
This is an electronic reprint of the original article.
This reprint may differ from the original in pagination and typographic detail.

Laine, Silja

Pyörän ja pyöräilyn historiaa monitieteisesti

Published in:
TEKNIIKAN WAIHEITA: TEKNIK I TIDEN

Julkaistu: 25/10/2019

Document Version
Publisher's PDF, also known as Version of record

Published under the following license:
CC BY-NC-ND

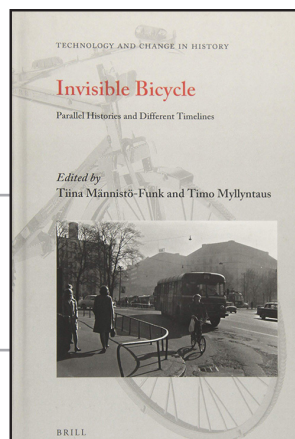
Please cite the original version:
Laine, S. (2019). Pyörän ja pyöräilyn historiaa monitieteisesti. *TEKNIIKAN WAIHEITA: TEKNIK I TIDEN*, 37(3), 73-75. <https://journal.fi/tekniikanwaiheita/article/view/86824>

This material is protected by copyright and other intellectual property rights, and duplication or sale of all or part of any of the repository collections is not permitted, except that material may be duplicated by you for your research use or educational purposes in electronic or print form. You must obtain permission for any other use. Electronic or print copies may not be offered, whether for sale or otherwise to anyone who is not an authorised user.

Pyörän ja pyöräilyn historiaa monitieteisesti

Silja Laine¹

Invisible Bicycle, Parallel Histories and Different Timelines
Series: Technology and Change in History, Volume: 15
Editors: Tiina Männistö-Funk and Timo Myllyntaus 2018.



Tiina Männistö-Funkin ja Timo Myllyntauksen toimittama antologia *Invisible Bicycle, Parallel Histories and Different Timelines* avaa näkökulmia pyörän ja pyöräilyn historiaan monitieteisesti ja monipaikkaisesti. Pyörää tarkastellaan globaalina teknologiana paikallisissa konteksteissa, ja kiinnostuksen kohteena ovat pyöräilyn kulttuuriset tulkinnat ja sosiaaliset ja taloudelliset merkitykset. Artikkeleissa keskitytään toisen maailmansodan jälkeiseen aikaan, vaikka varhaisempiakin vaiheita valotetaan.

Tiina Männistö-Funkin ansiokkaan johdannon lisäksi kirjassa on seitsemän artikkelia, jotka jakautuvat kolmen pääluvun alle. Ensimmäisessä osassa tarkastellaan pyöräilyyn liittyviä diskursseja ja materiaalisuuksia. Toinen osa keskittyy pyörän poliittiseen ja taloudelliseen muotoutumiseen ja kolmas pyöräilyn käytäntöihin. Pyöräilyä voidaan tutkia statussymbolina, poliittisena kannanottona, leikkinä, urheiluna tai osana liikennettä ja julkista kaupunkitilaa. Lista on oikeastaan lähes loputon, sillä pyöräily on niin keskeinen osa modernia elämänmuotoa, että on suorastaan vaikea ajatella, mihin sitä ei voisi liittää. Tässä antologiassa konteksteja ei lähdetä etsimään kaukaa. Sen sijaan pyrkimyksenä on pohtia niitä konteksteja, jotka ovat tämän päivän näkökulmasta relevantteja. Suhde kaupunkisuunnitteluun jää melko vähälle. Poikkeuksen tekee Martin Emanuelin artikkeli, joka käsittelee Tukholman pyöräilyn renessanssia ja sivuaa myös liikennesuunnittelun käytäntöjä, politiikkaa ja aktivismia.

Kirjan johdanto ja artikkelit pyrkivät horjuttamaan pyöräilyhistorian tutkimuksessa pitkään vallinnutta kronologista epäsuhtaa. Aikaisemmin ylikorostuneen 1800-luvun sijaan kirja tekee näkyväksi niitä pyöräilyn osa-alueita ja ajanjaksoja, jotka ovat tutkimuksessa jääneet katveeseen. Pyöräilyn historiaa ja tutkimusta on vaivannut eurosentrisyys, jonka kirjoittajat tunnistavat. Yhtenä tavoitteena on tarkastella pyöräilyä sekä paikallisesta, kansallisesta että transnationaalista näkökulmista. Tavoite on kunnianhimoinen jos ottaa huomioon, että tähänastinen tutkimus on ollut varsin Eurooppa-keskeistä. Täysin tasapainoista kuvaa pyöräilystä globaalissa mittakaavassa lieneekin lähes mahdoton tavoittaa, sillä pyöräilyn kehitys ei ole ollut yhtenäinen tarina. Antologia herättää kuitenkin lukijan mielenkiinnon ja saa miettimään pyöräilyä globaalissa kontekstissa. M. William Steelen artikkeli käsittelee Japanin sodanjälkeistä aikaa ja suuren suosion saavuttaneita pyöräilykisoja, joiden tuotoilla rahoitet-

¹ FT, Tutkijatohtori. Aalto-yliopisto, Taiteen ja suunnittelun korkeakoulu/Maisema-arkkitehtuuri.

tiin maan jälleenrakennusta. Samaan aikaan Euroopassa pyöräilyyn on liittynyt ajatus sen vanhanaikaisuudesta, mikä on pitkään ohjannut esimerkiksi kaupunkisuunnittelua.

