

**SUOMALAISTEN INTERRAIL-MATKUSTAJIEN MAT-
KUSTUSKOKEMUKSILLEN ANTAMAT MERKITYK-
SET**

Liisa Leinonen
Pro gradu -tutkielma
Sosiaalipsykologia
Itä-Suomen yliopisto
Yhteiskuntatieteiden laitos
Marraskuu 2012

ITÄ-SUOMEN YLIOPISTO, Yhteiskuntatieteiden ja kauppatieteiden tiedekunta
Yhteiskuntatieteiden laitos
Sosiaalipsykologian pääaine

LEINONEN, LIISA: Suomalaisten interrail-matkustajien matkustuskokemuksilleen
antamat merkitykset

Pro gradu -tutkielma, 73 sivua, 3 liitettä (4 sivua)

Tutkielman ohjaajat: professori Vilma Hänninen
YTL Mikko Saastamoinen

Marraskuu 2012

Avainsanat: interrail, matkailu, kokemukset, merkitykset

Tutkielma käsittelee suomalaisten interrail-matkailijoiden matkustuskokemuksia ja heidän niille antamia merkityksiä. Lisäksi esitetään tulkintoja siitä, mitä mahdollisia seurauksia näillä kokemuksilla on matkailijoiden identiteetille.

Tutkimuksen lähtökohta on, että interrail-matkailu on osa reppumatkailua, joka on interrailia laajempi käsite. Tutkimuksen teoreettisena viitekehyksenä on eksistentialistinen ja ruumiillinen fenomenologia yhdistettynä postmoderniin identiteettitutkimukseen.

Tutkimus on luonteeltaan kvalitatiivinen. Tutkimusaineisto koostuu 18:sta suomalaisen interrail-matkustajan kirjoittamasta vapaamuotoisesta tekstistä, joissa he kuvaavat omia matkustuskokemuksiaan. Nämä kirjoitukset on analysoitu temaattisesti ja aineistosta on muodostettu viisi teemaa: henkiset, fyysiset, ympäristöön liittyvät, toimintaan liittyvät ja muihin ihmisiin liittyvät kokemukset. Nämä teemat kuvaavat niitä asioita, joihin interrail-matkustaminen kirjoittajien mielessä yhdistyy.

Tutkimukseni perusteella interrail-matkailijoille tärkeimpiä asioita matkalla ovat perustarpeiden tyydyttäminen ja itsen kehittymisen kokemukset. Perustarpeiden tyydyttäminen liittyy esimerkiksi ruoan ja levon tarpeeseen. Itsen kehittyminen taas tarkoittaa seuraavia asioita: näkökulman laajentuminen ja avartuminen erilaisia ja uusia tilanteita kohdatessa, näkökulman tavoitteellinen laajentaminen tällaisia tilanteita etsimällä, kokemusten reflektointi matkan aikana ja mieleen jääneiden asioiden reflektointi jälkikäteen uusissa elämäntilanteissa. Perustarpeiden tyydyttäminen voi liittyä eksistentialistiseen selviytymisen kokemukseen poikkeuksellisissa olosuhteissa, kun taas itsen kehittyminen voidaan nähdä osana oman identiteetin rakentamista.

UNIVERSITY OF EASTERN FINLAND, Faculty of Social Sciences and Business
Studies
Department of Social Sciences
Social Psychology

LEINONEN, LIISA: Meanings given to travel experiences by Finnish inter-rail travellers

Master's thesis, 73 pages, 3 appendices (4 pages)

Advisors: Professor Vilma Hänninen
 Lic. Soc. Sc. Mikko Saastamoinen

November 2012

Keywords: inter-railing, travelling, experiences, meanings

The subject of this master's thesis is Finnish inter-rail travellers' experiences and the meanings they give to these experiences. Moreover the study interprets the potential effects these experiences have on the identities of the travellers.

The starting point for the study is that inter-rail travelling is a part of backpacking, which is a wider concept than inter-railing. The theoretical framework of the study consists of existential and body-related phenomenology combined to the postmodern identity research.

The study is qualitative by nature. The empirical data of the study consists of 18 free-form writings by Finnish inter-rail travellers describing their personal travelling experiences. These writings have been analysed thematically. On the basis of the data I have comprised five themes: mental, physical, environment-related, action-related and other people-related experiences. These themes describe the characteristics that the writers associate with inter-railing.

I argue that the most central issues for inter-rail travellers consist of the satisfaction of the basic needs and the experiences of the development of self. The satisfaction of the basic needs is connected, among others, to eating and resting. The development of self is comprised of the following issues: the widening of the point of view when the traveller gets into varying and new situations; the intentional widening of the point of view in these situations; the reflection of the experiences during the trip and the reflection taking place after the trip in upcoming, new life situations. The satisfaction of the basic needs can be seen as an existential experience of survival in exceptional situations, whereas the development of self can be seen as a part of the building of the writer's identity.

SISÄLTÖ

1 JOHDANTO	3
1.1 Aiheen valinta	3
1.2 Tutkimuskysymysten tarkentaminen ja käsitteiden määrittely	4
1.3 Interrailista ja reppumatkailusta tehtyä tutkimusta	5
1.4 Tutkielman rakenne.....	6
2 REPPUMATKAILU ILMIÖNÄ	7
2.1 Ovatko reppumatkailu ja interrail sama ilmiö?	7
2.2 Reppumatkailun historiaa.....	9
2.3 Reppumatkailu kulttuurisena ilmiönä	11
2.3.1 Reppumatkailijat yhteisönä.....	11
2.3.2 Reppumatkailu alakulttuurina.....	12
2.3.3 Reppumatkailun suhde turismiin.....	13
2.3.4 Reppumatkailijoille tyypillinen käyttäytyminen	14
2.4 Uusia näkökulmia reppumatkailututkimukseen.....	16
2.4.1 Reppumatkailu elämäntapana	16
2.4.2 Uusien viestintävälineiden hyödyntäminen.....	16
3 REPPUMATKAILIJOIDEN KOKEMUSTEN TUTKIMINEN.....	18
3.1 Kokemuksen tutkimisen ongelma.....	18
3.2 Eksistentiaalinen fenomenologia tutkimukseni lähtökohtana	19
3.3 Ruumiinfenomenologia eksistentiaalistisen näkökulman täydentäjänä	20
3.4 Identiteetin näkökulma kokemusten tutkimisessä	21
4 AINEISTON KERÄÄMINEN JA ANALYYSIMENETELMÄT	25
4.1 Aineiston kerääminen	25
4.2 Aineiston luonne	27
4.2.1 Kirjoittajat.....	27
4.2.2 Kirjoitukset	28
4.3 Aineiston luotettavuus	29
4.4 Temaattinen analyysi.....	30
4.5 Eettiset kysymykset.....	31
5 AINEISTON ANALYYSI.....	34
5.1 Teemojen luominen.....	34
5.2 Henkiset kokemukset	34

5.3 Fyysiset kokemukset	40
5.4 Ympäristöön liittyvät kokemukset	44
5.5 Toimintaan liittyvät kokemukset.....	48
5.6 Muihin ihmisiin liittyvät kokemukset	51
5.7 Matkoihin liittyvät odotukset.....	53
5.8 Matkojen merkitykset kirjoittajien myöhempään elämään	54
6 POHDINTAA.....	56
6.1 Kaksi päälinjaa: perustarpeiden tyydyttäminen ja itsen kehittyminen ..	56
6.2 Muita huomioita tutkimuksen tuloksista.....	58
6.3 Tutkimuksen arviointi	60
6.4 Jatkotutkimusehdotukset	61
6.5 Lopuksi.....	62
LÄHTEET.....	64
LIITTEET	70

1 JOHDANTO

1.1 Aiheen valinta

Lähdin ensimmäiselle interrail-matkalleni vuonna 2008. Kyseinen matka oli tyypillinen vasta-alkajan matka, johon oli sisällytetty mahdollisimman (ja mahdottoman) paljon nähtävää ja maitakin kahden viikon matkalle aivan liikaa. Tuosta matkasta jäi kuitenkin sammumaton kiinnostus reilaamista kohtaan, ja lähdin reilille vielä kaksi kertaa, vuosina 2009 ja 2011. Koen näiden matkojen vaikuttaneen itseeni syvästi ja pro gradu -tutkielman aihetta valitessani päätin syventyä interrail-matkustamiseen tarkemmin sosiaalipsykologisen tutkimuksen näkökulmasta.

Interrail on ilmiö, joka on koskettanut monia suomalaisia. Vuonna 1991 arvioitiin, että vuodesta 1972, jolloin interrail perustettiin, suomalaisia reilaajia olisi ollut n. 150 000; lippuja oli myyty silloin yhteensä noin 230 000 kappaletta (Grundström 1991, 112). Luku on tästä tietenkin vielä noussut. Nykyään interrail-lippuja myydään VR:n mukaan vuosittain noin 7500. Viime aikoina interrailin suosio on kohonnut: myynti nousi vuonna 2009 10 prosenttia edellisvuoteen verrattuna (VR-Yhtymä 2010).

Interreilaamista ei ole tutkittu Suomessa juurikaan viime aikoina. Voi kysyä, kannattaako aihetta tutkia juuri nyt, kun interrailin huippuvuodet ovat jo takana. Yhä useampi haluaa matkustaa Euroopan ulkopuolelle ja tämä on yhä useammalle ihmiselle myös mahdollista halpojen lentojen takia. Ajattelin kuitenkin niin, että nyt kun interrail on ollut olemassa jo 40 vuotta, on mahdollista saada tietoa pitemmältä aikaväliltä siitä, mitä reilaaminen suomalaisille on merkinnyt. Myös interrailin suosion viimeaikainen nousu tekee aiheesta ajankohtaisen. Halpojen lentojen vastapainona viimeaikainen trendi on ollut ekologinen ja hidas matkustaminen, joka voi selittää reililippujen kysynnän nousua.

Sosiaalipsykologian kannalta aiheeni on kiinnostava, koska tutkielmassani tarkastelen matkustamisen kontekstissa yksilön suhdetta maailmaan, toisiin ihmisiin ja itseensä. Tutkielmassani nousee esiin useita sosiaalipsykologian tutkimuskohteita, kuten identiteetin kehittyminen matkustuskokemusten kautta, vuorovaikutus sekä asenteet ja ennak-

koluulot. Voi todeta, että matkustaminen on mitä suurimmassa määrin sosiaalipsykologista toimintaa: siinä yksilö joutuu pohtimaan suhdettaan itseensä, matkaseuraansa ja matkallaan kohtaamiinsa ihmisiin sekä koko maailmaan. Tarkastelen aihetta myös kriittisestä näkökulmasta kyseenalaistamalla reppumatkailuun usein liitetyn vaihtoehtoisuuden ja vapauden eetoksen kysymällä, kuinka suuresti reppumatkailu loppujen lopuksi poikkeaa muusta turismista. Onko reilaaminen vain yksi hedonistisen elämäntavan kulutusvalinta muiden joukossa?

1.2 Tutkimuskysymysten tarkentaminen ja käsitteiden määrittely

Tutkimuskysymykseni ovat seuraavat:

- Mitä merkityksiä suomalaiset interrail-matkailijat antavat kokemuksilleen ja mitä yhteisiä ja erilaisia piirteitä näillä kokemuksilla on?
- Voivatko nämä kokemukset muokata reilaajan identiteettiä? Ovatko ne mahdollisesti osa matkailijan identiteetin muodostamisprosessia?

Tutkin näitä kysymyksiä analysoimalla empiiristä kirjoitusaineistoa temaattisesti reppumatkailuun (*backpacking*) liittyvän teoreettisen viitekehyksen avulla. Identiteettiin liittyviä kysymyksiä tarkastelen eräiden postmodernien yhteiskunta- ja identiteettiteoretoisointien kautta.

Reppumatkailu on interrail-matkustamista laajempi käsite. Interrail-matkustus tarkoittaa sitä, että yhdellä junalipulla (Interrail Pass) voi matkustaa vapaasti yhdessä tai useammassa Euroopan maassa. Reppumatkailu taas viittaa laajemmin matkustustapaan, jossa matkustaja liikkuu itsenäisesti – ei matkatoimiston asiakkaana – ja kuljettaa mukanaan mahdollisimman vähän tavaraa yleensä rinkassa (*backpack*). Tosin Elina Grundström (1991, 114) huomauttaa, ettei interrail ole pelkästään alennuslippu, vaan ”kulttuurinen matkapaketti, johon kuuluu yhteisiä toimintatapoja, tavoitteita, ääneen lausumattomia sääntöjä, myyttejä ja jopa rituaaliesineitä”. Interrail-matkustuksen voi nähdä siis osana reppumatkailua tai sen yhtenä, samoja piirteitä käsittävänä ilmiönä. Reppumatkailukäsitteen käyttö voi olla kuitenkin hieman ongelmallista interrailin tutkimisen yhteydessä, mistä kirjoitan lisää luvussa 2.

1.3 Interrailista ja reppumatkailusta tehtyä tutkimusta

Suomessa interrail-matkustaminen on ollut suosittua erityisesti 1980-luvulla. Reilaamisen huippuvuosi oli 1986, jolloin lippuja myytiin 19 327 kappaletta (Grundström 1991, 112). Reilaamisen suosio synnytti 1980-90-luvun taitteessa jonkin verran suomalaista tutkimusta. Jussi Jauhiainen (1989) tarkasteli tutkimuksessaan mm. keitä reilaajat ovat, miksi he lähtevät, missä he käyvät ja miten he käyttävät aikaansa. Elina Grundström (1991) kuvasi haastattelujen perusteella suomalaista reilauskulttuuria ja siihen liitettyjä ”sääntöjä” sekä reilaamisen merkityksiä suomalaisille matkustajille. Hänen mukaansa reilaajat kieltävät etsivänsä maailmankuvaa tai itseään ja kertovat haluavansa ”pitää hauskaa”. Arja Jeisy ja Marja Myllylä (1992) tarkastelivat aikuisia interrail-matkailijoita. Heidän aineistostaan löytyi kuvaus interreilaamisesta prosessina, jossa esiintyy ”koettelemusten kautta voittoon” -tarina.

Reppumatkailututkimus on kaiken kaikkiaan melko nuorta. Ilmiön ensimmäiset käsitteellistykset tehtiin 1970-luvulla, mutta tuolloin aiheesta kirjoittavia tutkijoita oli vielä varsin vähän. 1980-luvulla turismin tutkimuksen yleistyessä reppumatkailututkimus jäi vähemmälle, koska ilmiötä ei nähty taloudellisesti kiinnostavana. Vasta 1990-luvulla reppumatkailu alettiin nähdä yhtenä kaupallisen turismin osa-alueena, ja sen tutkiminen laajeni ja järjestelmällistyi. (Cohen 2004, 43.)

Reppumatkailututkimuksessa ilmiön käsitteellistykset ovat vaihdelleet ”kulkureista” ”nuorisomatkailejiin” ja ”vaeltaviin nuoriin”. Ilmiötä on tutkittu myös esimerkiksi liftaamisen kautta. 1990-luvulla kirjallisuudessa yleistyi kuitenkin käsite reppumatkailija (*backpacker*), joka kuvaa matkustamisen luonnetta: mukana olevia vähäisiä tavaroita kannetaan itse repussa tai rinkassa. (Uriely ym. 2002, 520-521.)

Nytemmin reppumatkailua on tutkittu kansainvälisesti melko paljon. Löytämässäni artikkeleissa tarkastellaan mm. reppumatkustaminen liittyvää identiteetin rakentamista (Bagnoli 2009), matkustamisen merkitystä nuorille aikuisille (Shulman ym. 2006), reppumatkailijoiden kulttuurista itseymmärrystä (Adkins & Grant 2007), reppumatkailijoiden matkustuskulttuuria (Sørensen 2003) ja motivaatiota matkustamiseen (Paris & Teye

2010), reppumatkailijan identiteettiin liittyviä symboleja (Currie ym. 2011), reppumatkailijoiden kertomia narratiiveja (Noy 2004), sitä miten reppumatkailijat eroavat valtavirta-turisteista (Larsen ym. 2011) sekä sitä, millaisia oppimiskokemuksia reppumatkailijat raportoivat (Pearce 2007).

1.4 Tutkielman rakenne

Tutkielmani sisältää kuusi lukua. Luvussa 2 taustoitan reppumatkailu- ja interrail-ilmioita kuvaamalla niiden yhteneväisyyksiä ja eroja, historiaa sekä nykymerkitystä. Pohdin myös reppumatkailijoiden yhteisöä ja siihen liittyviä merkityksiä sekä ilmiön uusia näkökulmia. Jatkan teoreettista osaa luvussa 3, jossa käsittelen tutkielmani teoreettista viitekehystä, eksistentiaalistista fenomenologiaa täydennettynä ruumiin-fenomenologian ja postmodernin identiteettitutkimuksen näkökulmilla. Luvussa 4 käyn läpi tutkimusmenetelmäni ja tutkielmaan liittyviä eettisiä kysymyksiä. Aineiston analyysi on kuvattu luvussa 5, ja viimeisessä, kuudennessa luvussa esittelen tutkielmani johtopäätökset sekä pohdin aiheen jatkotutkimusmahdollisuuksia.

2 REPPUMATKAILU ILMIÖNÄ

2.1 Ovatko reppumatkailu ja interrail sama ilmiö?

Reppumatkailu näyttäytyy monitahoisena, mosaiikkimaisena käsitteensä, jota voi tulkita eri näkökulmista eri tavalla. Reppumatkailijoiden joukko ei ole homogeeninen, vaan siihen kuuluu erilaisia ihmisiä ja matkustustapoja. Joitakin yleisiä piirteitä voi kuitenkin yrittää paikantaa. Reppumatkailu näyttäytyy pikemminkin sosiaalisena konstruktiona kuin joidenkin tiettyjen piirteiden tai matkustustapojen määrittelemänä kategoriana. Keskeiseksi tekijäksi nousee reppumatkailun jatkuvasti muuttuva ja yhä uudelleen määriteltävä ”ideologia”, joita tämän yhteisön tai alakulttuurin jäsenet pyrkivät toteuttamaan.

Esittelen tässä luvussa reppumatkailua ilmiönä taustoittaakseni tutkielmani teoreettisia ja empiirisiä osia. Aluksi tarkastelen reppumatkailun historiaa. Sitten pohdin reppumatkailua yhteisönä ja alakulttuurina ja hahmottelen reppumatkailun suhdetta turismiin. Tarkastelen myös reppumatkailijoille tyypillistä käyttäytymistä kvantitatiivisen tutkimuksen valossa. Luvun loppupuolella esittelen joitakin reppumatkailun uusia tutkimuskohteita. Aivan aluksi pohdin kuitenkin, ovat reppumatkailu ja interrail sama ilmiö.

Reppumatkailun (*backpacking*) käsite on jossain määrin ongelmallinen, kun sitä käytetään interrailin tutkimisen yhteydessä. Kuten aiemmin totesin, interrailin voi nähdä osana reppumatkailuilmiötä niiden yhteneväisten piirteiden perusteella. Pamela Rileyn (1988) tunnettu reppumatkailijaa vastaava määritelmä ”*international long-term budget traveler*” liittää ilmiöön matkustamisen eri maissa, matkan pitkän keston ja vähäisen rahankäytön. Nämä ovat myös perinteisesti olleet interrailin tunnusmerkkejä.

Interrailin erityinen ominaispiirre on matkustaminen junalipun voimassaoloajan Euroopan sisällä, mikä onkin keskeisin ero muuntyyppiseen reppumatkailuun verrattuna. Kansainvälinen reppumatkailututkimus käsittelee usein länsimaiden ulkopuolelle suuntautuvia, interrailia pitempiä, jopa vuoden kestäviä matkoja. Näiden tutkimusten teemat ovat hieman erilaisia kuin interrail-tutkimukseen teemat. Hyvä esimerkki tästä on rep-

pumatkailuilmion tutkiminen kolonialismin näkökulmasta (ks. esim. O'Reilly 2006, 1003). Toki myös interrail-matkustuksen voi tulkita sisältävän kolonialistisia piirteitä, mutta väittäisin, että ainakaan suomalainen reilaaminen ei useinkaan tällaisia sisällä. Suomi ei perinteisesti ole mikään valloittajamaa, ja toisaalta interrail-matkat suuntautuvat usein Suomea suurempiin maihin, kuten Saksaan, Ranskaan ja Iso-Britanniaan, jolloin valloittaja-asette ei tule ainakaan niin suoraan näkyviin.

Toinen eroavaisuus, matkan pituus, tulee yhä korostuneemmaksi mitä nykyaikaisemmasta interrail-matkustamisesta puhutaan. Interrailin historian alussa liput olivat aina kuukauden mittaisia, mutta nykyisin lyhyin lippu on ”10/5 pv”-lippu eli kymmenen päivän aikana saa käyttää junaa viitenä eri päivänä. Tällöin ei voida puhua erityisen pitkäkestoisesta matkasta. On myös huomattava, että perinteisetkään interrail-matkat eivät ole yleensä olleet useita kuukausia kestäviä matkoja ainakaan suomalaisen tutkimuksen perusteella (Jauhiainen 1989, 38), joten vertailu erittäin pitkien kansainvälisessä kirjallisuudessa esiintyvien matkojen kanssa on tässä suhteessa ongelmallista.

Tutkimuksessani pidän kuitenkin relevanttina tarkastella interrail-matkustamista yhtenä reppumatkailun osa-alueena siksi, että näissä kahdessa ilmiössä on niin paljon yhteistä. Käsitteellistystä voi selventää Sørensenin (2003, 852) näkemys reppumatkailijakäsitteestä sosiaalisena konstruktiona. Tämän näkökulman mukaan ei ole kovin olennaista, mihin matkat suuntautuvat tai kuinka pitkään ne kestävät, eikä reppumatkailijakäsitteen määrittelyn tarvitse olla yksiselitteinen. Sørensenin mukaan reppumatkailijakäsite sosiaalisena konstruktiona syntyy sekä sosiaalisesti konstruoidusta identiteetistä että yksilön omasta käsityksestä itsestään. Tällöin reppumatkailija (tai interrail-matkustaja) on käsitteenä pikemminkin sosiaalisesti konstruoitu käsitys tiettytyyppisestä matkailijasta kuin ulkopuolelta eksaktisti tiettyjen piirteiden perusteella määriteltävä kategoria.

