paalumäki. Turun Historiallinen Yhdistys, Turku 2015, 69–106.

Paasonen, Susanna: Ihmisiä, kuvia, tekstejä ja teknologioita. Teoksessa *Otteita verkosta, Verkon ja sosiaalisen median tutkimusmenetelmät*. Toim. Salla-Maaria Laaksonen, Janne Matikainen, Minttu Tikka. Vastapaino, Tampere 2013, 34–48.

Roivainen, Päivi: *Pappa-Tunturi – Motorisoitua nostalgiaa*. Kansantieteen pro gradu - tutkielma. Turun yliopisto 2004.

Rossi, Leena: Muisti, muistot ja muistitietohistoria. Teoksessa *Tulkinnan polkuja. Kulttuurihistorian tutkimusmenetelmiä*. Toim. Asko Nivala & Rami Mähkä, Kulttuurihistoria, Turun yliopisto, Turku 2013, 49–81.

Rossi, Leena: Miljoonamoottori ja miljoonavaunu. Toimitusjohtajan statusesineet esimerkkeinä tietämisen ja tekemisen tuottamasta ominaisuudesta. Teoksessa *Esine ja aika. Materiaalisen kulttuurin historiaa*. Toim. Maija Mäkikalli & Riitta Laitinen. Suomalaisen Kirjallisuuden Seura, Helsinki 2010, 214–248.

Ruoff, Eeva: *Monrepos. Muistojen puutarha*. WSOY, Helsinki 1993.

Sarantola-Weiss, Minna: *Sohvaryhmän läpimurto. Kulutuskulttuurin tulo suomalaisiin olohuoneisiin 1960- ja 1970-lukujen vaihteessa*. Suomalaisen Kirjallisuuden Seura, Helsinki 2003.

Sarjala, Jukka: Travelling through urban space: The romantic imagination of E. T. A. Hoffmann. Teoksessa *Travelling Notions of Culture in Early Nineteenth-Century Europe*. Toim. Salmi, Hannu & Nivala, Asko & Sarjala, Jukka. Routledge, New York 2016, 175–192.

Simmel, Georg: *Suurkaupunki ja moderni elämä. Kirjoituksia vuosilta 1895-1917*. Suom. Tiina Huhtanen. Gaudeamus, Helsinki 2005.

Springgay, Stephanie & Truman, Sarah E.: *Walking Methodologies in a More-than-Human World: Walking Lab*. Routledge Advances in Research Methods, Vol 24, Abington, Oxon 2018.

Sutinen, Ville-Juhani: *Kuolleiden muistomerkkien vuosisata. Joutomaan ja raunion estetiikasta*. Kustannusosakeyhtiö Savukeidas, Turku–Tallinna 2016.

Syrjämaa, Taina & Tunturi, Janne: Johdanto. Teoksessa *Eletty ja muistettu tila*. Toim. Syrjämaa, Taina & Tunturi, Janne. Suomen Kirjallisuuden Seura, Helsinki 2002, 7–29.

Tarasti, Eero: *Arvot ja merkit*. Gaudeamus, Helsinki 2004.

Tarasti, Eero: *Johdatus semiotiikkaan. Esseitä taiteen ja kulttuurin merkkijärjestelmään*. Gaudeamus, Helsinki 1990.

Tepora, Tuomas: *Sinun puolestas elää ja kuolla. Suomen liput, nationalismi ja veriuhri 1917-1945*. WSOY, Helsinki 2011.

Turtiainen, Riikka & Östman Sari: Verkkotutkimuksen eettiset haasteet: Armi ja anoreksia. Teoksessa *Otteita verkosta, Verkon ja sosiaalisen median tutkimusmenetelmät*. Toim. Salla-Maaria Laaksonen, Janne Matikainen, Minttu Tikka. Vastapaino, Tampere 2013, 49–67.

Young, Diana: The life and death of cars. Private cars on the Pitjantjatjara Lands, South Australia. Teoksessa *Car cultures. Materializing culture*. Toim. Daniel Miller. Berg Publishers, London 2001, 35–59.

Vesterinen, Ilmari: Esinepelejä. Teoksessa *Pandoran lipas. Virvatulia esineiden maailmasta*. Toim. Vesterinen, Ilmari ja Lönnqvist, Bo. Suomalaisen kirjallisuuden Seura, Helsinki 2001, 13–60.

Muut lähteet

Autoalan tiedotuskeskus -sivusto, <http://www.aut.fi/> [haettu 19.11.2018].

Canon -sivusto, <https://www.canon.fi/> [haettu 04.12.2018].

Infiltration-sivusto, <http://www.infiltration.org/> [haettu 18.04.2017].

Kivi, Jussi -sivusto, <http://www.jussikivi.com> [haettu 19.11.2018].

Kuntaliitto -sivusto, <https://www.kuntaliitto.fi/>.

Kuusakoski Recycling -sivusto, <https://netitse.kuusakoski.fi/> [haettu 04.10.2014].