Pyöräilyä tarkastellaan teoksessa nimenomaan kulttuurisena ja historiallisena ilmiönä. Vaikka pyöräily on myös talouden näkökulmasta tärkeä ala, siihen ei sisälly samanlaista uutuudenviehätystä ja innovaatiopuhetta kuin moneen muuhun teknologiaan. Nykyisiä pyöräilyyn liittyviä ajankohtaisia kysymyksiä on vaikea ymmärtää ja ratkaista pelkästään tilastolliseen dataan perustuvalla tutkimuksella, jota pyöräilytutkimus on paljolti ollut. Harry Oosterhuisin artikkeli nostaa esiin juuri sen, että suuri osa olemassa olevaa pyöräilytutkimusta perustuu kvantitatiiviseen aineistoon, jonka kautta ei pystytä tavoittamaan yhteiskunnallisia eroja ja niiden syitä. Kiinnostavaa on, että esimerkiksi Belgiassa pyöräily on liittynyt matalampaan sosiaaliseen statukseen kuin Alankomaissa. Yhdysvalloissa, Britanniassa ja Tanskassa pyöräilijät taas ovat keskimääräistä koulutetumpia. Pyöräilyn ja pyöräilyolosuhteiden kehittäminen on usein myös kiistaa julkisesta kaupunkitilasta, ja esimerkiksi Yhdysvalloissa pyöräilijöiden aseman parantaminen on voinut tapahtua köyhempien kaupunginosien kustannuksella. Laadulliselle, kulttuuriselle tutkimukselle on ilmeistä tarvetta, kun halutaan ymmärtää miksi pyöräilyn arvostus on muodostunut sellaiseksi kuin se nykyään on.

Kirjan artikkeleita yhdistävä tutkimuksellinen uteliaisuus kohdistuu siihen, millä tavoin pyörät ja pyöräilijät ovat olleet eri aikoina kulttuurisesti, taloudellisesti tai kaupunkisuunnittelun ja liikenteen näkökulmasta näkyviä tai näkymättömiä – ja erityisesti prosesseihin, joilla näkymättömyyttä ja näkyvyyttä on tuotettu. Pyörät ja pyöräilijät ovat monin tavoin moottoriliikenteen marginaaliin sysäämiä. Pyöräilijöitä kohdellaan eräänlaisena marginaalisena väestöosana, mutta samalla unohtuu, että esimerkiksi 1930-luvun Euroopassa pyörä oli seitsenkertainen määrä autoihin verrattuna. Pyöräilyn tutkimuksen yksi keskeinen haaste onkin siinä, että toisin kuin esimerkiksi autoilusta ja siihen liittyvästä infrastruktuurista, pyöräilystä ei useinkaan jää tutkittavia jälkiä. Lähteitä jää näyttävistä kilpailuista ja vaikkapa 1970-luvulla virinneestä yhteiskunnallisesta aktivismista, mutta pyöräilyn ja pyöräilijöiden arki jää helposti näkymättömäksi.

Pyöräilyn historiaa on tähän asti tutkittu eniten teknologian historian kontekstissa, mutta pyöräilyhistorialle on ollut ominaista ei-akateemisten kirjoitusten suuri määrä. Haasteena onkin erilaisten traditioiden yhteensovittaminen. Tämä ei tietenkään ole vain pyöräilyhistorialle ominaista. Myös vaikkapa junien, raitiovaunujen ja muun julkisen liikenteen historiasta kiinnostuneiden tutkijoiden täytyy pohtia, miten sovittaa yhteen akateemisia ja ei-akateemisiä tutkimusperinteitä. Akateemisten traditioiden ulkopuolella tehty tutkimus on usein kiinnostavaa ja monin tavoin relevanttia, mutta tiedonintressi saattaa olla varsin erilainen kuin akateemisessa tutkimuksessa. Laajempi, vertaileva ja transnationaalinen tutkimusote vaatii kansainvälisiä tutkimusryhmiä ja verkostoja, mistä käsillä oleva kirja on hyvä esimerkki.