Tällainen sosiaalinen konstruointi näkyy myös omassa aineistossani. Kaikki kirjoittajat kuvasivat interrail-kokemuksiaan nimenomaan interrail-käsitteen viitekehityksessä. Tällä tarkoitan sitä, että kaikilla kirjoittajilla oli selvästi jokin käsitys interreilaamisen erityislaatuisuudesta: kaikki kirjoittajat konstruoivat matkaansa suoraan tai epäsuorasti interrail-ilmion viitekehityksessä. Eräs kirjoittaja totesi käyttäneensä interrail-lippua toisella matkalla, mutta ei kuvannut kyseistä matkaa juurikaan, koska määritteli lipun ”työ-

välineeksi” eikä tämän johdosta kokenut relevantiksi kuvata matkaa varsinaisena inter-rail-matkana.

Toinen syy pitää interrail-matkailua yhtenä reppumatkailun alalajina on se tosiasia, että matkailussa on alueellisia eroja johtuen yhteiskunnallisista ja historiallisista tekijöistä, mistä johtuen samantapainen ilmiö saa erilaisia muotoja eri alueilla. Euroopassa maasta toiseen liikkuminen on ollut aikaisempina vuosikymmeninä hankala jo pelkästään viisumien hankkimisen ja valuutan vaihtamisen pulmallisuuden vuoksi. Pohjois-Amerikassa liikkuminen paikasta toiseen on ollut helpompaa erityisesti omalla mantereella, jolloin nämä ongelmat ovat olleet helpommin ratkaistavissa. Tämän vuoksi Yhdysvalloissa ja Kanadassa on pitempi ja rikkaampi kulttuuriperintö liittyen reppumatkailuun; Euroopassa tämä ilmiö on nuorempi ja suppeampi. Ennen edullisen lentomatkailun yleistymistä mahdollisuudet päästä omatomaisesti ulkomaille olivat reilaus, liftaus tai esimerkiksi laivalle pestautuminen, ja näihinkin liittyi varsin suuria haasteita. Matkustaminen vaati siis paljon seikkailumieltä, rohkeutta ja järjestelykykyä. On myös todettava, että interrail perustettiin tavoitteellisesti kontrolloimaan liftaavia ja vaeltavia nuorisojoukkoja ja toisaalta yhdistämään toisen maailmansodan ja kylmän sodan repimää Eurooppaa. Näin reilaus näyttäytyy leimallisesti eurooppalaisena ilmiönä, osana Euroopan kulttuurista ja poliittista historiaa. (ks. esim. Cohen 2004; Kostianen ym. 2004, 233-234)

2.2 Reppumatkailun historiaa

Ihminen on matkustanut luultavasti koko historiansa ajan. Eri lähteet ajoittavat kuitenkin nykyaikaisen reppumatkailun juuret hieman eri aikoihin; esimerkiksi Adler (1985) näkee reppumatkailua edeltäneen kulkurikulttuurin 1600-1700-luvuilla suosittuna Grand Tour -matkailun demokratisoitumisena, kun taas Cohen (2004) pitää esimoderneja maankiertäjiä nykyisten reppumatkailijoiden esivanhempina. Muita esimoderneja matkailijoita ovat olleet esimerkiksi Antiikin ajan kaupankävijät, keskiajan pyhiinvaeltajat, sekä uuden ajan löytöretkeilijät (Kostianen ym. 2004).

Cohenin historiallisen katsauksen mukaan nykyaikaisen reppumatkailijan (*backpacker*) mallina oli kaksi matkustajatyyppeä: ”maankiertäjät” (*tramps*) ja ”kulkurit” (*drifters*).

Maankiertäjät kulkivat ympäriinsä töitä etsien, ja heidän elämäntyyliinsä keskeinen piirre oli, ettei heillä ollut vakituista asuinpaikkaa. (Cohen 2004, 44.) Samantapaisen, joskin yhteisöllisemmän joukon muodostivat 1920-luvun pohjoisamerikkalaiset kulkumiehet, *hobot*, jotka kulkivat kaupungeista toiseen tilapäistyövoimana yleisen työttömyyden ja köyhyyden takia (Anderson 1988). Maankiertäjät antoivat mallin kulkureille, joiden elämäntapa syntyi yhteiskunnasta vieraantumisen seurauksena, mikä kulmineoitui 1960-luvun murrokseen ja erityisesti sen aikaiseen hippikulttuuriin. Kulkurit näkivät maankiertäjien elämäntavan romanttisena, joskin monet heidän matkustustapansa piirteet olivat seurausta nimenomaan 1900-luvun yhteiskunnan erityispiirteistä. (Cohen 2004, 44; Welk 2004, 84-85.)

Kulkureiden ideaalityyppi oli yksinäinen matkustaja, jolle tyypillistä oli kokemusten tuoreus ja spontaanisuus, aikataulun ja matkasuunnitelman puuttuminen, sekä matkustaminen ilman määränpäättä tai edes varsinaisesti määriteltyä tavoitetta. Cohen kuitenkin huomauttaa, että myös näitä yksinäisiä vaeltajia rajoittivat esimerkiksi viisumit ja matkaliput, eikä monellakaan kulkurilla todellisuudessa ollut sellaista kestävyyttä, kykyjä ja taitoja, joita tämäntyyppinen matkustaminen edellyttää. Niinpä ”kulkuri” on käsitteenä pikemminkin ihanne, jonka vain harva pystyi puhtaasti toteuttamaan. (Cohen 2004, 44-46.)

Kulkureiden joukko on kuitenkin antanut esikuvan reppumatkailijoille. Cohen (emt., 49-54) yhdistää reppumatkailija-kategorian synnyn turismin tutkimisen postmodernista näkökulmasta 1990-luvulla. Tällöin matkustamisesta nousi esiin mm. alkuperäisyyden kyseenalaistaminen ja kokemusten ja asenteiden leikkimielisyys sekä hauskanpito. Postmoderni turismi hyväksyy nautinnon, kyseenalaistamisen ja tuttujen kokemusten etsimisen matkustaessa. Reppumatkailua alettiin tarkastella myös siirtymäriittinä ja taikona ”todellisesta elämästä”. Ilmiön kääntöpuolena on kuitenkin reppumatkailun valtavirtaistuminen ja vaihtoehtoisuuden katoaminen, mitä käsittelen tarkemmin tuonnempaan.

2.3 Reppumatkailu kulttuurisena ilmiönä

2.3.1 Reppumatkailijat yhteisönä

Reppumatkailijat muodostavat yhteisön, jolla ei ole aikaa eikä paikkaa, eikä tästä syystä myöskään erityisesti määriteltyjä sääntöjä. Yhteisön ideologia toimii pikemminkin eräänlaisena ”kunniallisuuden koodina”, jossa keskeisimmät piirteet ovat matkustaminen matalalla budjetilla, pyrkimys tavata erilaisia ihmisiä, tunne vapaudesta ja avoimuudesta, matkan järjestäminen itsenäisesti ja yksilöllisesti sekä matkustaminen niin kauan kuin mahdollista. (Welk 2004, 80.) Tästä näkökulmasta reppumatkailijoiden yhteisöä voikin pitää *kuviteltuna yhteisönä* (Anderson 2007), jossa jäsenet eivät tunne toisiaan henkilökohtaisesti, mutta pitävät yllä yhteisön kiinteyttä esimerkiksi tekemällä eroa valtavirtamatkustajiin eli turisteihin. Tämä tapahtuu määrittelemällä turistien matkustamistavat ja -tarkoitukset pinnallisiksi tai nostamalla esiin näiden ryhmien välisiä luokkaristiriitoja, jotka ovat ainakin osittain kuviteltuja (Welk 2004, 80-84).

Toinen näkökulma reppumatkailijoiden yhteisöllisyyteen on Michel Maffesolin käsite uusheimolaisuus (*neo-tribalism*). Käsite liittyy Maffesolin (1996) tulkintaan postmodernista yhteisöllisyydestä. Yltiöyksilöllisyyden tultua tiensä päähän postmoderni yhteisöllisyys liittyy nostalgiaan ja yhteisöllisyyden haluun sekä eräänlaiseen samalla aaltopituudella olemiseen. Aiemmista yhteisöistä poiketen uusheimo ei kuitenkaan sido tai pakota jäseniään, vaan yksilö on vapaa valitsemaan jäsenyytensä ja siteensä yhteisössä.

Uusheimoa luonnehtivat käsitteet valuvuus (*fluidity*), satunnaiset kokoontumiset (*random gatherings*) ja hajaannus (*disperse*) (emt., 76). Tämän määrittelyn perusteella reppumatkailijoiden yhteisö on hyvä esimerkki uusheimolaisuudesta: reppumatkailijoiden yhteisö ei ole kiinteä, vaan jatkuvasti muuttuva ja liikkeessä oleva, kun uusia jäseniä tulee ja entisiä poistuu. Yhteisön keskeinen piirre – ja siinä jopa ideologisesti tavoiteltu asia – on jäsenten välinen satunnainen kohtaaminen. Lisäksi voi hyvällä syyllä sanoa, että yhteisö on hajaantunut, sillä reppumatkailijoita voi löytää mistä päin maailmaa tahansa.

2.3.2 Reppumatkailu alakulttuurina

Reppumatkailijoiden yhteisöä voi tarkastella myös alakulttuurin käsitteen kautta. Richards ja Wilson (2004b, 124-126) väittävät, että reppumatkailu ja koko ”turismin kulttuuri” ovat itse asiassa osa laajempaa ”liikkuvuuden kulttuuria”. Tällöin reppumatkailijoiden joukon määrittelyssä keskeisiä ovat alakulttuurin sisäiset olettamukset ja normit, rituaalit, sankarit ja symbolit.

Sisäiset olettamukset ja normit viittaavat siihen, mitä saa ja ei saa tehdä (emt., 124). Kuten aiemmin mainitsin, Welkin (2004) mukaan toivottavaa on esimerkiksi matkustaminen matalalla budjetilla. Reppumatkailijoiden normien vastaista voi siis olla runsas rahankäyttö matkalla. Rituaalit ovat kollektiivisia tekoja, joilla ei ole varsinaista päämäärää, eikä niitä ole ohjattu, mutta ne ovat kulttuurin säilyttämisen kannalta välttämättömiä (Richards & Wilson 2004b, 124-126). Reppumatkailijoiden rituaaleja voisi olla esimerkiksi matkustamisen itsenäisyyteen liittyvä toiminta, kuten opaskirjan ja tuttavaverkoston hyödyntäminen matkatoimiston palveluiden käyttämisen sijaan.

Richardsin ja Wilsonin mukaan syvempää tasoa reppumatkailijoiden kulttuurissa edustavat sankarit ja symboliikka. Sankarit ovat ihmisiä, jotka edustavat kyseiselle kulttuurille tärkeitä piirteitä. Reppumatkailussa he ovat esimerkiksi henkilöitä, jotka ovat kokeneet matkustaessaan hienoja, vaihtoehtoisia ja vaarallisia kokemuksia. Symbolit taas ovat sanoja, eleitä, mielikuvia ja esineitä, joiden merkityksen vain kulttuurin jäsenet tunnistavat.

Reppumatkailijoiden sankarit ovat sekä todellisia että kuviteltuja ihmisiä, jotka esiintyvät esimerkiksi populaarikulttuurissa, mutta myös luovat näitä representaatioita itse. Tässä keskeisiä hahmoja ovat kirjailijat, kuten Ernest Hemingway, joka oli ensimmäinen reppumatkailijoiden suuri kirjoittaja, beat-sukupolven Jack Kerouac ja Hunter S. Thompson, ”sofistikoituneet matkailijat” Bruce Chatwin ja Paul Theroux sekä ”matkustavat julkkikset” Michael Palin ja Bill Bryson. (Emt., 127-138.) Kirjailijoiden asema reppumatkailijoiden ikoneina kumpuaa luultavasti siitä, että ennen television ja internetin yleistymistä kirjat olivat keskeisin tapa saada tietoa matkustamisesta; myöhemmin nämä henkilöt ovat nousseet kulttihahmoiksi, joiden ansiot muistetaan pitkänkin ajan takaa. Suomessa reppumatkailijoiden sankareita edustavat esimerkiksi taiteilija Pelle

Miljoona ja Madventures-televisiosarjan tekijät Riku Rantala ja Tuomas Milonoff. Sen sijaan reppumatkailija-kirjailijoita meillä ei syystä tai toisesta ole kovinkaan paljon.

Reppumatkailijoiden symboliikan nähdään usein tiivistyvän opaskirjaan ja rinkkaan (Currie ym. 2011; Richards & Wilson 2004b, 125). Opaskirjojen merkityksestä matkailijoille kirjoittavat Currie ym. (2011), joiden mukaan opaskirjoilla on kolme symbolista merkitystä vastaavaa funktiota: ne luovat ja helpottavat kommunikaatiota yhteisössä, ne edustavat oikeanlaista ja toivottua käyttäytymistä ja lisäksi ne vahvistavat yhteisön kiinteyttä ja yhteishenkeä. Rinkan symbolisesta merkityksestä en löytänyt vastaavanlaista tutkimusta, mutta arvelisin, että sillä on samantyyppisiä symbolisia funktioita, koska sen voi nähdä edustavan koko reppumatkailun syvintä olemusta ja ihanteita: helppoa liikkuvuutta ja vähäistä rahankäyttöä.

Myös Sørensen (2003) tarkastelee reppumatkailuilmiötä kulttuurin näkökulmasta. Hän lisää Richardsin ja Wilsonin käsitteellistykseen yksilön näkökulman. Sørensenin keskeinen käsite on vaikeasti suomennettava termin ”*road status*”, joka viittaa siihen arvoon, jonka muut reppumatkailijat toisilleen antavat. Käsite viittaa tavallaan matkailijan ”katu-uskottavuuteen”, vaikka termi onkin eri. Matkailija, jolla on korkea ”road status” maksaa ostoksistaan saman verran kuin paikalliset, matkustaa pitkäkestoisesti ja eri reittejä kuin muut (”*off the beaten track*”) kokee sairastumisia, vaarallisia kokemuksia jne. Olennaista on myös osata tuoda tämä jatkuvasti ilmi oikealla tavalla, esimerkiksi nuhrisilla vaatteilla ja tavaroilla. Nämä piirteet kertovat, että reppumatkailija pystyy toteuttamaan matkansa reppumatkailuideologian mukaisesti – ennen kaikkea säästäväisesti. Statusajattelu tuo reppumatkailijoiden yhteisöön hierarkian, joka kuitenkin on jatkuvasti liikkeessä osana reppumatkailijoiden identiteetin muuttumista. (Emt., 856-858.)

2.3.3 Reppumatkailun suhde turismiin

Yksi keskeinen reppumatkailututkimuksen kysymys on reppumatkailun suhde turismiin. Siitä, pitävätkö reppumatkailijat itseään turisteina, on kaksi vastakkaista mielipidettä. Rileyn (1988, 321-322) mukaan reppumatkailijat inhoavat turisti-käsitettä eivätkä halua tulla liitetyksi siihen. Toisenlaista näkökulmaa edustaa Sørensen (2003, 858), jonka tutkimusten mukaan monet reppumatkailijat hyväksyvät sen, että heidän matkoissaan on

samankaltaisia piirteitä turistimatkojen kanssa, ja että reppumatkailuilmiö voi jopa olla osa turismia. Tulosten eroavaisuutta voi Sørensenin (emt., 858) mukaan selittää se, että Rileyn tutkimuksessa vastaajat olivat matkustaneet kauan, yli vuoden ajan, ja toisaalta kyseisen tutkimuksen jälkeen reppumatkailu on yleistynyt ja institutionalisoitunut matkustusmuotona yhä enemmän.

Welkin (2004, 79-88) tutkimus tukee kuitenkin käsitystä siitä, että reppumatkailijat ha-
luavat erottua turisteista. Kun reppumatkailijat ovat siirtyneet marginaalista yleisesti
tunnustetuksi matkustajaryhmäksi, ero turismiin on tullut yhä epäselvemmäksi johtuen
ilmiön taloudellisesta merkityksestä; sen sijaan reppumatkailijoiden arvot ja koodit ovat
pysyneet jokseenkin samoina. Se, että reppumatkailijat todella edustaisivat vaihtoehtois-
ta tapaa matkustaa, on Welkin mukaan kuitenkin väärä käsitys.

Kuten jo aiemmin totesin, yksi tapa ylläpitää reppumatkailijoiden kuviteltua yhteisöä
(ks. Anderson 2007) on pyrkimys tehdä eroa turisteihin. Welkin mukaan nykyajan rep-
pumatkailijat ovat kuitenkin itse yhä enemmän ja enemmän turistimaisia, mikä johtuu
matkailun tarkoituksellisuuden puutteesta: reppumatka on vain tauko matkustajan omas-
ta konformistisesta elämästä eikä esimerkiksi vallankumouksen väline. Reppumatkaili-
jat tosin pyrkivät olemaan erityisiä ja eriytyneitä esimerkiksi käyttämällä tiettyjä majoi-
tuspaikkoja ja ravintoloita sekä pyrkimällä pukeutumaan paikallisten ihmisten tapaan tai
vähintäänkin mahdollisimman vähän turistimaisesti. Reppumatkailusta on kuitenkin
tullut oma ”teollisuudenalansa”, jossa infrastruktuuri ja palvelut ovat yhtä laajalle levin-
neitä kuin valtavirtaturisteille tarkoitetut. Siksi Welkin mukaan voidaan puhua ”val-
tavirta-reppumatkailusta” aidon vaihtoehtoisuuden sijaan. (Welk 2004, 83-85; 88-90.)

2.3.4 Reppumatkailijoille tyypillinen käyttäytyminen

Tilastojen valossa reppumatkailijat muodostavat kuitenkin tietynlaisen ryhmän, joka
eroaa käyttäytymiseltään ”turisteista”. Richardsin ja Wilsonin (2004a, 18-25) mukaan
suurin osa reppumatkailijoista on nuoria, noin 20-25-vuotiaita, ja heidän joukostaan
vain pieni osa on yli 30-vuotiaita matkustajia. Tosin viime vuosina vanhempien reppu-
matkailijoiden määrä on kasvanut yhä enenevässä määrin (Adkins & Grant 2007, 189).
Reppumatkailijat hyödyntävät tietolähteinään pääasiassa internetiä, perhettä ja ystäviä

sekä opaskirjoja. Erityisesti opaskirjojen hyödyntämisessä ero muihin matkailijatyyppeihin on suuri. (Richards & Wilson 2004a, 18-25.)

Reppumatkailijoiden matkabudjetti on keskimäärin alhaisempi kuin turistien. Tämä näkyy myös ajanvietossa: reppumatkailijat käyttävät vähemmän aikaa ostoksiin ja ravintoloissa ja kahviloissa istumiseen kuin muut matkailijat. Reppumatkailijoiden keskeisimpiä ajanviettotapoja ovat historiallisilla paikoilla ja muistomerkeillä käyminen, kävely ja patikointi sekä museoissa käynti. He myös urheilevat, oleilevat rannoilla, käyvät kulttuuritapahtumissa ja luontokohteissa useammin kuin muut matkailijat. (Emt., 25-28.) Rahankäytön erilaisuus näkyy myös siinä, että reppumatkailijat etsivät harvemmin luksuskokemuksia kuin turistit (Larsen ym. 2011, 698). Reppumatkailijat eroavat muista matkustajatyypeistä myös siinä suhteessa, että he arvioivat matkoihin liittyvät riskit, esimerkiksi ruokaan liittyvät riskit, vähäisemmiksi (emt., 698-700).

Tilastojen avulla voi tarkastella myös reppumatkailijoiden motivaatiota matkustamiseen. Richardsin ja Wilsonin (2004a, 25-27) mukaan reppumatkailijoiden keskeisimmät motivaatiotekijät ovat muihin kulttuureihin tutustuminen, jännityksen kokeminen ja tiedon tai tietämyksen (*knowledge*) lisääntyminen. Lisäksi tavoitteena on mm. psyykkinen rentoutuminen, paikallisten kanssa kommunikointi ja omien kykyjen haastaminen. Parisin ja Teyen (2010, 249-256) tutkimuksessa keskeisimmiksi motivaatiotekijöiksi nousivat kulttuurisen tietämyksen lisääntyminen ja rentoutuminen. Heidän tutkimukseensa nämä tekijät eivät olleet riippuvaisia matkustuskokemusten luonteesta. Muita motivaatiotekijöitä olivat henkilökohtainen tai sosiaalinen kypsyminen, kokemuksellisuus, matkustamisen edullisuus sekä itsenäisyys.

Sen sijaan Larsenin ym. (2011, 697-698; 701-702) tutkimus ei, hieman yllättäen, tue käsitystä, että reppumatkailijoilla olisi muita matkailijoita enemmän sosiaalisia motiiveja, esimerkiksi halua tutustua uusiin kulttuureihin. Sen sijaan heidän motiivinsa ovat jokseenkin samansuuntaiset muiden matkailijoiden kanssa. Tämä tulos tukee aiemmin esittelemääni näkemystä siitä, että reppumatkailijat olisivat itse asiassa pikemminkin valtavirta- kuin vaihtoehtoismatkustajia (Welk 2004).

2.4 Uusia näkökulmia reppumatkailututkimukseen

2.4.1 Reppumatkailu elämäntapana

Reppumatkailuun liitetään usein ”taucoon” (*break*) (Cohen 2004, 51) liittyviä käsitteitä, kuten välivuosi (*gap year*) ja ”lykkäys” (*moratorium*) (Bagnoli 2009, 327; O'Reilly 2006, 998-999). Nämä käsitteet viittaavat ajatukseen, että matkustaminen on jostain arjesta poikkeavaa, josta kuitenkin palataan tavalliseen elämään tietyn ajan kuluttua. Uudemmassa reppumatkailijatutkimuksessa on kuitenkin huomattu, että reppumatkailu näyttää joillekin matkustajille pikemminkin elämäntapana tai elämäntyylinä kuin poikkeuksena ”normaalista” elämästä.