Kuusakoski Recycling -sivusto, <https://www.kuusakoski.com/fi/> [haettu 19.11.2018].

Laakso Jorma: *Ruostetta ja romantiikkaa; Laulaja Esko Rahkosen nostalginen autokokoelma*, Alfamer Oy, Helsinki 2007.

Metsähallitus, Kadonneen kulttuuriperinnön metsästäjät -blogi, <http://kulttuuriperintoinventointi.blogspot.fi/> [haettu 21.09.2014].

Parviainen, Janne -sivusto, <http://jannepaint.wixsite.com/jannepaint-2/landscapes> [haettu 23.02.2020].

Traficom, Liikenne- ja viestintäviraston sivusto, <https://www.traficom.fi> [haettu 16.03.2020].

Liitteet



Kuva 5. Metsäauto



Kuva 6. Sammalta, oksia ja lunta

Olin saanut vihjeen tästä kohteesta. Varmistin vielä Google Maps -satelliittikuvapalvelusta tarkemman osoitteen etsimällä autot ilmakuvien perusteella. Autot pilkottivat puiden lomasta ja erottuivat hyvin pihapiirin talon ympäriltä. Ajoin kohti määränpäättä ja asettelin kameran valmiiksi syliini. Tiet ja alueet olivat minulle vieraita ja tunsin, kuinka jännitys alkoi kohomaan sisälläni. Reittini kulki autojen omistajan pihapiirin läpi, josta yleinen autotie pieneni metsätieksi. Tiesin, että saisin kulkea autolla pihan poikki, mutta silti minusta tuntui varsin epämiellyttävältä tehdä niin. Yllättyneenä havaitsin, että romuautoista oli tehty muurit molemmille puolille ulko-ovea. Autoista oli myös muodostettu kesäpation reunus. Olisin tietysti kovin mielelläni kuvannut nämä näkymät, mutta minulla ei ollut rohkeutta pysähtyä ja koputella ulko-oveen kuvausluvan hakemiseen.

Tarkoitukseni oli pysäköidä auto metsätien varteen ja palata takaisin ottamaan kuvia metsässä sijaitsevista autoista. Astuessani autosta ulos ymmärsin jättäväni jälkiä tienpintaan, sillä heikko ensilumi oli saavuttanut alueen. Jos talon asuja olisi kiinnostunut ohikulkijasta, hän olisi nähnyt, kuinka autonjäljet menevät talon ohi ja huomannut

takaisin talolle tulevat askeleeni. Toki ymmärsin kulkevani yleisellä autotiellä ja -metsässä, mutta tässä vaiheessa olin jo aika peloissani. Käännyin tieltä metsään ja tein pienen kaartuvan reitinvalinnan kohti metsäautoja.

Oli aivan hiljaista, kuuloaistini tuntui todella herkältä. Lähestyessäni pihapiirin takaista aluetta astuin oksien päälle. Ääni varmasti kantautui hiljaisessa ympäristössä kauas, varmasti talon omistajakin kuulisi sen, jos hän vain olisi samalla hetkellä ulkona. Tunsin sydämeni lyövän nopeasti ja hien kohoavan ihon pintaan. Minun piti varoa oksia, liukastumista kalliolla ja edessä kulki vielä purokin. Saavuttuani autojen luokse valmistauduin ottamaan kuvia. Käteni tärisivät niin paljon, että kuvien ottaminen oli haastavaa. Epätoivo alkoi jo hiipiä mieleeni, mutta tilanne oli vain kestettävä. Hieman hengiteltyäni metsäauton vierellä (kuva numero viisi), sain itseni rauhoiteltua niin, että kuvaaminen onnistui lopulta. Toden totta, näissäkin autoyksilöissä kasvoi sammalta ja muuta pientä kasvustoa. Ruostetta oli paikoin runsaasti, mutta vahvat pelti- ja maalipinnat pitivät vielä puolensa. Värimaailma, monine erilaisina sävyesiintymisineen, oli visuaalisesti miellyttävää katseltavaa. Lähetyvillä oli lato, jonka takana sijaitsi lisää autoja, mutta mielestäni ne olivat liian lähellä pihapiiriä kuuluen näin yksityisalueeseen. Näidenkin autojen vierellä minulle syntyi jo tunne, että olin astunut yksityisyyden alueelle. Metsästä katsottuna autot muodostivat suoja-alueen yleisen ja yksityisen alueen välille ja ennen pihalle saapumista kulkijan oli käveltävä tämän labyrintin läpi.

Lähdin takaisin samoja jälkiäni pitkin ja olin erittäin helpottunut ohitettuani autollani pihapiirin ja jättäessäni paikan taakseni. Koin adrenaliiniryöpyn tuolla matkallani, joka jatkui koko loppupäivän ajan. Vieläkin retkeäni muistellessani voin tuntea edelleen samoja kihelmöiviä tuntemuksia kuin tuolloin kävelyretkelläni kohti autohautausmaata.