Invisible Bicyclen metodologisesti kiinnostavinta antia on pyrkimys yhdistää historiantutkimusta ja *mobility studies* -tutkimuskenttää. *Mobility studies* on liikennemaantieteen ja yhteiskuntatieteen traditiosta ammentava kiinnostava ja dynaaminen tutkimusala, johon suurin osa nykyisestä liikenteen ja liikkumisen tutkimuksesta kiinnittyy, mutta sitä on vaivannut eräänlainen historian puute ja sitä kautta ohut näkemys muutoksen ymmärtämiseen. Näiden kahden tutkimusalan yhdistäminen voikin avata analyttisemmän otteen pyöräilyyn niin, että huomioiduksi tulevat sekä pyörien artefaktisuus että pyöräily historiallisena, kulttuurisena ja kaupunkitilallisena ilmiönä.

Teoksen kriittinen kärki kohdistuu pyöräilyhistorian historiografiaan ja sen tuottamaan kronologiaan, jossa ovat painottuneet ennen kaikkea pyöräilyn varhaisvaiheet 1800-luvulla.

Aiempaa tutkimusta on Männistö-Funkin mukaan värittänyt näkemys varhaisvaihetta seuranneesta pudotuksesta ja sitten 1970-luvulla alkaneesta renessanssista. Pyöräilyhistoriaa on usein myös tutkittu auto- ja moottoriliikenteen historian kronologian läpi, jolloin pyöräily on nähty suhteessa moottoriliikenteeseen, ennen muuta autoihin. Jäykkä kronologia on tuottanut jäykkää tulkintoja ja häivyttänyt varsinkin paikallisia ja kansallisia olosuhteita sekä paikallisen kaupunkipolitiikan merkitystä. Peter Cox huomauttaakin artikkelissaan, että toisin kuin usein ajatellaan, pyörät alkoivat Amerikassa vähentyä liikenteestä jo ennen moottoriliikenteen lisääntymistä. Autoliikenne ja sitä varten rakennettu infrastruktuuri ovat toki tärkeitä, mutta eivät yksin riitä selittämään pyöräilyn määrissä tapahtuneita muutoksia ja vaihteluita. Esimerkiksi Belgian ranskankielisillä alueilla pyöräily on liittynyt alempaan sosiaaliseen statukseen, mutta Alankomaissa pyöräilijöitä on sen varhaisista ajoista asti ollut kaikista yhteiskuntaluokista. Cox esittelee artikkelissaan aiemman pyöräilytutkimuksen konteksteja ja esittää, että nyt on havaittavissa kulttuurinen käänne, joka on vienyt tutkimusta pyörän teknologiasta kohti käyttäjiä ja ilmiöitä esimerkiksi liikenteen historian, luokan, sukupuolen sekä poliittisen vallan konteksteissa.

Invisible bicyclen vertaileva tutkimusote nostaa hyvin esiin sen, kuinka erilaisia eri maanosien liikenne- ja pyöräilyhistoriat voivat olla. Siinä missä pyöräily alkoi vähentyä Amerikassa jo 1900-luvun alussa, se oli Euroopan kaupungeissa yleisin liikkumismuoto ensimmäisen maailmansodan ja 1960-luvun välisenä aikana. Amerikassa väheni nimenomaan aikuisten pyöräily, sillä polkupyörä alettiin nopeasti mieltää lasten välineeksi.

Pyöräily on tutkimuskohteena haastava, sillä se on riippuvainen paitsi luonnonolosuhteista myös julkisten tilojen infrastruktuurista ja sitä tuottavasta politiikasta ja hallinnosta. Pyöräily on jokaiseen maanosaan levinnyt tapa liikkua ja pyöriä on lähes kaikkialla maailmassa, mutta pyöräilijän näkökulmasta jokainen kaupunki on erilainen. *Invisible Bicycle* korostaa kansallisia ja transnationaaleja malleja ja olosuhteita, mutta kansallisvaltioiden sisälläkin voidaan harjoittaa erilaista kaupunki- ja liikennepolitiikkaa, ja eri kaupungeissa voi olla hyvinkin erilaisia pyöräilykulttuureita. Suomessa esimerkiksi Oulu ja Helsinki ovat aivan erilaisia pyöräilykaupunkeja, vaikka saman kansallisvaltion sisällä ovatkin. Pyöräilyn historian ja sen moninaisuuden tuntemus ja ennen kaikkea sen näkyväksi tekeminen on tärkeää, kun rakennetaan tulevaisuuden pyöräilyolosuhteita. Pyöräilyyn kannustetaan ympäristö- ja terveyssyistä ehkä enemmän kuin koskaan aiemmin, mutta pyöräilykulttuuri on monen tekijän yhteissumma eikä aivan helposti ohjailtavissa. Historian ja moninaisuuden tunteminen voi auttaa löytämään vaihtoehtoja ja mahdollisuuksia.