Scott A. Cohen (2011) tarkastelee näitä elämäntapareppumatkailijoita muista reppumatkailijoista poikkeavana ryhmänä, jonka elämäntapaa määrittää jatkuva liikkeessä olo. Cohenin (emt., 1549-1552) mukaan näille elämäntapamatkailijoille on ominaista matkan määrittely elämäntyylinä ja sen perustelu ja oikeuttaminen elämän keskiössä. He kokevat kotiin ja ”normaalielämään” paluun tuottavan kulttuurisen konfliktin suhteessa reppumatkailuelämäntapaan eivätkä useinkaan pyri hyödyntämään matkailukokemuksiinsa normaalielämässä. Osa elämäntapareppumatkailijoista näkee matkailun elämänmittaisena tavoitteena, kun taas osa kokee sen olevan ristiriidassa tulevaisuuden tavoitteiden kanssa. Monien toiveena on löytää uusi koti, mutta paradoksaalisesti useimmat kokevat olevansa eniten ”kotona” matkustaessaan.

2.4.2 Uusien viestintävälineiden hyödyntäminen

Reppumatkailu ei ole muusta elämästä irrallaan oleva saareke, vaan se muuttuu samalla tavalla kuin muukin maailma. Uudet viestintävälineet, kuten matkapuhelimet ja internet ovat vaikuttaneet myös reppumatkailuun: esimerkiksi lentojen ja majoituspaikkojen varaaminen, yhteydenpito muihin matkailijoihin ja tiedon hankkiminen kohdemaista on huomattavasti helpompaa ja edullisempaa kuin aiemmin. Myös yhteydenpito kotiin matkan aikana on helpompaa kuin aiemmin. Reppumatkailun muuttuminen näkyy myös omassa aineistossani. 1970-luvulla matkustanut nainen kirjoittaa seuraavaa:

”Matkan aikana emme ottaneet yhteyttä kertaakaan kotimme. Soittaminen ei tullut mieleenkään. Korteja lähetimme. Vanhemmat eivät sen ajan kii-reissä paneutuneet matkaamme eivätkä käsitykseni mukaan hätäilleet.”

Kun 1970-luvun matkustaja lähettää postikortteja, 2000-luvun reilaaja pystyy etsimään yöpymispaikkansa netistä ja ottamaan puhelinnumerot talteen ongelmatilanteiden varal-le.

”Kustannussyistä päätin yöpyä perhemajoituksessa, ja olin netistä etsinyt järjestön, jonka kautta moinen onnistui. Olin jo sopinut muutaman ensimmäisen yön, minne menisin. (–) Minulla oli alustava aikataulurunko, min-ne menisin milloinkin. Ja lista ihmisten puhelinnumeroista, joiden luona aikoisin yöpyä.” (2000-luvulla matkustanut nainen)

Yksi nykyreilaajan keskeisimpiä työvälineitä onkin internet (Adkins & Grant 2007, 198; Richards & Wilson 2004a), jonka merkitys myös uudenlaisen yhteisöllisyyden tuottajajana on suuri. Adkins ja Grant (2007) tarkastelevat artikkelissaan reppumatkailijoiden virtuaalista yhteisöllisyyttä internetin keskustelupalstojen ”ilmoitustaulujen” (*notice boards*) keskusteluissa. Heidän mukaansa nämä kysymyksiä, neuvoja ja kokemuksia sisältävät keskustelut muuttavat yksilön kokemuksen ryhmäkokemuksen perustaksi ja tuottavat käyttäjissään kansainvälisyyden kokemuksia, mutta myös rakentavat uudenlaisia ”muukalaisten yhteisöjä”. Tämä edistää myös reppumatkailijoiden välistä solidaarisuutta. (Emt., 198-199.)

3 REPPUMATKAILIJOIDEN KOKEMUSTEN TUTKIMINEN

3.1 Kokemuksen tutkimisen ongelma

Ihmisen kokemusten tutkimisen keskeisin ongelma on se, että ihminen voi kokea vain oman elämänsä tapahtumia; toisen elämän kokemuksia ei voi mitenkään tietää tai ymmärtää läpikotaisin. Toinen ihminen voi kertoa omasta kokemuksestaan, mutta hänen antamistaan vihjeistä ja tekemistämme päätelmistä huolimatta emme voi ymmärtää toisen kokemusta niin kuin hän on sen kokenut. (Bruner 1986, 5.)

Kokemukset ovat kokijoilleen tosia, mutta ne eivät ole objektiivisia. Fenomenologisen tutkimuksen tarkoituksena on pyrkiä kuvaamaan mahdollisimman tarkasti kokemukset sellaisina kuin yksilö ne kokee, antaa tutkittavalle oma ääni (Erkkilä 2000). Olen valinnut oman tutkielmani teoreettiseksi lähtökohdaksi eksistentiaalis-fenomenologisen käsityksen kokemuksista merkityssuhteina, koska kyseinen teoreettinen viitekehys toimii mielestäni parhaiten suhteessa menetelmään, jossa olen pyytänyt ihmisiä kirjoittamaan merkityksellisistä kokemuksistaan. Haluan täydentää eksistentiaalista fenomenologiaa ruumiillisuuden ulottuvuudella siksi, että aineistossani interrail-kokemukset ovat usein hyvin fyysisiä ja ruumiillisia. Interreilaajat syövät, juovat, kävelevät ja lepäävät, ja nämä kokemukset ovat yhtä tärkeitä kuin nähtävyyksien näkeminen tai uusien ihmisten tapaaminen.

Mielestäni eksistentiaalis-ruumiillinen fenomenologia ei kuitenkaan riitä teoreettiseksi viitekehyykseksi, jos monipuolista kirjoitusaineistoa haluaa tulkita syvemmin. Siksi fenomenologisen näkökulman yhdistäminen identiteettiin nimenomaan seurausajattelun kautta laajentaa mahdollisuuksia tulkita aineistoa selitysvoimaisesti. Merkityksellisten kokemusten kuvailun lisäksi nostan aineistostani esiin teemoja, jotka liittyvät postmoderniin yhteiskuntaan esimerkiksi elämishakuisuuden ja kulutuksen näkökulmasta. Monet näistä teoretisoinneista suhtautuvat tutkimisiinsa ilmiöihin kriittisesti, joten niiden käyttäminen mahdollistaa myös ilmiön tarkastelun kriittisestä näkökulmasta.

3.2 Eksistentialistinen fenomenologia tutkimukseni lähtökohtana

Eksistentialistinen fenomenologia on Suomessa erityisesti Lauri Rauhalan kehittämä fenomenologian suuntaus, joka perustuu Martin Heideggerin ja Edmund Husserlin filosofioihin. Eksistentialistisen fenomenologian perusajatuksia on, että ihmisen kokemusmaailma eli tajunta on olemassa merkityksinä. Käsite merkitys viittaa tässä ihmisen mielelliseen suhteeseen maailmaan tai omaan itseen; tämä tarkoittaa käytännössä sitä, että ymmärrämme esimerkiksi tuolin tuoliksi tai pöydän pöydäksi. Merkityssuhde syntyy, kun mieli asettuu refleктоivaan suhteeseen kyseessä olevan kohteen kanssa tai Lauri Rauhalan käsittein ”noeettinen” eli mielellinen elämyksellisyys suuntautuu kohteeseen ja sille rakentuu ”noema” eli mieli. Merkityssuhde edellyttää siis tajuavan subjektin, mielellisen toiminnan ja kohteen, johon mielellinen toiminta suuntautuu. Merkityssuhteiden kokonaisuudesta ja niiden suhteutumisesta toisiinsa syntyy yksilön tajunta, subjektiivinen maailmankuva. (Rauhala 1993, 127; Niskanen 2005, 106; Perttula 2005, 116-117.)

Eksistentialistisessa fenomenologiassa merkityksettömiä kokemuksia ei ole olemassa, vaan kaikki kokemukset ovat jollain tavalla mielellisiä – vaikka tajunnan sisällöt eivät aina olekaan intentionaalisia eli kohteeseen ei välttämättä suunnata päämäärähakuista toimintaa. Siksi kokemus on sama asia kuin merkityssuhde. Kokemusten mielellisyys tarkoittaa sitä, että kokemukset ilmenevät elämyksissä ihmiselle aina jonkinlaisina, jos ei tiedostettuina, niin tiedostamattomina. Siinä missä tiedotettu kokemus on tajunnan jäsentynein tai täydentynein ilmentymä, tiedostamaton ei ole selkeästi ymmärrettyä, mutta tärkeää ihmisen maailmankuvan sävyttäjänä. (Rauhala 1995, 41-48, 114-115, Perttula 2005, 116.)

Keskeinen tekijä merkityksen rakentumisessa on esiymmärrys. Esiymmärrys on se kokemusta edeltävä ymmärrys, jonka varassa ihminen merkityksellistää uusia asioita. Esiymmärrys rajaa kokemuksia, mutta on myös välttämätön tulkinnan mahdollistumiseksi, ja tämän vuoksi asioiden ymmärtäminen on aina yhteyksissä ymmärtämistä. (Rauhala 1993, 45; Rauhala 1995, 108; Erkkilä 2000.)

Merkityssuhteille ominaista on myös muuttuvuus, ne eivät ole pysyviä. Uusissa elämäntilanteissa asiat tulkitaan uudella tavalla, kuitenkin aina esiymmärryksen valossa. Eksis-

tentialistisessa fenomenologiassa käytetään fenomenologisessa perinteessä tuttua käsitettä hermeneuttinen kehä, joka viittaa siihen spiraalimaiseen prosessiin, jossa tajunta täydentyy tai ”yksilöllistyy” uusilla merkityssuhteilla. Kun ihminen kohtaa samantapaisia asioita uudessa elämäntilanteessa ja uuden esiymmärryksen kautta, hänen tulkintansa on syvempi tai yksilöllistyneempi kuin aikaisemmin. (Rauhala 1995, 108; Niskanen 2005, 109-110)

Eksistentiaalisen fenomenologian empiirisiä sovelluksia ovat esimerkiksi fenomenologiaa ja hermeneutiikkaa yhdistävä IPA-menetelmä ja fenomenologian soveltaminen psykologiaan. IPA-menetelmä (Interpretative Phenomenological Analysis) eli tulkitseva fenomenologinen analyysi pyrkii tulkitsemaan ja kontekstualisoimaan yksilön persoonallista kokemusta, sitä, miten yksilöt ymmärtävät elämänsä keskeiset tapahtumat. Tämä tapahtuu aineiston temaattisella analyysillä, jossa painotetaan kokonaiskuvaa yksilön kokemuksesta yhdistettynä laajempaan kontekstuaaliseen analyysiin. (Smith ym. 2009.) Fenomenologisessa psykologiassa käytetään IPA:n lisäksi esimerkiksi kuvailevaa fenomenologiaa, hermeneuttista fenomenologiaa ja kriittistä narratiivista analyysia (Langdridge 2007). Omassa tutkielmassani olen hyödyntänyt eksistentiaalista fenomenologiaa metateorianana ja toteuttanut analyysin ilman varsinaista fenomenologista tulkintaa (ks. luku 4.4). Tämä on mielestäni perusteltu ratkaisu, koska aineistoni luonne sopii paremmin yleisempään temaattiseen analyysiin: fenomenologisessa analyysissä tekstejä tulisi olla vain muutamia, mutta niiden pitäisi olla laajempia kuin oman aineistoni tekstit (ks. Smith ym. 2009, 56-57).

3.3 Ruumiinfenomenologia eksistentiaalisen näkökulman täydentäjänä

Mielestäni eksistentiaalista fenomenologiaa voi kritisoida siitä, että se jättää kehollisuuden vähälle huomiolle. Rauhalan tunnetussa kolmijaossa ihminen tulee ihmiseksi tajunnallisuuden, situationaalisuuden ja kehollisuutensa kautta. (Rauhala 1990, 35; 46-47). Siinä missä tajunnallisuus viittaa merkityssuhteeseen ja situationaalisuus kokemusten sijoittuneisuuteen suhteessa maailmaan ja toisiin ihmisiin, kehollisuus toteutuu ihmisen orgaanisina, ”tajuttomina” tapahtumina. (Rauhala 1995, 41-42; Niskanen 2005, 107.) Tämä jako jättää kuitenkin ruumiillisen kokemuksellisuuden alisteiseksi tajunnallisuudelle.

Ruumiinfenomenologia on fenomenologian haara, johon on vaikuttanut erityisesti Maurice Merleau-Ponty (1908-1961). Ruumiinfenomenologia tuo fenomenologiseen perinteeseen näkökulman ruumiin subjektiviteetista. Ruumis aistitaan ja koetaan juuri tässä hetkessä. Ruumis on olemassa jo ennen kielen ja ajattelun kehittymistä: pieni lapsi kokee maailman ensisijaisesti ruumiinsa välityksellä. Myös kaikki kokemukset ovat yhteydessä ruumiillisuuteen: ihminen on sidottu ruumiiseensa eikä voi olla sen ulkopuolella, joten ruumis on aina läsnä kokemuksissa. Ruumis on siis subjektiivinen entiteetti, jonka avulla ihminen reflektoi kokemuksiaan ei-kielellisesti. (Merleau-Ponty 2002, 87-94, 239; Reuter 1996, 146)

Ruumiillisen tietämisen käsite kuvaa sitä, mitä ihminen tietää ruumiinsa kautta ja toisaalta omasta ruumiistaan. Ruumiillinen tietäminen voi olla tietämättään tietämistä: kun ihminen esimerkiksi sairastuu siten, ettei hänen tietoisuutensa toimi normaalilla tavalla, hänelle kertyy kuitenkin tietoa itsestään ruumiinsa kautta. Ruumiillisen tietämisen käsite ei kuitenkaan erota tietoisuutta ruumiista dualistisesti, vaan se perustuu ruumiinfenomenologian ajatukseen siitä, että ruumis, tietäminen ja maailma ovat itse asiassa yhtä. (Uotinen 2010, 86-87; Parviainen 1998, 51, Reuter 1996, 147.)

Ruumiillinen tieto korostuu poikkeusolosuhteiden, kuten sairauksien aikana. Se on ilman tietoista tietoa kuitenkin ”sumeaa”, vaikeasti eriteltävää. Aiheesta kirjoittanut Johanna Uotinen toteaa, että ihmisellä on suuri tarve tulkita ruumiillista tietoa tietoisien tiedon välityksellä – jopa niin suuri, että ruumiillisia kokemuksia on vaikea ”uskoa todellisiksi” ennen niiden tietoistamista. Siksi kokemusten reflektointi myös mielellisesti on tärkeää kokonaisvaltaisen tiedon saavuttamiseksi. (Uotinen 2010, 92-93.)

3.4 Identiteetin näkökulma kokemusten tutkimisessa

Identiteetin käsitettä on käytetty yhteiskuntatieteissä paljon. Nykyisen identiteettitutkimuksen laajuutta kuvaa Zygmunt Baumanin (2001, 140-141) toteamus identiteetin käsitteestä ”prismanä”, jonka läpi kaikkia nykyajan ilmiöitä tarkastellaan. Identiteetin käsite on käyttökelpoinen, kun sitä käytetään määriteltynä, tietyssä merkityksessä. Omassa tutkielmassani käytän identiteetin käsitettä painottaen sen sosiaalista ulottuvuutta. Saas-

tamoisen (2006, 172) mukaan identiteetti tarkoittaa ”tapoja, joilla ihmiset ymmärtävät ja määrittelevät itsensä suhteessa itseensä, sosiaaliseen ympäristöönsä ja kulttuuriinsa”. Kun tätä määritelmää tarkastellaan suhteessa eksistentiaalisen fenomenologian ajatukseen ”mielellisestä suhteesta”, voidaan todeta niiden olevan lähellä toisiaan: molemmat kuvaavat ihmisen tapaa reflektoida ja määritellä itseään suhteessa itseensä ja maailmaan.

Yhteiskunnan muuttuminen vaikuttaa myös yksilön identiteettiin. Siirtyminen modernista postmoderniin on merkinnyt yksilön refleksiivisyyden lisääntymistä ja traditioista vapautumista, mutta myös identiteetin pirstaloitumista ja hajaantumista. Zygmunt Baumanin mukaan postmoderni aika on ”epävarmuuden aikaa” (age of contingency), jossa epävarmuus näyttyy tosin pikemminkin kaikkivoipaisuutena kuin rajoitteena (Bauman 1996a, 51; Heelas 1996, 10-11) Postmodernille yhteiskunnalle tyypillistä on elämyksellisyyden korostaminen. Gerhard Schulze puhuu postmodernista yhteiskunnasta ”elämisyhteiskuntana”. Elämisyhteiskunnassa kulutusvalinnat tehdään pikemminkin sisäisen ohjautuvuuden kuin ulkoisen käyttötärpeen perusteella, jolloin kulutuksen elämyshakuisuus korostuu. Tämä näkyy arjessa esimerkiksi ostoksissa, ulkona käymisessä, lomailussa, ruoassa, vaatteiden valinnassa jne. (Schulze 1999, ref. Alanen 2007.) Voikin ajatella, että reppumatkailun kontekstissa elämyksellisyydellä on keskeinen sija ja että se on yksi tärkeimmistä motivaatiotekijöistä matkalle lähettäessä.

Postmodernin identiteettikäsitteen mukaan identiteetti ei ole pysyvä tai ennalta annettu, vaan pikemminkin prosessinomainen sosiaalinen konstruktio. Postmodernissa yhteiskunnassa yksilöillä on valtava (kulutus)valintojen mahdollisuus (esim. Bauman 2002, 79; Baumeister 1997, 193.) Bauman (2002, 79) kuvaa valintojen mahdollisuutta valtavaksi ruokapöydäksi, jossa ”ruokailijoiden” eli kuluttajien suurin ongelma on tärkeysjärjestyksestä päättäminen: valintoja on niin runsaasti, ettei kaikkea millään pysty kokeilemaan, joten kuluttaja joutuu miettimään jatkuvasti, onko hän käyttänyt rajalliset mahdollisuutensa mahdollisimman hyvin. Matkustamisessa tämän voisi ajatella tarkoittavan sitä valtavaa määrää mahdollisuuksia, joita matkan toteuttamiseen liittyy, mutta myös kysymyksiä siitä, miten toteuttaa itseään parhaiten ja mihin sijoittua matkailun alakulttuurissa (ks edellinen luku).

Bauman (1996b, 200-202) toteaa myös, että postmodernissa ajassa identiteetin muodostumista ei voi pitää lineaarisena toimintana, vaan identiteetti rakentuu pikemminkin ”jatkuva (-) *toiminnasta* minän koostamiseksi” (kursivointi Baumanin), jolla ei kuitenkaan ole tavoitetta tai pysyvää suuntaa. Koostamispyrkimyksen ainoa näkyvä todiste on ihmisen ruumis materiaalisena, konkreettisena perustana, mistä johtuen postmodernille ajalle tyypillistä on kaiken sen korostaminen, mikä liittyy ruumiiseen. Chris Shilling (1993, 4-8) kirjoittaa samasta teemasta todeten postmodernin ruumiin olevan ”projekti”, jossa tyypillinen tapa on ajatella, että ruumista tulee muokata ja parannella osana identiteetin kehittämistä. Keskeistä on terveellisten elämäntapojen noudattaminen ja ulkonäön parantelu eri keinoilla, jotta ruumis ainakin näyttäisi terveeltä ja hyvinvoivalta.

Kevin Hetherington (1998, 18-19; 106-115) tuo identiteetin muodostumiseen tilan näkökulman. Hän kirjoittaa identiteetistä spatiaalisena prosessina, jossa identiteettejä luodaan paitsi omaksumalla niitä tietyistä (symbolisista) tiloista, myös luomalla itse näitä tiloja ns. ”performatiivisilla repertuaareilla”. Rituaaliset prosessit, kuten pyhiinvaellukset ja siirtymäriitit korostavat näiden repertuaarien spatiaalista luonnetta. Esimerkiksi jalkapallofanien suhde stadioniin on erilainen kuin muiden ihmisten: se on merkityksellisempi ja vaikka se muiden näkökulmasta näyttää olevan marginaalissa, se on jalkapallofanille keskiössä. Hetheringtonin mainitsema spatiaalinen repertuaari voisi olla esimerkiksi pyhiinvaellusmatka rakkaalle stadionille. Väittäisin, että spatiaalisen identiteetin näkökulma korostuu matkailijoilla siksi, että koko ilmiössä on kyse tilasta, siirtymisestä merkityksellisestä paikasta toiseen. Reppumatkailijalle tärkeä kokemus voi olla matkustaminen paikkaan, joka reppumatkailijoiden alakulttuurissa koetaan merkityksellisenä. Toisaalta jokainen reppumatkailija voi ainakin periaatteessa luoda oman ainutlaatuisen identiteettinsä suhteessa matkustuskohteeseensa. Taas kerran on kuitenkin huomioitava kriittisten teoreetikkojen kysymys siitä, tekevätkö reppumatkailijat aidosti vapaita ja vaihtoehtoisia valintoja, vai ovatko heidän valintansa yhtä konventionaalisia kuin kaikkien muidenkin tai jopa ”reppumatkailuteollisuuden” ohjailemia.

Länsimaista minuuskäsitystä pidetään usein korostetun individualistisena (esim. Bauman 2001; Baumeister 1997, 193). Ulrich Beck käyttää yksilöllistymisen käsitettä kuvaamaan sitä yhteiskunnallista muutosta, jonka seurauksena ihmiset joutuvat itse ”suunnittelemaan, laatimaan, sovittamaan, parsimaan ja paikkaamaan omat elämänker-

tansa” (Beck 1995, 27). Kysymys ei siis ole esimerkiksi eristymisestä tai yksinäisyydestä, vaan siitä, että yhteiskunnan rakenteet muuttuvat niin, että ihmiset joutuvat ratkaisemaan rakenteellisia ongelmia henkilökohtaisella tasolla. Yksilöllistyminen on pakkoa yksilöllistyä (emt., 29). Reppumatkailun kontekstissa tämän individualistisen ajattelutavan voisi ajatella tarkoittavan sitä, että perinteisen reppumatkailukulttuurin muuttuessa – millä tarkoitan esimerkiksi sellaisia asioita kuin reppumatkailun teollistumista ja keskittymistä tiettyihin paikkoihin – syntyvien mahdollisten haasteiden ratkaiseminen jää yksilöiden vastuulle. Voi ajatella, että reppumatkailu näyttäytyy kollektiivisena kulttuurin muotona, jossa kaikilla on yhteisiä kokemuksia tai ainakin mahdollisuuksia, mutta jossa yksilön odotetaan toteuttavan itseään yksilöllisesti; tekemällä saman asian hieman eri tavalla kuin muut.

4 AINEISTON KERÄÄMINEN JA ANALYYSIMENETELMÄT

4.1 Aineiston kerääminen

Tutkimuksen tavoite tutkia kokemuksia ja niille annettuja merkityksiä sekä lähtökohdaksi valitsemani eksistentiaalis-fenomenologinen lähestymistapa johdattavat toteuttamaan tutkimuksen laadullisilla tutkimusmenetelmillä. Laadullisessa tutkimuksessa elämissä maailmaa tarkastellaan merkitysten maailmana, jossa merkitykset näyttäytyvät nimenomaan ihmiseen ja ihmisiin liittyvinä tapahtumina (Varto 2005, 29). Mahdollisia menetelmiä aineiston keräämiseen voisivat olla autoetnografia eli omien kokemusten tutkiminen, haastatteluiden tekeminen, valmiiden kirjoitusaineistojen käyttäminen ja uusien kirjoitusten kerääminen kirjoituspyynnön avulla. Näistä valitsin uusien kirjoitusten keräämisen, koska koen sen olevan käytännöllinen ja tarkoituksenmukainen tapa hankkia tutkimukseni aineisto.

Kirjoituspyynnön etuja ovat, että se tavoittaa monenlaisia ihmisiä, se on helppoa ja käytännöllistä toteuttaa, tutkijan läsnäolo ei vaikuta kerrottuihin asioihin ja kirjoittaja halutessaan pysyä täysin anonyymina. Lisäksi kirjoituspyynnön etuna verrattuna valmiisiin kirjoitusaineistoihin on, että kirjoituspyynnön avulla tutkija saa esitettyä kirjoittajille juuri niitä kysymyksiä, joihin haluaa vastauksia. Rajoituksia taas ovat, että kirjoituspyynnön sisällön merkitys on suuri kirjoituksia ohjaavana tekijänä, että aineiston laatuun on vaikea vaikuttaa ja että aineistoa voi olla vaikea saada tarpeeksi. Haastattelutilanteissa olisi ollut mahdollista esittää useampia kysymyksiä ja pyytää tarkennusta jos saatuihin vastauksiin. Pyrin kuitenkin eliminoimaan kirjoituspyyntöön liittyvät ongelmat laatimalla kirjoituspyynnön mahdollisimman huolellisesti ja levittämällä sitä useisiin eri paikkoihin. Mikäli aineistoa ei olisi tullut tarpeeksi, olisin voinut tehdä lisäksi haastatteluja ja / tai etsiä kirjoituksia internetistä.

Kirjoituspyynnön (ks. Liite 1) laatimisessa otin huomioon tutkimuskysymykseni, jonka tarkoituksena on selvittää interrail-kokemuksille annettuja merkityksiä. Pyysin kirjoittajia kertomaan niistä kokemuksista, jotka tuntuivat heistä itsestään erityisen merkityksellisiltä. Halusin myös kartoittaa kirjoittajien taustaa ja sitä, missä, milloin ja kuinka mon-

ta kertaa he olivat matkustaneet. Sain kirjoituspyynnön laatimiseen apua tutkielmaseminaarissa, jossa saadun palautteen perusteella muokkasinkin kirjoituspyynnön lopulliseen muotoonsa.

Kirjoituspyyntö tuli esille 10.11.2011 kolmelle matkailuaiheiselle keskustelupalstalle (ks. yhteenveto tästä Liite 2) ja Facebookiin omalle seinälleni, josta se levisi ainakin kolmelle muulle seinälle. Koska kirjoituksia tuli aluksi hyvin vähän – ensimmäisen kuukauden aikana vain kolme – laitoin kirjoituspyynnön 12.12.2011 kolmelle uudelle keskustelupalstalle, ja lisäksi päivitin kahta aiempaa pyyntöä niin, että ne nousivat keskustelun alueen ensimmäisiksi viesteiksi, jolloin ne oli helpompi huomata. Toistin päivittämisen Pallontallaajat.net -sivun ja oman Facebook-seinäni osalta vielä 4.1.2012. Lisäsin pyynnön myös VR Interrailin Facebook-seinälle. Lisäksi kirjoituspyyntö tuli näkyville Kuopion kaupunginkirjaston ja Kuopion kansalaisopiston ilmoitustauluille 5.12.2011.

Kirjoituspyyntöni oli siis esillä matkailuaiheisilla keskustelupalstoilla, sosiaalisessa mediassa (Facebook) ja kahden julkisen tilan ilmoitustaululla. Valitsin nämä kanavat siksi, että kaikki ne ovat ilmaisia, käteviä ja niissä pyyntöä oli mahdollista levittää moneen paikkaan ja päivittää tarvittaessa. Keskustelupalstat tavoittavat aiheesta kiinnostuneita ihmisiä, sosiaalinen media puolestaan tavoittaa ihmisiä henkilökohtaisemmin. Kirjasto ja kansalaisopisto taas tavoittavat kaikenlaisia ihmisiä, myös sellaisia, jotka eivät käytä internetiä.

Näiden kanavien lisäksi kirjoituspyyntö levisi henkilökohtaisten kontaktien kautta siten, että kerroin tuttavilleni ja sukulaisilleni aineiston keräämisestä ja he levittivät pyyntöä eteenpäin omille tuttavilleen. En pysty täysin varmasti sanomaan, kuinka paljon kirjoituksia tuli tätä kautta, mutta saatekirjeiden perusteella tällaisia kirjoituksia oli kuusi kappaletta eli kolmasosa kaikista kirjoituksista.

Sain eri kirjoittajilta yhteensä 18 kirjoitusta, joiden keskipituus on noin 2,94 sivua. Yhteensä aineistoa on siis 53 sivua (fonttikoko 12, Times New Roman, riviväli 1,5). Kirjoitukset saapuivat minulle 12.11.2011-26.1.2012 välisenä aikana. Tiheimmin niitä tuli aivan aineistonkeruun loppuvaiheessa ja jälkeen: 10.1.-26.1.2012 kirjoituksia saapui

yhdeksän. Tähän voi vaikuttaa oma aktiivisuuteni kirjoituspyyntöjen päivityksessä ja levityksessä sekä ihmisten yleinen taipumus jättää asioita viime hetkeen. Kaikki kirjoitukset saapuivat sähköpostin välityksellä, minkä selittää luultavasti se, että se on kirjoittajille helppoa ja ilmaista, ja että suurin osa kirjoittajista näki kirjoituspyynnön internetissä.

4.2 Aineiston luonne

4.2.1 Kirjoittajat

Kirjoitukset saapuivat eri-ikäisiltä ihmisiltä eri puolilta Suomea (ks. yhteenveto kirjoittajista Liite 3). Suurin osa kirjoittajista oli naisia, ja kirjoittajien ikä vaihteli välillä 19-57 vuotta niin, että alle 30-vuotiaita kirjoittajia oli kymmenen, 30-39-vuotiaita kolme ja tätä vanhempia viisi.

Miksi juuri nämä ihmiset valikoituivat kirjoittajiksi? Kolmessa saatekirjeessä mainittiin kiinnostus aiheeseen ja/tai pidettiin matkojen muistelua positiivisena asiana. Yksi kirjoittaja mainitsi innostuneensa aiheesta nähtyään kirjoituspyynnön. Suurin osa kirjoittajista ei kuitenkaan maininnut erityistä syytä kirjoittamiseen. Koska aineisto on melko pieni, sattuma voi selittää kirjoittajien valikoitumista, mutta uskoisin, että kirjoittajiksi valikoitui aiheesta kiinnostuneita henkilöitä. Naisten suurta osuutta kirjoittajista voi selittää se, että naiset osallistuvat yleensä aktiivisemmin tämäntyyppisiin pyyntöihin. Arvioisin myös, että henkilökohtaiset pyynnöt tavoittivat paremmin naisia kuin miehiä.

Merkillepantavaa on, että kaikki kirjoitukset käsittelivät matkoja, jotka oli tehty kirjoittajan ollessa 16-30-vuotias, joten yhtään kirjoitusta interrail-kokemuksesta keski-ikäisenä tai sitä vanhempana en saanut. Tämä voi johtua paitsi siitä, että enemmistö kirjoittajista on nuoria, myös siitä, että aineisto on melko suppea, jolloin siihen ei ole valikoitunut kirjoittajia, jotka olisivat tehneet interrail-matkoja vanhempana. Interrailin ikärajoitukset poistuivat lopullisesti vasta vuonna 1998, mikä voi myös vaikuttaa aikuismatkailijoiden puuttumiseen. Yksi syy voi myös olla se, että vanhemmalla iällä reilaaminen ei ole niin yleistä kuin muun tyyppinen matkustaminen.

Toinen huomionarvoinen seikka on, että 40-49-vuotiaat kirjoittajat puuttuivat aineistosta kokonaan ja tämä näkyi myös 1980-1990-lukua koskevien reilauskertomusten vähäisyytenä. Arvioisin tämän johtuvan siitä, että ilmoitukseni ei välttämättä tavoittanut tämän ikäisiä ihmisiä ja / tai heillä on elämässään muuten niin kiire, etteivät he ehdi kirjoittaa tutkimustarkoitukseen. Sen sijaan tätä nuoremmille ihmisille aihe on tuoreemmassa muistissa ja ajankohtaisempi, vanhemmat ihmiset taas saattavat kokea nostalgiaa muistelleessaan nuoruutensa matkoja.

4.2.2 Kirjoitukset

Kirjoituspyynnössä mainitsin, että kirjoitukset voivat olla vapaamuotoisia. Kirjoituspyynnön kysymykset ohjasivat kuitenkin kirjoitusten rakennetta. Yleisimmin kirjoitukset olivat vapaamuotoisia, mutta noudattelivat ainakin jossain määrin kirjoituspyynnön rakennetta. Tällaisia kirjoituksia oli kymmenen. Näissä kirjoituksissa kirjoittajat kertoivat aluksi taustatietoja itsestään, sitten odotuksiaan matkasta, sitten matkakokemuksia ja lopuksi mitä merkityksiä tai vaikutuksia matkalla oli ollut heille. Kaksi kirjoitusta oli täysin vapaamuotoisia, niissä ei ollut juurikaan yhtenäisyyttä kirjoituspyynnön rakenteeseen. Viisi kirjoitusta oli kirjoitettu kysymys-vastaus-muotoon eli kirjoituksessa oli säilytetty näkyvillä kirjoituspyynnön kysymykset ja niihin oli vastattu suoraan. Yksi kirjoituksista oli matkapäiväkirjamuotoinen ja se olikin kirjoitettu alun perin muuhun kuin tutkimustarkoitukseen. Kyseisessä kirjoituksessa oli lisäksi vastattu kirjoituspyynnössä esitettyihin kysymyksiin.

Kirjoituksista suurin osa, 10 kpl, käsitteli pelkästään 2000-lukua. Yksi käsitteli sekä 1990- että 2000-lukua, yksi pelkästään 1990-lukua, yksi pelkästään 1980-lukua, kaksi sekä 1970- että 1980-lukua ja kaksi pelkästään 1970-lukua. Karkeasti ottaen voi sanoa, että aineisto on sitä laadukkaampaa eli kirjoitukset ovat sitä pitempiä ja yksityiskohtaisempia, mitä lähemmäs nykyhetkeä tullaan. Poikkeuksiakin toki on. Sellaiset kirjoittajat, jotka ovat olleet matkalla vain vähän aikaa sitten, muistavat kokemuksensa todennäköisesti paremmin ja yksityiskohtaisemmin kuin kauan aikaa sitten reilanneet. Aineiston epäsuhtaisuuden vuoksi eri aikojen interrail-kokemuksia on vaikea vertailla keskenään, mutta jonkinlaisia eroja eri vuosikymmenten välillä oli havaittavissa.

Kuusi kirjoittajaa eli kolmasosa oli käynyt useammalla kuin yhdellä interrail-matkalla. Matkoja oli yhteensä 39, joten jokaista kirjoittajaa kohti oli keskimäärin 2,16 matkaa. Niiden osalta, jotka olivat tehneet enemmän kuin yhden matkan, matkoja oli keskimäärin 4,5. Matkustaminen näyttäisi siis olevan tässä aineistossa jonkin verran kasautunutta tietyille kirjoittajille.

Matkat suuntautuivat melko tasaisesti ympäri Eurooppaa. Kirjoittajat kävivät keskimäärin 4,7 maassa matkansa aikana. Suosituin kohdemaana oli Saksa, mikä voi johtua osittain siitä, että maata on perinteisesti käytetty reilien läpikulkumaana. Matkan kesto oli keskimäärin 20,5 päivää matkaa kohti. Lyhyitä interrail-matkoja on ollut mahdollista tehdä vasta 2000-luvulla, ja perinteisesti interrail-matkat ovat kestäneet useita viikkoja. Ennen halpojen lentojen yleistymistä jo Keski-Eurooppaan pääseminen kesti useita päiviä, mikä vaikutti pidentävästi matkojen kestoön (vrt. Jauhiainen 1989, 38).

4.3 Aineiston luotettavuus

Aineiston luotettavuuteen liittyvät kysymykset ovat pientä joukkoa tutkittaessa erilaisia kuin kvantitatiivisessa tutkimuksessa. Sen sijaan, että tutkimus tuottaisi yleistettävää tietoa, voi kysyä, millaisia rooleja tutkittavat ottavat, miten he kuvaavat itseään jne. Tutkijaa kiinnostavat siis tutkittaville ilmiöille annettavat merkitykset. (Ruusuvuori ym. 2010, 14-17.) Näin on myös omassa tutkimuksessani. Tämänäyppisessä tutkimuksessa korostuu myös tutkijan oma aktiivisuus valintojen tekijänä: aineistosta ei ”nouse” mitään, vaan tekijä nostaa sieltä erilaisia asioita ja tekee itse päätökset aineistoon liittyen (Braun & Clarke 2006, 80).

Omassa tutkielmassani aineiston luotettavuuteen vaikuttavat sen keräämisessä tehdyt valinnat eli aineiston kerääminen kirjoituspyynnön ja henkilökohtaisesti esitettyjen pyyntöjen avulla. Kirjoituspyyntö on voinut vaikuttaa ohjailevasti aineiston luonteeseen eli siihen, ketkä kirjoituksia ovat lähettäneet ja millaisia lähetetyt kirjoitukset ovat. Tämä näkyy siinä, että kirjoitusten rakenteet noudattelevat melko usein kirjoituspyynnön rakennetta. Henkilökohtaisesti esitettyihin pyyntöihin olen liittännyt kirjallisen kirjoituspyynnön, jotta kirjoitukset olisivat keskenään mahdollisimman vertailukelpoisia.

Aineiston etuna on, että tekstejä on lukuisia, yhteensä 18. Jokaisesta kirjoituksesta löytyi vähintään yksi kokemus ja aineistosta nousi esiin toistuvia teemoja. Toisaalta monet teemat esiintyivät vain yhdessä kirjoituksessa. Aineistossa on myös vaihtelevuutta eli erityyppisiä kokemuksia (esimerkiksi matkaseura, matkakohde, matkan tavoite, matkan ajankohta).

Aineiston rajoituksia näyttäisivät olevan se, että tietty ikäryhmä (40-49-vuotiaat) puuttuu aineistosta ja mieskirjoittajia on vähän. Aineisto on myös suppea siinä mielessä, että se käsittää ainoastaan nuorten kokemuksia. Aikajänne on pitkä suhteessa tekstien määrään, joten vertailtavuus eri aikakausien välillä on ongelmallista. Näistä rajoituksista huolimatta aineisto oli pro gradu -tutkielmaani varten käyttökelpoinen ja pystyin analysoimaan sitä tyydyttävästi haluamillani tavoilla.

4.4 Temaattinen analyysi

Aineiston temaattinen analyysi tapahtui Braunin ja Clarcken (2006, 87-93) ohjeiden mukaan. Heidän kattava ohjeistuksensa temaattisesta analyysistä sisältää kuusi vaihetta, jotka ovat aineistoon tutustuminen, aineiston koodaaminen, teemojen hahmottaminen, teemojen tarkastelu, teemojen nimeäminen ja määrittely sekä raportin kirjoittaminen.

Aineistoon tutustuminen tarkoittaa sitä, että aineistoa luetaan niin kauan, että se on tuttua. Toisessa vaiheessa aineisto koodataan ns. peruskoodeilla, jotka kertovat aineiston katkelmista niiden olennaisimman sisällön. Kolmannessa vaiheessa aletaan hahmottaa aineiston teemoja eli järjestellään koodatut aineiston katkelmat potentiaalisiksi teemoiksi. Tämän jälkeen neljännessä vaiheessa teemoja tarkastellaan kahdella tasolla: suhteessa niihin itseensä ja suhteessa aineistoon. Tässä vaiheessa teemojen pitäisi olla sisäisesti koherentteja, mutta myös sellaisia, että ne kuvaavat kattavasti ja olennaisilta osin koko aineistoa. Viidennessä vaiheessa teemat nimetään ja niille luodaan ytimekäs määrittely, jonka pitäisi tavoittaa kunkin teeman ydinasiat suhteessa itseensä ja toisiin teemoihin. Viimeisessä vaiheessa kirjoitetaan analyttinen raportti, jonka tarkoitus on selostaa aineiston kertoma ”tarina” raportin lukijalle yksityiskohtaisesti ja vakuuttavasti.

Braun ja Clarke korostavat tutkijan aktiivisuutta temaattisen analyysin tekijänä. Aineistosta ei nouse itsestään esille mitään, kuten tekstit usein antavat ymmärtää silloin, kun tutkija on häivytetty tekstistä pois. Sen sijaan tutkija on se, joka tekee päätökset, päätelmät ja tulkinnat. Hän valitsee esiin nostettavat teemat, nimeää ne ja kirjoittaa niistä analyysin, ja siksi tutkijan on tärkeää tiedostaa omat teoreettiset sitoumuksensa ja omat aineistoon ja tutkimusaiheeseen liittyvät näkökulmansa. (Emt., 80.) Omassa tutkimuksessa pyrin tuomaan lukijalle mahdollisimman helpoksi ymmärtää mitä todella olen tehnyt. Samalla korostan sitä, että tulkinnat ovat minun tekemiäni – joskin toki teoriaan sidottuja – mutta joku toinen olisi voinut tehdä samasta aineistosta hieman erilaisia tulkintoja.

Temaattinen analyysi on huonosti tunnettu ja ”brändätty”, mutta asianmukaisesti tehtynä sillä on monia etuja (Braun & Clarke 2006, 77; 96). Temaattinen analyysi on joustava menetelmä, melko helppo oppia ja toteuttaa, ja se sopii kokemattomallekin tutkijalle. Analyysin tulokset ovat yleensä helppoja ymmärtää. Temaattinen analyysi sopii käyttöön, kun tarvitaan ”tiheä” kuvaus aineistosta ja se voi myös osoittaa aineiston yhteneväisyyksiä ja eroja. Sen avulla voidaan myös osoittaa pääkohtia suurestakin aineistosta. Temaattinen analyysi voi myös tuoda odottamattomia näkökulmia ja tarjota sekä sosiaalisia että psykologisia tulkintoja aineistosta.

Menetelmän rajoituksia ovat se, ettei aineistoa pysty tutkimaan ajallisesti, ja se rajoittaa myös kielellisten merkitysten tutkimista. Analyysimenetelmä voi myös olla ongelmallinen, jos tutkija ei pysty keskittymään tiettyyn näkökulmaan tai jos tutkimuksessa ei ole teoriaa, johon ankkuroida analyysi. (emt., 96-97.) Olen kuitenkin pyrkinyt kiinnittämään alusta asti huomiota teoreettiseen ankkurointiin ja vuoropuheluun teorian ja aineiston välillä.

4.5 Eettiset kysymykset

Tämän tutkielman eettiset kysymykset liittyvät tutkittavien henkilöiden suojelemiseen ja tutkimuksen mahdolliseen vahingollisuuteen.

Tutkittavien henkilöiden suojeleminen on keskeinen asia tutkimuksen eettisyyden kannalta. Tuomen ja Sarajärven (2009, 131) mukaan tutkijan on selvitettävä osallistujille tutkimuksen tavoitteet, menetelmät ja mahdolliset riskit. Osallistuminen tulee olla vapaaehtoista ja tutkittavilla tulee olla oikeus kieltäytyä tutkimukseen osallistumisesta. Tutkijan pitää varmistaa, että osallistuja tietää, mistä tutkimuksessa on kysymys ja osallistujille ei saa aiheutua vahinkoa tutkimukseen osallistumisesta.

Tutkimustietojen täytyy olla luottamuksellisia. Tämä tarkoittaa sitä, että tutkimuksen yhteydessä saatuja tietoja ei anneta ulkopuolisten käyttöön eikä tietoja hyödynnetä muuhun kuin tutkimustarkoitukseen. Osallistujien tulee jäädä nimettömiksi. Tutkittavat voivat myös odottaa tutkijalta vastuuntuntoa ja lupaamiensa asioiden noudattamista. (emt., 131.)

Omassa tutkielmassani olen ottanut tutkittavien henkilöiden suojelemisen huomioon seuraavilla tavoilla. Olen kertonut kirjoituspyynnössä, kuka tutkielman tekijä on, mihin tekstejä käytetään ja missä organisaatiossa tutkielma tehdään. Kirjoittajilla on ollut mahdollisuus lähettää tekstinsä täysin anonymisti. Niissä tapauksissa, joissa kirjoittaja paljastaa henkilöllisyytensä, se ei tule muiden tietoon, koska niihin sähköposteihin, joissa tunnistetiedot ovat, on pääsy vain minulla. Yksittäisiä paikkakuntia ei tutkimuksessa mainita tai ne on muutettu anonymiteetin säilyttämiseksi.

Kirjoittajat ovat lähettäneet tekstit minulle vapaaehtoisesti ja siten antaneet tekstinsä tutkimuskäyttöön. Tekstejä ei käytetä mihinkään muuhun kuin tutkimuskäyttöön ja aineisto tuhotaan tutkimuksen päätyttyä. Henkilökohtaisia pyyntöjä esittäessäni olen huolellisesti pyrkinyt välttämään painostavaa sävyä, enkä ole palannut asiaan uudestaan, mikäli olen esittänyt pyynnön jollekin henkilölle eikä hän ole reagoinut siihen.

Tutkimuksen mahdollinen vahingollisuus viittaa kysymykseen siitä, voiko tutkimus olla vahingollinen jollekin osapuolelle, ensisijaisesti tutkittaville henkilöille (Tuomi & Sarajärvi 2009, 130). Matkustaminen ei ole aiheena todennäköisesti kovin ahdistava tai kipeä, mutta kirjoittajille voi periaatteessa aiheutua ahdistusta asioiden muisteleminen. Toisaalta kokemusten muisteleminen ja niistä kirjoittaminen voi tuottaa myös iloa kirjoittajille. Näihin asioihin minun on tutkielman tekijänä hyvin vaikeata vaikuttaa. Ko-

rotaisin tässä yhteydessä kuitenkin tutkimukseen kirjoittaneiden henkilöiden vapaaehtoisuutta osallistua tutkimukseen.

Tutkimus voi periaatteessa vahingoittaa interrail-matkustajia joukkona, jos tutkimuksen myötä heihin kohdistuu esimerkiksi enemmän ennakkoluuloja. Tähänkään minun on erittäin vaikea vaikuttaa yksittäisten ihmisten reaktioiden kohdalla, mutta pyrin kirjoittamaan aiheesta neutraalisti ja objektiivisesti. Toisaalta interrail-matkustajia tai aiheesta kiinnostuneita voi hyödyttää se, että aiheesta tehdään tutkimusta, sillä sitä kautta aiheesta on enemmän tietoa ja sen tunnettuus lisääntyy.

5 AINEISTON ANALYYSI

5.1 Teemojen luominen

Tässä luvussa esitän aineiston temaattisen analyysin tulokset teema teemalta. Olen analysoinut aineiston systemaattisesti ja nimennyt sisällöstä viisi pääteemaa, jotka ovat 1) henkiset kokemukset, 2) fyysiset kokemukset, 3) ympäristöön liittyvät kokemukset, 4) toimintaan liittyvät kokemukset ja 5) muihin ihmisiin liittyvät kokemukset. Lisäksi olen analysoinut teemoittain niitä odotuksia, joita kirjoittajilla oli ennen matkalle lähtöä sekä matkakokemusten merkityksiä kirjoittajien myöhempään elämään. Kirjoituspyynnössä esitin nämä kysymykset erikseen, joten on luontevaa myös käsitellä niitä erikseen.

Olen täydentänyt analyysia käyttämällä sitaatteja kirjoittajien teksteistä. Sitaatit ovat alkuperäisessä kirjoitusasussaan. Suluissa oleva ajatusviiva tarkoittaa, että sitaatista on poistettu asiasisällön kannalta epäoleennaista tekstiä lukemisen helpottamiseksi. Olen pyrkinyt vaikeuttamaan kirjoittajien tunnistamista kertomalla vain kirjoittajan sukupuolen sekä matkustusajankohdan vuosikymmenen tarkkuudella. Niiden henkilöiden kohdalla, jotka ovat matkustaneet kahdella eri vuosikymmenellä, olen käyttänyt sitä vuosikymmentä, josta kyseinen sitaatti kertoo. Epäselvissä tapauksissa olen maininnut molemmat vuosikymmenet.

5.2 Henkiset kokemukset

Ensimmäisen pääteeman, henkiset kokemukset, olen muodostanut tarkastelemalla kirjoittajien kuvaamia mielen sisäisiä, psyykkisiä kokemuksia. Tämä teema on sikäli mielenkioinen, että kirjoittajat ovat antaneet kokemuksilleen merkityksiä jo niitä nimitessään. Esimerkiksi kokemus, joka on nimetty vapauden kokemukseksi, sisältää itsessään tietyn merkityksen kirjoittajan mielessä. Olen jakanut kirjoittajien mainitseman kokemukset neljään alateemaan, jotka ovat 1) ymmärrystä lisänneet kokemukset, 2) vapauden kokemukset, 3) pärjääminen ja 4) hyvät ja huonot hetket.

Ymmärrystä lisänneet kokemukset

Yksi keskeisimpiä ja yleisimpiä teemoja aineistossani on, miten matka on lisännyt kirjoittajien ymmärrystä ja laajentanut heidän näkökulmaansa maailmaan. Kirjoittajat ovat kokeneet vaikuttavia, itselleen uusia, hämmentäviä, ikäviä ja koskettavia kokemuksia sekä olleet kosketuksissa kohdemaiden poliittiseen tilanteeseen, erityisesti entisellä Jugoslavian alueella.

”Ensimmäinen tapahtuma mistä reilillä yllätyin ja jäi mieleeni, oli rajan ylitys Kroatiasta Sloveniaan siirryttäessä. Kaikki junassa olleet kroatialaiset olivat aivan hiljaa ja vähän kuin peloissaan slovenialaisten rajavartioiden astuessa junaan. Edessämme istuva äitikin näytti paniikissa käskävän poikiensa olla hiljaa. Tiesin kyllä, että alueella on käyty sotaa 90-luvulla, mutta en uskonut, että sen vaikutuksia pystyisi yhä huomaamaan. Lisäksi Kroatiasta jäi mieleen raivaamattomat miinakentät, joiden varoitusmerkkejä oli useiden junaratojen varrella.” (2000-luvulla matkustanut nainen)

”Madridissa näin myös ensimmäistä kertaa prostituutiota keskellä päivää ja samalla puistoalueella muutaman itsensäpaljastelijankin, perheiden suosiman alueen vieressä. Se hämmensi ja jäi mieleen.” (2000-luvulla matkustanut nainen)

Kirjoittajat kuvaavat myös itse sitä, miten interrail-matka lisäsi heidän ymmärrystään. Kirjoittajien mukaan matka aiheutti ”maailmankansalaistumista” (2000-luvulla matkustanut nainen) ja kokemuksen ”maailman avautumisesta”. (1970-luvulla matkustanut nainen). Eräs kirjoittaja kuvaa oivallusta, jonka sai yöpyessään tavallisessa perheessä matkan aikana.

”Merkityksellinen oli myös eräs yksinhuoltajaisän ja hänen tyttärensä koti, sillä se oli hyvin erilainen siitä, millainen omani oli (–). Olin ihan että ’tuollaistakin voi olla. Kaikkea sitä näkee.’ Tällaiset kokemukset auttoivat ymmärtämään sitä, ettei minusta ole pakko tulla samanlaista aikuista kuin vanhempani ovat. Eikä tulevan kotini tarvitse olla samanlainen.” (2000-luvulla matkustanut nainen)

Tutkimuksissa reppumatkailijat kertovat ”kypsemmästä” tai ”tietoisemmasta” identiteettistä tai itsestä (Bagnoli 2009, 331; Shulman 2006, 238-239). Omassa aineistossani korostuivat kuitenkin identiteettipuheen sijaan kokemukset, jotka olivat jääneet mieleen

ja joille oli annettu merkityksiä, luultavasti johtuen kirjoituspyynnön muotoilusta (ks. Liite 1). Voi kuitenkin ajatella, että esimerkiksi kirjoittaja, joka oivalsi, ettei hänestä tarvitse tulla samanlainen kuin vanhemmistaan, oli matkan jälkeen ”kypsempi” kuin ennen matkalle lähtöä. Samalla tavalla ”maailmankansalaistuminen” ja ”maailman avautumisen” kokemukset voivat kertoa muuttuneesta identiteetistä, vaikka kirjoittajat eivät identiteetti-sanaa käytäkään.

Vapauden kokemukset

Interrail-matkustamiseen liitetään usein vapauden ja seikkailun kokemus. Matka voi toimia kontrastina arjelle (Jeisy & Myllylä 1992, 65) tai olla ”tauko” todellisesta elämästä (Cohen 2004, 51). Jotkut tutkijat kuitenkin kyseenalaistavat reppumatkailijoiden todellisen vapauden, sillä heidän mukaansa reppumatkailijat tekevät tosiasiasa hyvin konventionaalisia valintoja, jotka kumpuavat heidän omista kulttuureistaan (ks. luku 2, Welk 2004, 88-90).

Omassa aineistossani kirjoittajat kokivat vapauden tunteen positiivisena asiana. Eräs kirjoittaja kertoo vapauden olleen ”*ihaninta*” (1970-luvulla matkustanut nainen). Toinen kirjoittaja taas kertoo pitävänsä interrail-matkustamisesta juuri vapauden tunteen takia; se ”*antoi tietyllä tavalla eräänlaisen suuren vapauden tunteen, jollaista en ole muuten kokenut*” (2010-luvulla matkustanut nainen). Jälkimmäisen kirjoittajan voi tulkita löytäneen vapauden tunteen matkustamisessa arjen tai ”tavallisen elämän” ulkopuolella.

Eräs kirjoittaja määrittelee reilimatallaan kokemansa vapauden tunteen toiminnan ja vastuun näkökulmasta. Hänen mukaansa ”*mieleenpainuvaa oli (-) vapauden tunne. Koin, että saimme tehdä mitä halusimme emmekä olleet vastuussa kuin itsellemme.*” (2000-luvulla matkustanut nainen) Sitaatin perusteella vapauden voi tulkita liittyvän itsenäisyyteen tai eräänlaiseen ”itsellisyyteen”, mikä on tullut esiin aiemmassakin tutkimuksessa. Bagnolin (2009, 331-332) mukaan erityisesti naismatkustajilla vapaus, seikkailu ja itsenäistyminen kietoutuvat yhteen, jolloin matka voi johtaa identiteetin uudelleenmäärittelyyn ”pienestä tytöstä” vapaaksi ja itsenäiseksi naiseksi.

Pärjääminen

”Kokemukset, jotka olivat itselle merkityksellisimpiä: Pääasiassa yleisesti se, että sai tuntea pitävänsä itsestään huolta vieraassa ympäristössä ja pärjäävänsä siellä.” (2000-luvulla matkustanut nainen)

”Merkityksellistä oli vastuun ottaminen sekä itsestä, ystävistä ja tavaroista huolehtiminen.” (2000-luvulla matkustanut nainen)

Kirjoittajat kokivat reilatessaan merkitykselliseksi pärjäämisen ja vastuun ottamisen. Pärjääminen reilillä nähtiin merkinä siitä, että kirjoittaja selviytyisi muuallakin itsenäisesti. Järjestelyiden omatoimisen hoitamisen onnistuminen nähtiin positiivisena kokemuksena.

”Jännittävää oli myös se, että jouduimme tietenkin itse järjestämään kaiken. Alusta saakka suunnittelimme ja toteutimme matkan keskenämme ilman ”aikuisia”, ja reissun päällä oli hienoa huomata, että esim. hostelli-varaukset ja muut järjestelyt olivat onnistuneet.” (2000-luvulla matkustanut nainen)

Tähän teemaan olen liittänyt myös kokemukset reilaamisen turvallisuudesta ja turvattomuudesta. Aineistossa puhuttiin näistä teemoista melko vähän, mikä saattaa kertoa siitä, että tähän liittyviä kokemuksia ei ollut paljon. Eräs kirjoittaja kuitenkin kuvaa, että *”pelottavinta matkan aikana olivat sellaiset yllätykset, jossa matkaliput tai passit olivat vaarassa.”* (1970-luvulla matkustanut nainen)

Ongelmatilanteet, pienet tai suuret, ovat reilillä yleisiä, kun matkustaessa liikutaan paljon paikasta toiseen eikä kaikkea ole välttämättä suunniteltu etukäteen tai suunnitelmat pettävät. Ongelmatilanteet liittyvät useimmiten rahojen loppumiseen, yösjän puuttumiseen, eksymiseen ja interrail-lippujen käyttöön. Ratkaisut löytyvät luovuudella, hyvällä onnella ja ystävällisten ihmisten avulla – sekä vanhempien rahalähetyksillä.

Reilaamiseen liittyvät ongelmatilanteet ovat sikäli erilaisia arkipäiväisiin tilanteisiin verrattuna, että reilaajat joutuvat ratkaisemaan ja selvittämään ne itsenäisesti. Aineistoni kaikki kirjoittajat ovat olleet matkustaessaan melko nuoria, ja itsenäistyminen on muutenkin saattanut olla vasta melko alkuvaiheessa. Ongelmatilanteisiin liittyvistä tunteista

ei kirjoitettu paljoakaan, mutta monet kirjoittajat muistelivat heitä auttaneita ihmisiä positiivisella mielellä.

Monet tekstit viittaavat myös siihen, että ongelmatilanteiden kohtaaminen olisi ollut kasvattavaa ja jopa hyödyllistä. 2000-luvulla matkustanut nainen kirjoittaa:

”Epävarmuuden sietokyky kasvoi, kun vastaan tuli tilanteita, joissa emme ymmärtäneet ohjeita (tai mitään puhetta jota ympärillä kuului) ja piti vain luottaa siihen, että kaikki järjestyy.”

Toinen, melko nuorena matkustanut nainen kirjoittaa, on kokenut reilaamisen vielä kasvattavampana:

”Yksin reilaaminen opetti, että pärjään tarvittaessa täysin omillani, jos niin haluan, ja että maailma on täynnä ystävällisiä ja auttavaisia ihmisiä, kun vain uskaltaa kysyä apua.” (2010-luvulla matkustanut nainen)

Kypsymisen ja identiteetin muuttumisen voi siis liittää myös pärjäämisen teemaan. Monet kirjoittajat kuvaavat oivallusta siitä, että pärjää yksinään maailmalla – joillakin nuorilla reilaajilla tämä on ollut ilmeisesti ensimmäisiä yksin pärjäämisen kokemuksia. Voi kuitenkin pohtia, kokevatko kirjoittajat pärjäämisen asiaksi, joka kuuluu ”hyvän” reilajan ominaisuuksiin (vrt. Welk 2004, 80). Lähes kautta linjan kirjoittajat korostavat pärjäämisen merkitystä matkan onnistumiselle ja matkustamisen kasvattavaa luonnetta. Erästä kirjoituksesta löytyy kuitenkin kuvaus ”romahtamisen” kokemuksesta.

”Ollessani puolessa välissä reissua kolme päivää putkeen enemmän tai vähemmän jatkuvan epävarmuuden alaisena (mikä juna, mikä asema, mihin aikaan, olenko oikeassa paikassa, löydätkö perille, missä nukun, toivottavasti minua ei ryöstetä yksin ollessani...), koin henkisen romahduksen, kun vihdoinkin pääsin perille turvalliseen paikkaan Hampurin merimieskirkkoon, ja kaikki jännitys laukesi. (–) Kun jännitys sitten laukesi, itkin (väsymyksestä?) puoli tuntia. Oli jännä havaita, miten aikuinen ihminen tiukassa paikassa pystyy pitämään itsensä kasassa, mutta kun stressi laukeaa, kaikki tunteet tulvahtavat kerralla yli laidan. Stressi ja ulkoiset paineet reissun päällä tuntuivat myös täysin erilaisilta kuin tutulla maaperällä.” (2010-luvulla matkustanut nainen)

Kyseinen kirjoittaja kuvaa ”romahtamista” päästyään turvalliseksi kokemaansa paikkaan, merimieskirkkoon. Mielestäni kyseistä kuvausta ei kuitenkaan pidä tulkita siten,

että kirjoittaja olisi jotenkin epäonnistunut ”pärsäimisessä”, vaan kyse voi olla yksinkertaisesti siitä, että matkalla on hyviä ja huonoja hetkiä, kuten seuraava kuvaus osoittaa.

Hyvät ja huonot hetket

Matkustaessa mieliala vaihtelee. Läpi koko aineiston kävi ilmi, että huonoja hetkiä aiheuttivat käytännön ongelmat, esimerkiksi ongelmat junissa tai eksyminen ja tähän liittyen usein ruumiillinen rasitus. Myös riitely matkaseuran kanssa aiheutti pahaa mieltä. Toisaalta ongelmat eivät välttämättä jälkikäteen tuntuneet niin ikäviltä kuin matkan aikana.

*”Matka ei kuitenkaan ollut pelkkää juhlaa, sillä huonojakin hetkiä mahtui mukaan. Jännä kuitenkin, että näin jälkikäteen muisteltuna ne eivät tunnu niin kamalan huonoilta. Välillä oli nälkä, välillä oli vilu, välillä nukutti mutta ei päässyt nukkumaan, mutta ne kaikki tuntuvat nyt vain jännittävil-
tä seikkailullisilta elementeiltä. Uupumusta ikävämpiä asioita olivat kol-
mihen kisen seurueemme välien ajoittainen kiristyminen. Se ei liene mi-
kään ihme, jos kolme ihmistä on kuukauden ajan koko ajan yhdessä poik-
keuksellisissa olosuhteissa.” (1990-luvulla matkustanut mies)*

Hyvien hetkien syntyminen ei ole niin helposti määriteltävissä. Aineistossani kirjoittajien hyvä mieli kumpuaa esimerkiksi hyvästä tunnelmasta ja mielenkiintoisista paikoista.

*”Yksi parhaimmista matkapäivistäni oli rento sunnuntaipäivä Retiron puistossa Madridissa. Uusi ystäväni oli kutsunut minut sinne viettämään aikaa. Ihmisiä oli paljon liikkeellä, soutelemassa, kävelyllä. Yhdelle auki-
olle oli kokoontunut todella paljon ihmisiä, joista osa soitti rumpuja ja
muut tanssivat ja jammailivat. Tunsin olevani juuri oikeassa paikassa kun
tanssin ja nauroin tuttujen ja tuntemattomien espanjalaisten kanssa.”
(2000-luvulla matkustanut nainen)*

Tämän teeman voi liittää myös matkustajien oppimiskokemuksiin (ks. luku 5.8). Erilaiset mukavat ja ikävät tapahtumat ja kokemukset voivat opettaa reilaajille asioita matkustamisesta, omasta itsestä ja muista ihmisistä.

5.3 Fyysiset kokemukset

Toinen pääteema, fyysiset kokemukset, kuvaa niitä merkityksiä, joita kirjoittajat ovat antaneet erilaisille fyysisille ja ruumiillisille kokemuksille. Fyysiset kokemukset näyttäisivät olevan olennaisia matkailijoille, koska niitä mainitaan usein ja niiden kuvaukset ovat aineistossani hyvin monipuolisia. Olen jaotellut fyysiset kokemukset seuraaviksi teemoiksi: 1) ruoka, 2) päihteet, 3) väsymys ja nukkuminen, 4) kävely ja 5) muut fyysiset kokemukset.

Ruoka

Ruoka ja syöminen ovat keskeinen osa reilaamista, sillä se on edellytys jaksamiselle ja siten kokemusten saamiselle. Ruoka liittyy keskeisesti rahaan, sillä vaikka ruokaa on oltava, se on silti helppo kohde säästää.

”Kun oli nälkä, menimme aina halvimpaan kebab- tai pizzapaikkaan. Ruokavalio oli melko yksipuolinen, mutta pysyimme hengissä.” (1990-luvulla matkustanut mies)

Sitaatti kertoo, mistä ruoassa usein on interraililla kyse: se on hengissä pysymisen edellytys. Yleensä reppumatkailuun kuuluu rahan säästäminen, mutta jos rahaa sattuu olemaan, ruokaan panostetaan ja siitä nautitaan, mistä kertoo toinen katkelma saman kirjoittajan tekstistä.

”Jossain välissä jatkuva penninvenyttäminen alkoi rassata, mutta se kuului pelin henkeen. Ja sitä mukavampi yllätys oli huomata Lontoossa (viimeisessä kohteessa ennen suoraa spurttia kotimaahan) että rahaa oli jäljellä päivää kohti odotettua enemmän. Siinä tuli syötyä sitten hieman paremmin ja osteltua huomattava nippu levyjä.” (1990-luvulla matkustanut mies)

Jotkut kirjoittajat mainitsevat erikseen erityisen hyviä ruokakokemuksia reilillä. Ne liittyvät usein ravintolassa syömiseen tai eksoottisiin, hyvänmakuisiin ruokiin tutustumiseen. Ruoka on siis perustarpeiden tyydyttämisen lisäksi myös nautinnon lähde. Olen-

naisinta näyttäisi kuitenkin olevan se, että ruokaa on saatavilla silloin kuin tarvitaan, mahdollisimman paljon ja mahdollisimman halvalla.

”Kuvio oli aina sama..junalla treelta turkuun..iltalaivalla yli..laivalla soin ain.a seisovassa poydassa..ja otin aina nurkkapoydan ja poydan alla muo-vipussi..sinne sitten heittelin graavilohta..ja makkaraa...ja nama evaat kestivat aina Pariisiin asti..missa sitten siirryin patonki camenbert punkku linjalle.....” (1970-1980-luvuilla matkustanut mies)

Päihteet

Pieni yllätys minulle oli, että päihteistä kirjoitettiin aineistossani erittäin vähän, lähinnä sivulauseissa. Yksi kirjoittaja kertoo kuitenkin alkoholista seuraavaa:

”Monessa maassa meidän oli myös sallittua ostaa alkoholia, joten joimme silloin tällöin jonkun (miedon) alkoholijuoman. Minä en ollut sitä ennen juonut paljoakaan alkoholia, joten sekin oli jännittävä kokemus, josta tuli "aikuinen" olo.” (2000-luvulla matkustanut nainen)

Kyseinen kirjoittaja on ollut matkustusajankohtana vielä alaikäinen, mutta alkoholin käyttämisen on mahdollistanut matkustaminen sellaisissa maissa, joissa alkoholia saa käyttää alle 18-vuotiaana. Kirjoittaja liittää alkoholin käyttämisen aikuisuuteen, johon on voinut reilin aikana tutustua kotimaan ulkopuolella.

Se, että päihteistä puhutaan erittäin vähän voi kertoa siitä, että päihteet eivät ole olleet aineistoni kirjoittajille tärkeä asia, tai siitä, että tämäntyyppisestä asiasta ei kehdata kirjoittaa tutkimustarkoitukseen. Reppumatkailuun usein ainakin mielikuvien tasolla liitetty holtiton päihteiden käyttö (Cohen 2004, 43) ei kuitenkaan omassa aineistossani tule esiin, vaan reileillä on keskitytty muihin asioihin.

Väsymys ja nukkuminen

Väsymyksen kokemuksia on aineistossani kolmea eri tyyppiä: yleinen matkaväsymys, joka syntyy pitkän ja rasittavan matkustamisen seurauksena, pitkän (yö)junamatkan tai

valvomisen aiheuttama väsymys sekä henkisen epävarmuuden aiheuttama väsymys. Seuraava katkelma kertoo yleisestä matkaväsymyksestä, johon auttaa lepääminen.

”Roomaan asti jaksoi porskuttaa pelkällä seikkailuhengellä, mutta kun kiskot alkoivat viedä takaisin kohti pohjoista, alkoi pieni matkaväsymys painaa porukkaamme. Ranskasta selvittyämme saavuimme Lontooseen, missä majoituimme paikalliseen merimieskirkkoon kokonaiseksi viikoksi. Pariin ensimmäiseen päivään emme liikkuneet kirkon nurkilta minnekään, kunhan vain makasimme lepäilemässä ja lukemassa suomalaisia lehtiä” (1990-luvulla matkustanut mies)

Väsymys vaikuttaa myös mielialaan. Erään kirjoittajan mukaan *”väsyneenä kaikki paikat näyttivät kurjilta ja likaisilta, virkeänä ja iloisena taas päinvastoin”* (2000-luvulla matkustanut nainen). 2010-luvulla matkustaneen naiskirjoittajan mukaan matkaseura auttoi kestäämään väsymystä. *”Yhtenä päivänä jouduimme myös erinäisten vaikeuksien takia matkustamaan junilla ilman yöunia 15 tunnin ajan, mutta väsymys ja vastoinkäymiset eivät tuntuneet niin pahalta kun tiesi, että meitä on kaksi jakamassa sitäkin kokemusta.”*

Kirjoitusaineistosta voi periaatteessa erottaa kolmea eri väsymyksen laatua: henkisen, fyysisen ja matkustamiseen liittyvän väsymyksen. Aina kirjoittajat eivät kuitenkaan kuvaa tarkasti, millaista väsymys on, vaan väsymys sulautuu ikään kuin yhdeksi kokonaisuudeksi, joka näyttää olevan usean tekijän summa. Aineistossa on kuitenkin yllättävän vähän väsymyksen kuvausta. Ehkä väsymys on sellainen asia, joka unohtuu helpommin kuin esimerkiksi mieleen jäävät paikat; tästä voisi kertoa sekin, että yöpaikkojen kuvauksia on paljon enemmän kuin väsymyksen kuvauksia. Toisaalta väsymyskokemusta voisi pitää ns. sumeana tietona, joka on pikemminkin ruumiillista kuin mielellistä tietoa (ks. luku 3, Uotinen 2010, 92-93). Tästä syystä voisi olettaa, että väsymyksen kokemukset ovat pikemminkin jääneet kehollisiksi kokemuksiksi kuin tulleet tietoisesti eriteltyinä kokemuksina kirjoitettuihin teksteihin.

Kävely

”Saavuimme uuteen kaupunkiin, etsimme asemalta vihreän I-kirjaimen, turisti-infon merkin, ja menimme esittämään maagisen kysymyksen ”what

is the cheapest hostel in this town”. Halvin vaihtoehto oli yleensä kaukana. Infon tati tai setä merkitse sen karttaan, ja me aloimme pitkän kävelymatkan kohti majoitusta.” (1990-luvulla matkustanut mies)

Käveleminen on tapa liikkua paikasta toiseen ilmaiseksi. Aineistossani käveleminen liittyy vahvasti rahan säästämiseen: ruumis on ilmainen liikkumisväline. Se aiheuttaa väsymystä ja voi tuntua rasittavalta, ja tästä johtuen edellyttää lepäämistä. Kuitenkaan tämäkään aihe ei ole ilmeisesti jäänyt päällimmäiseksi kirjoittajien mieleen eikä kävelykokemuksia korosteta tai kuvata yksityiskohtaisesti. Kävelyä paremmin mieleen ovat ehkä jääneet nähtävyydet, joita kävelyn ohessa on nähty – tai sitten ihmiset ovat käyttäneet enemmän rahaa eivätkä ole kävelleet.

Muut fyysiset kokemukset

Fyysiset kokemukset ovat usein päällekkäisiä esimerkiksi henkisten ja ympäristöön liittyviä kokemuksia. Olen tulkinut aineistostani fyysisiksi sellaisiakin kokemuksia, joiden fyysisyyttä ei ole korostettu. Esimerkiksi seuraavassa katkelmassa kirjoittajan kokemuksen voi tulkita olevan hyvinkin ruumiillinen.

”Yksi parhaimmista matkapäivistäni oli rento sunnuntaipäivä Retiron puistossa Madridissa. Uusi ystäväni oli kutsunut minut sinne viettämään aikaa. Ihmisiä oli paljon liikkeellä, soutelemassa, kävelyllä. Yhdelle aukiolle oli kokoontunut todella paljon ihmisiä, joista osa soitti rumpuja ja muut tanssivat ja jammailivat. Tunsin olevani juuri oikeassa paikassa kun tanssin ja nauroin tuttujen ja tuntemattomien espanjalaisten kanssa.” (2000-luvulla matkustanut nainen)

Kirjoittaja on viettänyt aikaa puistossa muiden ihmisten kanssa. Tässä katkelmassa nousee esiin niin henkisiä, ympäristöön liittyviä, fyysisiä kuin sosiaalisiaakin ulottuvuuksia. Kirjoittaja kuvaa *tanssineensa* ja *nauraneensa* eli hän sijoittaa itsensä fyysisesti paikkaan, josta kertoo. Tulkitsen kirjoittajan kokemuksen kuvaavan hyvin ruumiin-fenomenologian keskeistä ajatusta siitä, miten ruumis, tietäminen ja ympäristö sulautuvat yhteen. Ruumis on mitä suurimmassa määrin läsnä tässä sosiaalisesti ja emotionaalisesti latautuneessa tilanteessa.

Kaiken kaikkiaan aineisto sisältää hyvin paljon fyysisyyden elementtejä: voisi sanoa, että tekstit sisältävät fyysisyyttä kautta linjan. Tämä voi liittyä aiheeseen itsessään: matkustaminen on fyysinen tapahtuma, se edellyttää oman kehon siirtämisen paikasta toiseen ja reppumatkailun ollessa kyseessä omaa ruumista käytetään usein välineenä päämäärän saavuttamiseksi.

5.4 Ympäristöön liittyvät kokemukset

Kolmannen pääteeman olen nimennyt ympäristöön liittyviksi kokemuksiksi. Tässä teemassa on neljä alateemaa: 1) merkitykselliset paikat, 2) junakokemukset, 3) yöpymispaikat ja 4) mukana olevat tavarat ja niihin liittyvät kokemukset.

Merkitykselliset paikat

Paikan teema on matkustamisessa keskeinen, sillä monet lähtevät matkalle nähdäkseen uusia tai tiettyjä paikkoja. Merkityksellisiä paikkoja olivat mm. hienot ja kauniit paikat sekä nähtävyydet, historiallisesti kiinnostavat paikat, persoonalliset ja erikoiset paikat sekä henkilökohtaisesti merkitykselliset paikat. Tietyllä paikalla oleminen konkretisoi sitä, mikä aiemmin on ollut olemassa vain mielikuvan tasolla, kuten 2000-luvulla matkustaneen naisereilaajan huomio roomalaisista raunioista kertoo: ”*Nuo on oikeasti olleet tuossa ties mistä asti.*”

Merkitykselliset paikat reilaajien kokemuksessa liittyvät Kevin Hetheringtonin käsitteellistykseen identiteetistä spatiaalisena prosessina (ks. luku 3, Hetherington 2003, 18-19), kuten seuraava sitaatti osoittaa.

”Matka vastasi kaikkia odotuksiani, ja oli oikeastaan odotettuakin suurempi elämys. Ehdin nähdä suuren osan vanhan maailman kulttuurihistoriallisista ihmeistä ja tutustua moneen uuteen kulttuuriin. Jälkikäteen ajateltuna tuo tutustuminen oli melko pintapuolista (vaikka kuvittelin olevani kovinkin ranskalainen kun söin patonkia Seinen rannalla), mutta tyvestään sitä puuhun nousee.” (1990-luvulla matkustanut mies)

Kirjoittaja koki olevansa ”ranskalainen” syödessään patonkia Seinen rannalla, vaikka jälkikäteen kokemus tuntuikin pinnalliselta. Tässä sitaatissa tulee kuitenkin hyvin esille se, miten identiteettiä muodostetaan suhteessa paikkaan. Seine – tai sen ranta – on paikana yksi ranskalaisuuden symboleista, ja nimenomaan se, että kirjoittaja istuu Seinen rannalla syömässä patonkia (toinen ranskalaisuuden symboli) mahdollistaa ranskalaisuuden kuvitelman.

Reppumatkailijoiden alakulttuurissa merkityksellisiä paikkoja ovat esimerkiksi sellaiset paikat, joissa kuuluisat reppumatkailijat ovat käyneet (ks. luku 2, Richards & Wilson 2004b, 127-138). Tämäntapaista ”pyhiinvaellusta” omassa aineistossani ei kuitenkaan noussut eksplisiittisesti esiin, vaan matkustuskohteiden valinnassa kriteereiksi nousi ensisijaisesti oma kiinnostus. Voi kuitenkin ajatella, että matkustuskohteita on kuitenkin valittu joidenkin esikuvallisten tekijöiden mukaan, sillä tietyt suuret kaupungit, kuten Pariisi, Berliini, Rooma ja Lontoo esiintyivät aineistossa monta kertaa.

Junakokemukset

Juna on tavallaan interrailin ydin. Interrailia ei voi toki pelkistää ainoastaan junamatkaksi, sillä reilaamiseen on kautta aikojen liittynyt myös muita matkailuvälineitä (esim. lentokoneet, laivat, bussit), ja usein tavoitteena on ollut johonkin paikkaan pääseminen, ei välttämättä ainoastaan matkanteko. Aineistossani tulee kuitenkin esille junamatkan erityislaatuisuuden merkitys kirjoittajille.

”Toisaalta en missään vaiheessa kokenut junamatkustamista rasittavana vaan pikemmin juuri päinvastoin rentouttavana matkan edetessä hiljalleen eteenpäin. Minnekään ei ole kiire vaan on eletävä kiinni hetkessä. Sitä paitsi on mukavaa, kun kielet ja kulttuurit sekoittuvat ja vaihtuvat sitä mukaa, kun matka etenee.” (2000- ja 2010-luvulla matkustanut nainen)

”Tämä eka matka kyllä laajensi maailmankuvaa, antoi itsevarmuutta ja entistä kovemman poltteen päästä uudelleen ja nähdä eri kulttuureja ja tutustua ihmisiin, mikä kyllä junalla matkustettaessa on mielestäni otollisin tapa siihen.” (1970-luvulla matkustanut nainen)

Yllä olevat sitaattit kertovat siitä, mikä tekee junamatkustamisesta erityistä: hitaus ja sen tuoma mahdollisuus kokea ja tutustua kulttuureihin ja ihmisiin. Slow travelin eli hitaan matkustamisen käsite sopii mielestäni interreilaamiseen hyvin, sillä vaikka Euroopan sisällä matka-ajat suurkaupungeista toiseen eivät ole nykyään kovin pitkiä, matkan taitamista junalla voi silti valintana hitaamman matkustamisen puolesta.

Yöpymispaikat

Yöpymispaikkojen kuvailu on yksi laajimmin kuvattuja teemoja aineistossani, eikä ihme, sillä aineiston perusteella yöpyminen on monimutkaisempi asia kuin äkkiseltään kuvittelisi. Se on jälleen kerran valintatilanne, jossa voi yrittää säästää rahaa, mutta silloin on otettava huomioon riskit.

”Mieleenpainuvin hetki viikon aikana oli saapuminen Kööpenhaminaan. Olin kuvitellut päärautatieaseman olevan samanlainen, siisti ja turvallinen, kuin muutkin asemat Pohjoismaissa ja olin suunnitellut yöpyväni siellä. Perille saavuttuani tajusin kuitenkin heti, ettei nukkuminen asemalla tulisi kuuloonkaan - paikka oli karmiva. Asemalla ei ollut muita penkkejä kuin seiniä kiertäviä lahon näköisiä lautalavereita, joilla nukkui pultsareita ja joiden edustalla hengaili suuria ryhmiä jengiläisten näköisiä tummaihoisia miehiä. (–) Niin hullulta kuin se kuulostaakin, päädyin lopulta kysymään ystävällisen näköiseltä, kadun kulmassa seisovalta prostituoidulta (mikään muu hän ei voinut ulkonäöstään päätellen olla), mistä löytäisin halvan hotellin. Löysin lopulta hotellille ja kaikki päättyi hyvin.” (2010-luvulla matkustanut nainen)

Kompromissi onkin yleensä yöpyminen edullisesti, mutta epämukavasti.

”Yövyimme mahdollisimman halvoissa paikoissa eli retkeilymajoissa. Saksasta jäi mieleen yksi retkeilymaja, jossa yövyimme kahden amerikkalaisen tytön kanssa samassa huoneessa. Heräsimme yöllä kaikki siihen että katossa vilisteli jotain kuoriaisia. En tiedä mitä ne olivat.” (1980-luvulla matkustanut nainen)

Reilaamiseen liitetään perinteisesti majoittuminen hostelleissa tai yöjunissa, mutta aineistossani mainittiin usein yöpyminen tuntemattomien ihmisten luona, asemalla tai jopa rannalla. Yöpyminen kautta on tutustuttu uusiin ihmisiin ja kohdemaan kulttuuriin

enemmän ”sisältä päin”. Yöpymisestä voi tulla myös avartava kokemus, kuten seuraava sitaatti osoittaa.

”Nukuin kaksi ensimmäistä yötä taivasalla, jälkimmäinen yö osoitti, milaista kodittomilla on. Oli hyvin kylmä.” (2000-luvulla matkustanut nainen)

Mukana olleet tavarat

Rinkka on reppumatkailijan seuralainen ja reppumatkailun ydinesine. Kuten seuraavasta sitaatista käy ilmi, matka rinkkaan pakattujen tavaroiden varassa voi antaa uusia näkökulmia omaan tavara-suhteeseen.

”Mieleenpainuvaa ja hieman outoa oli myös se oivallus, että useamman viikon matkan aikana koko omaisuutemme ja kaikki tärkeät esineet, paperit, rahat jne. kulkivat yhdessä pienehkössä rinkassa, josta oli huolehdittava tarkkaan. Muistan kuinka keskustelimme ystäväni kanssa siitä, miten vähällä sitä loppujen lopuksi tuleekaan toimeen.” (2000-luvulla matkustanut nainen)

Kirjoittaja on oivaltanut, että vähällä määrällä tavaroita tulee toimeen silloin, kun on tarpeen. Toisaalta materia on mielenkiintoisesti ambivalentti teema reppumatkailussa. Toisaalta reppumatkailijoiden ”katu-uskottavuus” (ks. luku 2, Sørensen 2003, 856-858) perustuu hienojen tavaroiden halveksimiseen, toisaalta taas matkalla on mahdollista päästä käsiksi tavaroihin, joita ei Suomessa vielä ole saatavilla. Tämä korostui etenkin aikaisempina vuosikymmeninä. Reilaajien oli mahdollista tuntea ”ylemmyyttä” ollessaan askeleen edellä muita:

”Kun palasimme kotiin, oli meillä tutuille paljon kerrottavaa. Siinähan sai esiintyä ihan maailmanmiehen elkein. Ja kun seuraavana kesänä Suomessa alkoi näkyä esimerkiksi imukupilla autojen ikkunoihin kiinnitettäviä varjostimia, ”elävä patsas” –miimikkoja ja uusia limppareita tai karkkeja, me saatoimme olla että ”joo, noita oli Euroopassa jo viime kesänä”. Samoin telkkarissa näkyviin maisemiin pääsi usein kommentoimaan että ”oon muuten käynyt tuolla”. Olihan se hienoa.” (1990-luvulla matkustanut mies)

Rinkkaa lukuun ottamatta muista symbolisista tavaroista, kuten opaskirjoista (ks. Currie ym. 2011), lipuista jne. ei aineistossani sen sijaan kirjoitettu käytännössä laisinkaan. Syy tähän voi olla, että niitä ei ole koettu olennaisiksi tai edes tarpeellisiksi matkan aikana. Suurin osa aineistoni kirjoittajista on ollut matkalla 2000-luvulla, jolloin matkan suunnittelu ei ole edellyttänyt varsinaista opaskirjaa. Toisaalta aineistoni kirjoittajat eivät ehkä ole määritelleet itseään kovin vahvasti reppumatkailun alakulttuurin jäseniksi (ks. luku 2, Richards & Wilson 2004b, 124-126), jolloin symbolisten esineiden korostaminen ei ole ollut tarpeellista.

5.5 Toimintaan liittyvät kokemukset

Matkailija on aktiivinen toimija, ei vain passiivinen kokemusten ”vastaanottaja”, mistä kertoo toimintakokemusten monipuolinen kuvailu. Toimintaan liittyvistä kokemuksista löysin kolmea eri tyyppiä: 1) mitä kirjoittaja teki matkalla, 2) rahankäyttö ja 3) matkarutiinit.

Mitä matkoilla tehdään?

Monet kirjoittajat näyttäisivät muistavan hyvin, millaisia asioita he matkan aikana tekivät. Tekemiset liittyvät tyypilliseen reppumatkailijan matkustuskäyttäytymiseen (ks. luku 2, Richards & Wilson 2004a, 25-28). Reilaajat kävivät nähtävyyksissä, kaupoissa, festareilla, rannalla, kävelykierroksilla jne. Aineistossani tulee esiin myös melko arkisten asioiden tekeminen. Reilaajat kirjoittavat esimerkiksi ruokaostoksista ja ruoan laittamisesta, omista harrastuksista, elokuvissa käynnistä sekä sukulaisten ja ystävien tapaamisesta. Eräs kirjoittaja kertoo, kuinka suuri osa ajasta kului ystävän kanssa jutte luun ja ihmisten katseluun. Tyypillisesti reilaajat tekevät monenlaisia asioita, kuten seuraavat sitaattit kertovat:

”Kaupunki [Barcelona] ihastutti kauneudellaan ja kävelin siellä ympäriinsä varmasti monia kymmeniä kilometrejä. Päivästä ja illasta toiseen nautin kaupungin elävyydestä, katutaiteilijoista ja juhlijoista, ja ihastelin kauniita rakennuksia, löysin myös Gaudin taiteellisia luomuksia.” (2000-luvulla matkustanut nainen)

”Pariisista jäi mieleen Louvre, Seinen risteily, metrolla matkustaminen, vuokraemäntämme kortteli, joka oli huudossa, siis nuoret viettivät aikaa siellä ravintoloissa. Mekin kävimme parina iltana, toisena syömässä, toisena vain viinillä. Ja se että uskalsin Eiffeliin.” (2010-luvulla matkustanut nainen)

Siihen, millaisia valintoja on tehty, näyttää liittyvän jälleen kerran raha, mutta myös tavoitteellisuus. Matkoja on suunniteltu etukäteen (ks. luku 5.7), ja jo siinä vaiheessa on tehty valintoja siitä, mitä aiotaan tehdä ja missä käydä. Toisaalta osa tekemisistä on hyvinkin ex tempore -tyyppistä toimintaa ja osa liittyy sattumaan, esimerkiksi siihen, millaisia ihmisiä on tavattu.

Rahankäyttö

Olen sivunnut rahankäyttöä jo monessa yhteydessä, koska se on keskeinen osa reppumatkailua. Aineistossani on paljon mainintoja rahankäytöstä ja monet kirjoittajat ovat pohtineet sitä myös erityisteenä. Reililippu oli erityisesti alkuvaiheessa jotain aivan uutta niin kulttuurisesti kuin taloudellisestikin; se mahdollisti tavallisen nuoren pääsyn useiden viikkojen matkalle Eurooppaan, mikä ennen reililippua olisi ollut monelle taloudellisesti mahdotonta. Nykyisin reilikortin taloudellinen merkitys on vähentynyt ja reilaustyyppinen matkustaminen saattaa tulla jopa halvemmaksi ilman virallista reililippua. Vaikka reilaaminen on suhteellisen edullinen matkustusmuoto, matkabudjetti on kuitenkin usein ollut ja on edelleenkin ensimmäinen peruste tehdä matkaan liittyviä valintoja.

”Valitsimme käyntikohteiksi sosialistisia maita. Matkabudjetti oli n. 1200 mk, joka muistaakseni sisälsi matkalipun. Pienen matkabudjetin takia meidän piti valita maita, jossa elämiskulut olivat edullisia.” (1970-luvulla matkustanut nainen)

Matka voi kuitenkin jäädä mieleen parhaana, vaikka se onkin edullisesti tehty, kuten 2010-luvulla matkustaneen naisen kirjoitus osoittaa.

”Suht paljon matkustelleena, ”luksus”kohteita nähneenä, tämä reissu oli ehdottomasti paras ja ikimuistoisin vaikka yövyimme hostelleissa, pensionaateissa ja junissa emmekä syöneet hienoissa ravintoloissa.”

Reilillä käytettiin rahaa erityisesti ruokaan, yöpymiseen ja tavaroihin. Myös elokuvissa käyminen mainitaan rahankäytön kohteena. Säästämisen kohteena olivat samoin ruoka ja yöpyminen, mutta myös matkustustavan ja matkakohteiden valinnat. Teksteissä ei kerrota suoraan, säästettiinkö rahaa esimerkiksi jättämällä tietyt museot tai nähtävyydet väliin, vaan niistä on luettavissa ikään kuin rivien välistä, mitä jätettiin väliin ja mitä toisaalta haluttiin välttämättä kokea, vaikka se olisi tullut kalliiksikin.

Matkarutiinit

Eräs mielenkiintoinen toimintaan liittyvä ulottuvuus oli matkarutiinien syntyminen. Oros on pieni, mutta huomionarvoista lienee se, että kaikki mieskirjoittajat kertoivat jonkinlaisesta matkan rutiinimaistumisesta tai kaavamaisesta, kun taas yksikään naiskirjoittaja ei tee niin. Tämä voi liittyä mieskirjoittajien erilaiseen tapaan kertoa matkustuskokemuksista, mutta luultavammin kyse on kuitenkin sattumasta. Matkarutiinin syntymisestä kertoo erityisen hyvin seuraava sitaatti, jonka on kirjoittanut 1990-luvulla matkustanut miesmatkustaja:

”Reissaamiseen muodostui nopeasti rutiini. Saavuimme uuteen kaupunkiin, etsimme asemalta vihreän I-kirjaimen, turisti-infon merkin, ja menimme esittämään maagisen kysymyksen ”what is the cheapest hostel in this town”. Halvin vaihtoehto oli yleensä kaukana. Infon täti tai setä merkitse sen karttaan, ja me aloimme pitkän kävelymatkan kohti majoitusta. Perillä asetuiimme taloksi ja lepäämään. Siellä oltiin sitten yö tai kaksi, kunnes olikin aika lähteä jälleen asemalle katselemaan seuraavaan määränpäähän vievää junaa.”

Rutiinin syntyminen liittyy siihen, että se tavallaan jäsentää ja helpottaa matkustamista: reilaajan ei tarvitse koko ajan miettiä, mitä seuraavaksi pitäisi tehdä. Voisi ajatella, että yllä olevan sitaatin kuvaus matkustustavasta kertoo tehokkuudesta: reilaaja löytää helposti halvimman hostellin, oleskelee muutaman päivän kaupungissa ja jatkaa matkaa samalla kaavalla.

5.6 Muihin ihmisiin liittyvät kokemukset

Muihin ihmisiin liittyviä kokemuksia oli paljon, sillä matkalla tapaa väistämättä muitakin ihmisiä. Lisäksi olen liittänyt tähän teemaan yhteisöllisyyden kokemukset ja omaan matkaseuraan liittyvät kokemukset Muut ihmiset ovat keskeinen osa reilaamista, liittyhän ihmisten tapaaminen ja avoimin mielin matkustaminen reppumatkailijoiden ”kunniallisuuden koodiin” (ks. luku 2, Welk 2004, 80).

Uusien ihmisten tapaaminen ja mieleen jääneet henkilöt

Monet raportoiduista kokemuksista liittyvät uusien ihmisten tapaamiseen tai syystä tai toisesta mieleen jääneisiin henkilöihin. Näitä kohtaamisia tapahtui kirjoitusten perusteella eniten hostelleissa, muissa yöpymispaikoissa ja junissa. Nämä kokemukset olivat pääasiassa positiivisia ja ne koettiin tärkeiksi.

”Tuolla matkalla tutustuin myös junassa erääseen mukavaan kroatialaismieheen, jonka kanssa oli hauskaa matkustaa yhdessä halki Euroopan. Se onkin reilaamisen parhaimpia puolia, tutustua muihin kanssamatkustajiin.” (2000-luvulla matkustanut nainen)

Uusien ihmisten tapaaminen näyttäisi olevan myös avartava kokemus ja toisaalta mahdollisuus peilata omia kokemuksiaan ja omaa identiteettiään matkakokemuksiin.

”Muistan ikuisesti hetken, jonka vietin kodittoman miehen kanssa. Hän tuli pyytämään minulta rahaa, jota en halunnut antaa. Mutta koska olin juuri tullut kaupasta eväiden kanssa, päätin jakaa ne hänen kanssaan, josta hän oli kiitollinen. Annoin hänelle osan eväistäni ja juttelimme tovin.” (2000-luvulla matkustanut nainen)

”Reilin aikana tapasimme paljon ihmisiä esimerkiksi Uudesta-Seelannista ja Australiasta. Heidän elämänasenteensa vaikuttivat mielestäni paljon positiivisimmilta kuin suomalaisten. Myös paikalliset ihmiset vaihtelivat paljon maasta riippuen, esimerkiksi Sloveniassa kohtaamaani avuliaisuutta en ole muualla matkustaessani nähnyt.” (2010-luvulla matkustanut nainen)

Kansallisuuteen liittyviä kokemuksia mainitaan teksteissä jonkin verran. Kirjoittajat tekevät huomioita eri kansallisuuksista, kuten yllä olevassa sitaatissa, peilaten suomalaisuutta(an) muihin kansallisuuksiin. Tällainen pohdinta painottuu kuitenkin yksittäisiin kokemuksiin eikä kansallisuudella näyttäisi olleen matkustajille erityisen suurta merkitystä, jos sitä verrataan kirjoittajien muihin tyypillisiin piirteisiin, kuten nuoruuteen ja kokemattomuuteen: näistä teemoista kirjoitettiin enemmän. Toisaalta jotkut kirjoittajat (erityisesti varhaisempina vuosikymmeninä matkustaneet) kuvaavat tulleensa huomion kohteeksi kansallisuutensa takia, millä oli myös vaikutusta heihin. Seuraava sitaatti kertoo itsevarmuuden lisääntymisestä huomion kohteeksi joutumisen myötä.

”Reissaaminen ei tuolloin ollut kovin yleistä, joten reppuselkäiset herättivät huomiota ja me vaaleina pohjoismaalaisina saimme kyllä seuraa liiankin kanssa pääasiassa pojilta. Tästähän alkoi nauttia! Korkea moraalimme tosin oli onneksi tallella ja säilyi kaikilla matkoillakin. Itsevarmuuttahan tällainen kasvatti ujoissa tytöissä. Tällä matkalla kehittyi jo ihan mukavia ystävyysuhteita paikallisten kanssa, joita taas seuraavilla reissuilla olisi kiva tavata.” (1970-luvulla matkustanut nainen)

Omaan matkaseuraan liittyvät kokemukset

Kirjoittajista osa matkusti yksinään, osa jonkun toisen kanssa tai useamman henkilön ryhmässä. Matkakumppanit olivat useimmiten ystäviä, mutta matkakumppanina saattoi olla myös puoliso tai sisarus. Yksi kirjoittaja oli matkustanut lapsensa ja puolisonsa kanssa. Matkaseura koettiin hyödylliseksi, mutta myös ongelmia aiheuttavaksi:

”(-) väsymys ja vastoinkäymiset eivät tuntuneet niin pahalta kun tiesi, että meitä on kaksi jakamassa sitäkin kokemusta.” (2010-luvulla matkustanut nainen)

”Jos on jonkun kanssa kahdestaan matkalla, pitää olla riittävästi aikaa ja resursseja (rahaa), sillä hermot kiristyy helposti.” (2000-luvulla matkustanut nainen)

Toinen ihminen voi siis toimia ikävien kokemusten helpottajana kokemusten jakamisen myötä. Toisaalta toisen ihmisen kanssa ”hermot kiristyvät” ja voi tulla riitaa, mikä on ikävää. Kokemusten jakaminen opettaa kuitenkin vuorovaikutustaitoja ja voi syventää

suhdetta matkakumppaniin. Jotkut kirjoittajat mainitsevat, että suhde matkakumppaniin muuttui positiivisesti matkustamisen seurauksena.

Yhteisöllisyyden kokemukset

Aineistosta ei tullut esiin yksinäisyyden kokemuksia, vaikka monet reilaaajat matkustivatkin yksin. Tämä voi kertoa siitä, että reppumatkailun luonne on pysynyt ”kunniallisuuden koodin” mukaisesti sosiaalisena. Myös yhteisöllisyyden kokemuksia tuli teksteissä esiin jonkin verran.

”Erityisesti mieleen on jäänyt se että miten helposti tutustui uusiin, tuntemattomiin ihmisiin. Kaikki joilla oli rinkka selässä oli ikäänkuin yhtä perhettä. Monesti reissusimme kimpassa. Jos tapasimme jonkun joka oli yksin matkalla niin matka jatkui yhdessä uusien tuttavien kanssa.” (1980-luvulla matkustanut nainen)

Sitaatissa kirjoittaja mainitsee kokemuksen siitä, että reppumatkailijat tuntuivat olevan kuin ”yhtä perhettä”. Tämän kirjoittajan kokemana reppumatkailu matkustustapana toi ihmisiä yhteen ja aiheutti sen, että tuntemattomiinkin oli helppo tutustua ja heidän kanssaan pystyi toimimaan. Yleisesti ottaen reppumatkailijoiden yhteisöllisyys näyttäisi kuitenkin olevan postmoderniin tapaan melko löyhää (ks. luku 2, Maffesoli 1996), sillä teksteissä ei tule esille minkäänlaista yhteisöllistä pakottavuutta tai edes kovinkaan paljon reppumatkailijoiden yhteisöön identifioitumista. Pikemminkin yhteisöllisyys näyttäytyy siten, että matkailijat tekevät jakavat samanlaisia kiinnostuksen kohteita ja tekevät samantapaisia asioita kuin toisetkin.

5.7 Matkoihin liittyvät odotukset

Pyysin kirjoituspyynnössä (ks. liite 1) kirjoittajia kertomaan siitä, millaisia odotuksia heillä oli matkaansa liittyen. Tässä on toki huomioitava, että jälkikäteen muisteltuna odotukset saattavat näyttäytyä erilaisina kuin mitä odotukset todella olivat ennen matkaa. Tähän minulla ei kuitenkaan tässä tutkimusasetelmassa ole minkäänlaisia mahdollisuuksia vaikuttaa eikä se välttämättä ole edes olennaista. Jälkikäteen kirjoittaminen

perustuu joka tapauksessa muisteluun niin odotusten, kokemusten kuin jälkitunnelmienkin osalta.

Matkoihin liitettiin monenlaisia odotuksia. Olen teemoitellut odotukset neljään eri ryhmään, jotka ovat 1) kokemuksiin liittyvät odotukset, 2) oppimiseen liittyvät odotukset, 3) paikkoihin liittyvät odotukset ja 4) muihin ihmisiin liittyvät odotukset. Lisäksi mainittiin, ettei tiedetty, mitä odottaa.

Kokemuksiin liittyvissä odotuksissa kirjoittajat kertoivat odottavansa vapauden tunnetta ja päämäärättömyyttä, uusia ja odottamattomia kokemuksia ja seikkailua. Odotuksissa mainittiin myös ”rankkojen” kokemusten odottaminen. Lisäksi odotettiin lomaa ja ”tuellettumista.” Oppimiseen liittyvät odotukset koskivat itsenäistymistä, spontaaniutta, historian tuntemusta ja kielitaidon kehittymistä. Lisäksi kirjoittajat halusivat nähdä, miten he pärjäävät ”omillaan”. Paikkoihin liittyviä odotuksia olivat uusien paikkojen ja ”maailman” näkeminen. Jotkut kirjoittavat halusivat nähdä tiettyjä nähtävyyksiä tai paikkoja. Lisäksi odotettiin kauniiden paikkojen näkemistä. Myös muihin ihmisiin liittyi odotuksia: yleisin odotus oli tavata uusia ihmisiä. Toisaalta myös omaan matkaseuraan haluttiin tutustua paremmin.

”Odotin reilistä tulevan rankan, haastavan ja perhettä yhteen hitsaavan unohtumattoman kokemuksen.” (2010-luvulla matkustanut nainen)

Yleisesti ottaen kirjoittajilla oli monenlaisia odotuksia, mutta useimmiten odotukset liittyivät kokemuksiin ja elämyksiin. Tämä voi liittyä elämyksellisyyden korostumiseen postmodernissa yhteiskunnassa (ks. luku 3, Alanen 2007). Elämyshakuisuudesta kertoo myös se, että yksittäistapauksia lukuun ottamatta kaikilla kirjoittajilla matkan motivaatiotekijä näytti olevan sisäinen halu matkustaa, ei mikään ulkoinen syy.

5.8 Matkojen merkitykset kirjoittajien myöhempään elämään

Pyysin kirjoittajia myös kertomaan niistä merkityksistä, joita matkalla on ollut kirjoittajan myöhempään elämään. Kirjoittajat kertoivat matkailuinnostuksen syntymisestä tai voimistumisesta. Myös matkustamisen varmuus ja rohkeus matkustamiseen lisääntyi ja siihen liittyvät pelot vähenivät. Samoin yleinen itsevarmuus ja itseluottamus lisääntyi-

vät. Kirjoittajat olivat kokeneet myös itsenäistymistä ja ”omillaan pärjäämisen” tunnetta. He kuvasivat maailmankuvan laajenemista ja ennakkoluulojen vähenemistä sekä muihin ihmisiin kohdistuneen luottamuksen lisääntymistä. Jotkut matkailijat kuvasivat, että ”kaukokaipuu” tuli tyydytettyä ja että matkustuskokemuksen myötä olo tuntui ”riikkaamalla”. Myös tiedonjanon lisääntyminen mainittiin. Lisäksi monet kirjoittajat mainitsivat matkustusmuistojen merkityksellisyyden.

Joidenkin kirjoittajien elämään matkoilla oli ollut myös suoria seurauksia. Kirjoittajat mainitsivat esimerkiksi matkojen vaikutuksen työhön, harrastuksiin ja ihmissuhteisiin, joskin näitä mainintoja oli varsin vähän.

Oppimiseen liittyviä merkityksiä mainittiin kolme. Keskeiseksi nousi matkustustaitojen oppiminen: matkustamiseen ja sen suunnitteluun lisääntyviä taitoja koettiin saadun lisäksi. Kirjoittajat myös kuvasivat, että he oppivat jotain itsestään ja muista ihmisistä. Lisäksi oppimista tapahtui Euroopan maantieteellisessä hahmottamisessa.

Reilaaminen ei siis ollut merkityksetön tapahtuma kirjoittajien elämässä. Merkitykset eivät ole välttämättä olleet suuria, vaan esimerkiksi vain mukavia muistoja nuoruudesta. Toisille kirjoittajille matkalla on ollut suurempi merkitys.

”Se oli vapautta, seikkailu ja haaste. Kokemus, josta olen ylpeä ja jonka muistan aina. Matkalla on suuri merkitys elämässäni.” (2010-luvulla matkustanut nainen)

6 POHDINTAA

6.1 Kaksi päälinjaa: perustarpeiden tyydyttäminen ja itsen kehittyminen

”Kaikki on mahdollista sille, joka on kiertänyt omin avuin pitkin Eurooppaa.” (1990-luvulla matkustanut nainen)

Tutkielmani tarkoituksena oli selvittää, minkälaisia merkityksiä suomalaiset interrail-matkailijat antavat matkustuskokemuksilleen, ja voivatko nämä kokemukset muokata heidän identiteettiään. Olen esitellyt edellisessä luvussa analyysin tuloksia teema-teemalta, mutta tässä luvussa syvennän vielä tulkintojani siitä, mitkä asiat näyttäisivät olevan reilaajille keskeisimpiä.

Tärkeimmiksi interrail-kokemuksiin liittyviksi merkityksiksi näyttäisivät aineistoni perusteella nousevan 1) perustarpeiden tyydyttämiseen ja 2) itsen kehittymiseen liittyvät merkitykset. Nämä ovat ikään kuin kaksi päälinjaa aineiston kauttaaltaan sisältämistä merkityksistä. Näihin teemoihin liittyvät asiat tulevat esiin aineistossani kautta linjan eri kirjoittajien interrail-kokemusten kuvauksissa. Erityisesti jälkimmäiseen teemaan liittyy myös kysymys identiteetin rakentumisesta.

Perustarpeiden tyydyttäminen liittyy nimensä mukaisesti ihmisen perustarpeisiin, kuten syömiseen, lepäämiseen, nukkumiseen ja sosiaalisiin tarpeisiin. Tästä kertovat eri teksteissä esiin tulevat yksityiskohtaiset kuvaukset näistä asioista. Tulkitsen perustarpeiden tyydyttämisen liittyvän selviytymiseen: se on edellytys matkan jatkumiselle ja onnistumiselle. Toisaalta voi ajatella, että perustarve-kuvausten laajuus kertoo eksistentiaalisesta selviytymisen kokemuksesta poikkeuksellisissa olosuhteissa. Tämä tarkoittaa sitä, että olemassaolo, erityisesti sen fyysinen puoli, on koettu jollain erityisellä tavalla matkustettaessa niukalla budjetilla ja vähien tavaroiden kanssa usein raskaissa olosuhteissa (esimerkiksi pitkät kävelymatkat, vähäinen uni). Luvun alussa oleva sitaatti voi kertoa juuri tällaisesta kokemuksesta: olemassaolon tarkoitus ja mahdollisuudet sekä kyky selviytyä lisääntyvät, kun pystyy itsenäisesti matkustamaan ympäri Eurooppaa.

Toinen pääteema, joka näkyy kirjoituksissa laajasti, liittyy matkustajien kokemaan itsen kehittymiseen ja kehittämiseen. Tarkoiton itsen kehittymisellä seuraavia asioita: näkökulman laajentuminen ja avartuminen erilaisia ja uusia tilanteita kohdatessa, näkökulman tavoitteellinen laajentaminen tällaisia kokemuksia etsimällä, kokemusten reflektointi matkan aikana ja mieleen jääneiden asioiden reflektointi jälkikäteen uusissa elämäntilanteissa. Kirjoituksista käy hyvin esille, että kirjoittajat ovat halunneet kehittyä ja kehittää itseään, mutta toisaalta monet avartavista kokemuksista ovat olleet sellaisia, joita ei ole etsitty tai pystytty etukäteen kuvittelemaan. Monet kirjoittajat ovat myös reflektoineet kokemuksiaan ja antaneet niille merkityksiä jälkikäteen, jopa kymmenien vuosien kuluttua matkasta. Voi olla, että joillekin kirjoittajille tähän tutkimukseen osallistuminen on herättänyt halun käydä tietoisesti uudestaan läpi vanhoja reilauskokemuksia.

Tässä suhteessa tutkielmani tulos poikkeaa ainakin jossain määrin Elina Grundströmin (1991) tutkimuksen tuloksesta, jonka mukaan reilaamisessa keskeistä on hauskanpito. En tahdo tässä sanoa, että suomalaiset reilaajat, tai ainakaan suurin osa heistä, ovat läheneet maailmalle nimenomaan etsimään itseään, koska he eivät välttämättä tunnista sellaista motiivia. Se voi kuitenkin olla osa matkustamisen monikerroksista lumoa. Voisi ehkä ajatella, että reilaamisen ydin koostuu monesta ainesosasta: nautinnosta, hauskanpidosta ja elämyksistä, mutta myös oppimisesta, maailmankuvan laajentamisesta ja halusta tutustua itsen paremmin.

Itsen kehittyminen ei kuitenkaan välttämättä liity vain henkilökohtaisten piirteiden tai ominaisuuksien muuttumiseen, vaan laajemmin tarkasteltuna sitä voidaan pitää 1900-luvun jälkipuoliskon ja 2000-luvun alun sukupolvien ”identiteettiprojektina”. Tämä identiteetin etsimisen tarve voidaan liittää toisaalta postmodernin yhteiskunnan asettamaan itsensä löytämisen haasteeseen, toisaalta vapautumisen ja avartumisen teemoihin. Pahimmillaan epävarmuuden näyttäytyminen kaikkivoipaisuutena ja lukemattomien mahdollisuuksien avaruus (Bauman 1996a, 51; 2002, 79) voi muuttua kokemisen pakoksi, jolloin yksilön velvollisuus on etsiä itseään esimerkiksi interrail-matkailun keinoin, vaikka hän ei sitä edes välttämättä haluaisi. Kokonaan toinen kysymys on, miten kestävä tällä tavoin ”löydetty”, rakennettu identiteetti edes on.

Toisaalta identiteettikysymysten pohtiminen matkustamisen kautta voi olla vapauttavaa, hyödyllistä ja jopa tavallaan välttämätöntä identiteetin kypsymisen kannalta (vrt. Bag-noli 2009, 331-332). Omassa aineistossani 1970-80-luvuilla matkustanut nainen kirjoittaa:

”Ilman näitä kokemuksia olisin paljon köyhempi. Kaukokaipuu, jota olen aina tuntenut, olisi tyydyttämättömänä voinut vaikeuttaa tai ahdistaa elämää.”

Vaikka kirjoittajan mainitsemaa kaukokaipuu ei välttämättä tarkoita identiteetin pohdinnan tarvetta, rohkenen silti tulkita sen liittyvän tarpeeseen tarkastella identiteettiä, suhdetta itseän ja maailmaan. Sillä mistä muusta ”kaukokaipuu” syntyy kuin tarpeesta kokea olevansa jossain kaukana, kuitenkin omana kokonaisuutena itsenään. 1970-80-lukujen Suomalaiselle matkustajalle kontrasti kotimaan, varsinkin jos kirjoittaja on asunut pienellä paikkakunnalla, ja Euroopan suurten kaupunkien kiertämisen välillä lienee ollut erityisen suuri.

6.2 Muita huomioita tutkimuksen tuloksista

Aineistosta käy ilmi, että resurssit, kuten raha, aika ja matkustustaidot, näyttävät merkittävänä osana matkustamista. En kuitenkaan nostaisi resursseja pääteemaksi, sillä tässä suhteessa reilaajien kokemukset vaihtelevat huomattavasti, ja toisaalta niistä puhutaan yleensä muiden asioiden yhteydessä, ikään kuin matkustamisen taustalla olevana välttämättömyytenä. Resursseista keskeisin näyttäisi olevan raha, koska siitä kerrotaan kaikkein monipuolisimmin. Rahan merkitys korostuu luultavasti sen takia, että useimpien reilaajien elämäntilanne ei mahdollista sellaista matkustamista, jossa rahaa ei tarvitsisi juurikaan ajatella. Rahaa on matkan aikana pakko käyttää matkalippujen lisäksi vähintään ruokaan ja yleensä myös majoitukseen, ja pitkillä matkoilla nämäkin välttämättömät kulut voivat nousta yllättävän suuriksi. Niille reilaajille, joille matka on ensimmäisiä itsenäistymisen kokemuksia, tämäntyyppinen rahan käyttäminen voi olla merkityksellistä nimenomaan siihen liittyvän uutuuden ja opettelun tarpeen vuoksi.

Esitin alussa myös kysymyksen siitä, voiko interrail-matkustamista pitää aidosti vaihtoehtoisena matkustamistapana, vai onko se vain yksi hedonistinen kulutusvalinta muiden

joukossa. Tähän kysymykseen vastaamiseen tarvittaisiin varmaankin laajempi, vertaileva tutkimus, mutta joitakin piirteitä voidaan nostaa esiin. Matkustuskokemusten kuvauksissa on paljon sellaisia piirteitä, joita voi pitää matkailussa konformistina. Tällaisia piirteitä ovat esimerkiksi matkustaminen samoissa paikoissa ja samantapaisten asioiden tekeminen kuin kaikki muutkin matkailijat tekevät, jolloin kokemus on pikemminkin turistin kuin paikallisen asukkaan (vrt. Welk 2004, 86). Toisaalta aineistoni kirjoittajat ovat matkustaneet avoimin mielin, mikä näkyy esimerkiksi pyrkimyksenä tutustua uusiin ihmisiin. Eräs huomionarvoinen seikka on, että jotkut matkailijat olivat halunneet majoittua paikallisten ihmisten koteihin mieluummin kuin hotelleihin tai hostelleihin. Näyttäisi siis siltä, että aineistoni kirjoittajien matkustustavassa on sekä piirteitä vaihtoehtoisuudesta että tavanomaisemmasta, konformistisesta matkailusta.

Eräs kiinnostava kysymys on tietysti se, mitä aineistosta ei tule esille. Tässä tutkielmassa silmiinpistävää oli ”juhlimisen”, päihteiden käytön, baareissa ja ravintoloissa käymisen sekä seksikokemusten puuttuminen. Miksi näin? Yksi mahdollinen selitys on, että tällaisia kokemuksia on ollut, mutta niistä ei ole jostain syystä haluttu kertoa. Ne on ehkä koettu tutkimukseen kuulumattomiksi tai niistä ei ole kehdattu kirjoittaa tutkimustarkoitukseen. Toinen mahdollinen selitys on, että aineistoni kirjoittajiksi on valikoitunut ihmisiä, joilla ei ole tällaisia kokemuksia tai niitä ei ole koettu merkityksellisiksi. Voi ajatella, että aineistoni kirjoittajia kiinnostaa matkustamisessa enemmän esimerkiksi uusien ihmisten tapaaminen ja eteenpäin kulkeminen, ei niinkään juhliminen.

Aineiston analyysi paljastaa myös sellaisen mielenkiintoisen seikan, että suomalainen interrail-matkailu on melko erilaista kuin kansainvälisen tutkimuksen perusteella reppumatkailu on. Keskeisin ero näyttäisi olevan se, että kirjoitusten perusteella suomalaiset reilaajat eivät juuri kommentoi reppumatkailuilmiota esimerkiksi käyntikohteillaan, varusteillaan, symboleillaan tai toiminnallaan ylipäättään. Interrail ei näyttäydä reppumatkailualakulttuurina, vaan se on pikemminkin henkilökohtainen odysseia, maailmaan tutustumisen väline. On mahdollista, että Suomessakin voisi olla, esimerkiksi internetin keskustelupalstoilla, tunnistettavissa ilmiö, jossa reppumatkailu näyttäytyy alakulttuurina. Tutkielmani aineiston kirjoittajat eivät kuitenkaan sellaista kuvaa rakenna. Näin interrail näyttäytyy omassa tutkielmassani reppumatkailun ”suomalaisena versiona”.

6.3 Tutkimuksen arviointi

Aloittaessani tutkielmani tekemisen hieman yli vuosi sitten en tiennyt, millainen se tulisi olemaan valmiina. Näin jälkikäteen tarkasteltuna huomaan, että tutkielman teko on ollut prosessi: se on alkanut epävarmuudesta ja hapuilusta, mutta jatkunut kohti yhä selvempää ja kohdennetumpaa lopputulosta, joka nyt on lopultakin paperilla lopullisessa muodossaan. Joitakin yllätyksiä on tullut vastaan, mutta suurilta katastrofeilta olen onnekseni välttynyt. Tosin alussa näytti, ettei kirjoituspyyntöni tuota riittävää aineistoa, mutta ilokseni sain kuitenkin mainion määrän kirjoituksia kasaan, mikä oli edellytys tutkimuksen onnistumiselle. Tästä olen hyvin kiitollinen kaikille kirjoittajille. Aineistossa esiintyvät kuvaukset ovat rikkaita ja monipuolisia, joten aineiston keräämistä voi pitää onnistuneena.

Tutkimukseni on kvalitatiivinen eli laadullinen, mistä johtuen tutkimustuloksista ei voi tehdä samanlaisia yleistyksiä kuin kvantitatiivisesta eli määrällisestä tutkimuksesta. Eskolan ja Suorannan (1998, 67-68) mukaan kvalitatiivisessa tutkimuksessa olennaista on aineiston koon ja siitä laskettujen tunnuslukujen sijaan teoreettinen tai olemuksellinen yleistettävyyden, joka syntyy tulkintojen syvyydestä ja kestävydestä. Kun taas arvioidaan tutkimuksen luotettavuutta, olennaista on huomata, että tutkimuksen keskeisin työväline on tutkija itse, jolloin luotettavuuden arvioinnin kohteeksi tulee koko tutkimusprosessi. Yksi mahdollinen tapa ”mitata” kvalitatiivisen tutkimuksen luotettavuutta on kysyä, miten todentuntuksia tutkimuksessa kuvatut asiat ovat. Esitetyt väitteet voivat olla uskottavia tai jopa yhteneviä lukijan oman kokemusmaailman kanssa, mikä kertoo siitä, että tutkimus on ainakin jossain määrin luotettava. (Emt., 211.)

Omat reilauskokemukseni ovat varmasti vaikuttaneet tulkintoihini ja tekemiini valintoihin. Olen kuitenkin pyrkinyt muodostamaan interrail-matkustamisesta mahdollisimman monipuolisen kuvan usean eri kirjoittajan tekstin pohjalta ja tiedostamaan sen, mitkä ovat omia ajatuksiani, mitkä muiden. Omat kokemukseni ovat myös auttaneet minua näkemään kirjoitusaineiston vahvuudet ja heikkoudet. Pystyn omiin kokemuksiini nojautuen toteamaan, että aineistoni ei anna täydellistä kuvaa reilaamisesta. Toisaalta pystyn myös sanomaan, että se antaa reilaamisesta monipuolisen kuvan, monipuolisemman kuin olisin itse omasta päästäni pystynyt kirjoittamaan. Jokainen tutkielmani lukija tekee myös oman arvionsa tulkintojeni onnistumisesta vertaamalla niitä omiin käsityk-

siinsä ja kokemuksiinsa. Jos lukija pystyy tunnistamaan ilmiöitä tai oivaltamaan jotain tutkielmani perusteella, se kertoo, että tutkielmani on ainakin jossain suhteessa onnistunut.

Joitakin menetelmällisiä ratkaisuja olisin voinut tehdä toisin. Ensinnäkin, aineiston keräämisen olisi voinut toteuttaa niin, että kirjoitusaineistosta olisi tullut vieläkin monipuolisempi. Kirjoituspyyntö näytti ohjaavan melko paljon kirjoitusten muotoa ja jopa sisältöä. Mikäli kirjoituspyyntö olisi muotoiltu vapaammin, aineisto olisi voinut olla sellaista, että sitä olisi voinut verrata esimerkiksi internetistä löytyviin matkakertomuksiin. Nyt kirjoituspyynnön muotoilu saattoi rajoittaa heidän luovuuttaan. Toisaalta myös tällaisella ratkaisulla olisi voinut olla huonoja puolia: kirjoittajat eivät olisi ehkä olleet varmoja, millaisista asioista heidän toivotaan kirjoittavan.

Toinen selvä puute aineistossani on se, että kaikki kirjoittajat olivat matkansa aikana melko nuoria, mistä johtuen iäkkäämmän matkustajan näkökulma jäi puuttumaan. Myös eri aikakausien vertailu jäi tästä johtuen puuttumaan lähes kokonaan. Tätä olisin voinut välttää levittämällä kirjoituspyyntöä enemmän sellaisilla foorumeilla, joita käyttävät muut kuin nuoret matkailija. Lisäksi aineistossani tulee esille mieskirjoittajien vähyyys, joten kirjoituspyynnön levittäminen myös miesmatkailijoiden joukkoon olisi ollut tärkeää. Tosin tässä ongelmana on se tosiasia, että miesmatkailijoille ei ole (käsittäakseni) olemassa erillisiä foorumeita, ja yleensäkin naiset osallistuvat tämän tyyppisiin tutkimuksiin miehiä useammin.

6.4 Jatkotutkimusehdotukset

Kuten luvussa 1 mainitsin, suomalaista interrail-aiheista tutkimusta ei ole tehty kovinkaan paljon, mistä johtuen interrail-ilmiössä olisi ainakin Suomen osalta vielä paljon tutkittavaa. Omassa tutkimuksessani jäi selvittämättä esimerkiksi se, mitä matkailijat olisivat tehneet toisin, jos olisivat jälkikäteen saaneet muuttaa matkaansa. Kiinnostavaa olisi myös tutkia, miten interrail-matkailua voisi kehittää paremmin nykytarpeita vastaavaksi. Itse näkisin reilikulttuurin suurimpana uhkana sen, että lippujen kalleus yhdistettynä nopeiden junavuorojen lisämaksuihin tekee junamatkustamisesta kohtuuttoman

kallista verrattuna lentomatkustukseen. Myös pakollisten paikkavarausten yleistyminen vie reilaamiselta sen perinteistä spontaaniutta ja joustavuutta.

Eräs kiinnostava tutkimusaihe interrail-matkustuksessa on gender-näkökulma. Suomalaisen interrail-matkailun erityispiirre on naisvaltaisuus, kun taas muualla Euroopassa suurin osa reilajista on ollut miehiä (Kostiainen ym. 2004, 234). Syitä tähän ei ilmeisesti ole tutkittu. Yksi mahdollinen selitys voisi olla se, yksinäänkin matkustavalle naiselle Eurooppa on turvallinen matkustusympäristö, mikä lisää interrailin kiinnostavuutta naisten joukossa.

Reppumatkailua voisi tutkia suomalaisesta näkökulmasta interrail-ilmiötä laajemmin. Tutkimusaiheita voisi löytyä reppumatkailun uusista näkökulmista (ks. luku 1), kuten reppumatkailusta elämäntapana ja uusien viestintävälineiden hyödyntämisestä. Yksi tutkimusaihe voisi liittyä siihen, miten Euroopan ulkopuolelle matkustaneiden reppumatkailijoiden kokemukset eroavat interrail-matkailijoiden kokemuksista. Lisäksi kiinnostava tutkimusaiheita voisi löytyä viime aikoina yleistyneen harrastus- ja vapaaehtoistyömatkailun parista.

Myös kvantitatiivisen tutkimuksen mahdollisuudet reppumatkailun ja interrailin tutkimuksessa ovat monipuoliset. Kvantitatiivisen tutkimuksen avulla voidaan saada esimerkiksi tietoa siitä, millaisia ihmisiä reilajat ovat, missä he matkustavat, mitä he tekevät matkoillaan ja miksi he valitsevat interrailin matkustustavakseen. Näistä asioista ei ilmeisesti ole viime aikoina tehty lainkaan tutkimusta. Lisäksi määrällisillä menetelmillä on mahdollista tutkia laajemmin, millaisia vaikutuksia interrail-matkoilla on matkustajien elämään, esimerkiksi asenteisiin, arvoihin, työhön, harrastuksiin, ihmissuhteisiin ja kulutuskäyttäytymiseen. Yksi kiinnostava kysymys voisi olla esimerkiksi, mitkä tekijät ovat vaikuttaneet reilauskäyttäytymisen muuttumiseen 1970-luvulta tähän päivään.

6.5 Lopuksi

Kiinnostukseni interrail-aihetta kohtaan syntyi omien kokemuksieni perusteella: halusin toisaalta tutustua aiheeseen sosiaalipsykologisen tutkimuksen kautta, toisaalta tarvitsin itselleni kiinnostavan graduaiheen. Tutkielmani valmistuu interrailin 40-

vuotisjuhluvuoden lopulla ja itselläni päättyy tutkielman valmistumisen myötä yksi elämänvaihe, sosiaalipsykologian opiskelu. Kiinnostukseni reilaamista kohtaan ei kuitenkaan ole sammunut. Käsitykseni siitä eivät ole juurikaan muuttuneet, näkökulmia vain on tullut lisää. Huomaan katselevani taas kerran Euroopan karttaa, monta maata ja rautatietasemaa on vielä näkemättä...

Aivan lopuksi haluaisin vielä antaa omien kokemusteni ja tutkielmani aineiston perusteella muutamia neuvoja aloittelevalle reilaajalle.

Reilaajan kymmenen kultaista sääntöä

1. Hyväksy se, että reilillä ei ole koko ajan kivaa.
2. Älä valitse liikaa maita äläkä yritä nähdä kaikkea joka paikassa. Reilaaminen on yllättävän raskasta.
3. Suunnittele matkaasi jonkin verran, mutta älä liikaa. Yllätyksiä tulee aina ja liian tarkka suunnitelma voi aiheuttaa hankaluuksia.
4. Hyödynnä suunnittelussa muiden suosituksia hyvistä yöpymispaikoista, käyntikohteista ja tapahtumista.
5. Ota ehdottomasti mukaan hyvät kengät.
6. Mieti tarkkaan haluatko matkustaa yhdessä toisen kanssa tai useamman henkilön ryhmässä. Hyviä puolia toisen kanssa matkustamisessa ovat mahdollisuus kokemusten jakamiseen ja turvallisuus. Huonoja puolia ovat riitely ja se, ettei tutustu niin helposti uusiin ihmisiin kuin yksin matkustaessa. Yksinään saa päättää kaiken itse, mutta ei voi turvautua matkakumppaniin ongelmien tullessa.
7. Älä pakkaa mukaan liikaa tavaraa. Yllättävän vähällä tulee toimeen.
8. Helppoja säästökohteita pienellä budjetilla matkustaville ovat ruoka ja yöpyminen, mutta kannattaa pysyä säästämisessäkin kohtuuden rajoissa.
9. Vaikka Helsingin rautatieasema on suhteellisen turvallinen yöpymispaikka, kaikki Euroopan rautatieasemat eivät sitä ole. Reilaamista ei kuitenkaan kannata pelätä. Käytä maalaisjärkeä.
10. Matkusta avarin mielin ja pyri tutustumaan uusiin ihmisiin, niin saat matkastasi enemmän irti.

LÄHTEET

Adkins, Barbara & Grant, Eryn 2007. Backpackers as a Community of Strangers: The Interaction Order of an Online Backpacker Notice Board. *Qualitative Sociology Review*, 3: 2, 188-201.

Adler, Judith 1985. Youth on the Road. Reflection on the History of Tramping. *Annals of Tourism Research*: 12, 335-354.

Alanen, Aku 2007. Elämiskulutus kiehtoo yhä useampia – samasta tuotteesta sekä hyötyä että elämystä. Tilastokeskus. Saatavilla osoitteessa http://www.stat.fi/artikkelit/2007/art_2007-09-10_004.html

Anderson, Benedict 2007. Kuvitellut yhteisöt. Suomentanut Joel Kuortti. Tampere: Vastapaino.

Anderson, Nels 1988. Kulkumiehet – hobojen elämää 20-luvun Amerikassa. Suomentanut Leevi Lehto. Helsinki: A-klinikkasäätiö, Alkoholitutkimussäätiö, Sosiaalihanke.

Bagnoli, Anna 2009. On 'an Introspective Journey'. *Identities and travel in young people's lives. European Societies* 11:3, 325-345.

Bauman, Zygmunt 1996a. Morality In the Age of Contingency. Teoksessa Paul Heelas, Scott Lash & Paul Morris (toim.): *Detraditionalization. Critical Reflections on Authority and Identity*. Cambridge: Blackwell, 49-58.

Bauman, Zygmunt 1996b. Postmodernin lumo. Suomentanut Jyrki Vainonen. Tampere: Vastapaino

Bauman, Zygmunt 2001. *The Individualized Society*. Cambridge: Polity Press.

Bauman, Zygmunt 2002. Notkea moderni. Suomentanut Jyrki Vainonen. Tampere: Vastapaino.

Baumeister, Roy F. 1997: The Self and Society. Changes, Problems and Opportunities. Teoksessa Richard D. Ashmore & Lee Jussim (toim.): Self and Identity. Fundamental Issues. Oxford: Oxford University Press, 191-217.

Beck, Ulrich 1995. Poliitiikan uudelleen keksiminen: kohti refleksiivisen modernisaation teoriaa. Teoksessa Ulrich Beck, Anthony Giddens & Scott Lash: Nykyajan jäljillä. Refleksiivinen modernisaatio. Suomentanut Leevi Lehto. Tampere: Vastapaino, 11-82.

Braun, Virginia & Clarke, Victoria 2006. Using thematic analysis in psychology. *Qualitative Research in Psychology*, 3:2, 77-101.

Bruner, Edward M. 1986. Experience and Its Expressions. Teoksessa: Viktor W. Turner & Edward M. Bruner (toim.): The Anthropology of Experience. Chicago: University of Illinois Press, 3-30.

Cohen, Erik 2004. Backpacking: Diversity and Change. Teoksessa: Greg Richards & Julie Wilson (toim.) The Global Nomad. Backpacker Travel in Theory and Practice. Clevedon: Channel View Publications, 43-59.

Cohen, Scott A. 2011. Lifestyle Travellers. Backpacking as a Way of Life. *Annals of Tourism Research* 38: 4, 1535-1555.

Currie, Russel R., Campbell-Trant, Tamara & Seaton, Sheilagh 2011. Joining the In-Crowd: Symbols for Backpacker Identity. *International Journal of Culture, Tourism and Hospitality Research*, 5: 1, 47-56.

Erkkilä, Raija 2000. Opettajaksi kasvamassa. Tutkimus aineenopettajaopiskelijoiden kokemuksista opettajaksi opiskelusta ja heidän kehittyvästä kasvatusajattelustaan. Lisensiaatintutkimus. Oulun yliopisto.

Eskola, Jari & Suoranta, Juha 1998. Johdatus laadulliseen tutkimukseen. Tampere: Vastapaino.

Grundström, Elina 1991. Interreilaus on modernia. Teoksessa Jaana Lähteenmaa & Lasse Siurala (toim.): Nuoret ja muutos. Tutkimuksia 177. Helsinki: Nuorisotutkimusseura, 112-118.

Heelas, Paul 1996. Introduction: Detraditionalization and its Rivals. Teoksessa Paul Heelas, Scott Lash & Paul Morris (toim.): Detraditionalization. Critical Reflections on Authority and Identity. Cambridge: Blackwell, 1-20.

Hetherington, Kevin 1998. Expressions of Identity. Space, Performance Politics. Lontoo: Sage.

Jauhiainen, Jussi 1989. Suomalaisten interrailmatkailu. Kansanvalistuksen keskus ry. Tutkimuksia ja selvityksiä 1/1989. Helsinki: Hakapaino.

Jeisy, Arja & Myllylä, Marja 1992. Aikuisten interrail – tyylliturismi työnä. Jyväskylän yliopiston yhteiskuntapolitiikan laitoksen työpapereita. Nro 68. Jyväskylän yliopisto.

Kostiainen, Auvo; Ahtola, Janne; Koivunen, Leila; Korpela, Katariina & Syrjämaa Taina 2004. Matkailijan ihmeellinen maailma. Matkailun historia vanhalta ajalta omaan aikaamme. Helsinki: Suomalaisen kirjallisuuden seura.

Langdridge, Darren 2007. Phenomenological Psychology. Theory, Research and Method. New York: Pearson Education.

Larsen, Svein, Øgaard, Torvald & Wibecke, Brun 2011. Backpackers and Mainstreamers. Annals of Tourism Research, 38: 2, 690-707.

Maffesoli, Michel 1996. The Time of the Tribes. The Decline of Individualism in Mass Society. London: Sage.

Merleau-Ponty, Maurice. 2002 *Phenomenology of Perception*. Kääntänyt englanniksi Colin Smith. London: Routledge.

Niskanen, Sirkka 2005. Hermeneuttisen psykologian tieteenfilosofinen traditio. Teoksessa: Juha Perttula & Timo Latomaa (toim.): *Kokemuksen tutkimus. Merkitys – tulkinta – ymmärtäminen*. Helsinki: Dialogia, 89-114.

Noy, Chaim 2004. This Trip Really Changed Me. Backpackers' Narratives of Self-Change. *Annals of Tourism Research* 31:1, 78-102.

O'Reilly Camille Caprioglio 2006. From Drifter to Gap Year Tourist. *Annals of Tourism Research*, 33: 4, 998-1017.

Paris, Cody Morris & Teye, Victor 2010. Backpacker Motivations: A Travel Career. *Journal of Hospitality Marketing & Management* 19:3, 244-259.

Parviainen, Jaana 1998. *Bodies Moving and Moved. A Phenomenological Analysis of the Dancing Subject and the Cognitive and Ethical Values of Dance Art*. Tampere: Tampere University Press.

Pearce, Philip. L 2007. A "University of Travel": Backpacker learning achievements. *Tourism Management* 28, 1285–1298.

Perttula, Juha 2005. Kokemus ja kokemuksen tutkimus: fenomenologisen erityistieteen tieteenteoria. Teoksessa: Juha Perttula & Timo Latomaa (toim.): *Kokemuksen tutkimus. Merkitys – tulkinta – ymmärtäminen*. Helsinki: Dialogia, 115-162.

Rauhala, Lauri 1990. *Humanistinen psykologia*. Helsinki: Yliopistopaino.

Rauhala, Lauri 1993. Eksistentialinen fenomenologia hermeneuttisen tieteenfilosofian menetelmänä. Maailmankuvan kokonaisrakenteen erittelyä ihmistä koskevien tieteiden kysymyksissä. *Filosofisia tutkimuksia Tampereen yliopistosta*, vol 41. Tampere: Tampereen yliopisto.

Rauhala, Lauri 1995. Tajunnan itsepuolustus. Psykyen rakenne ja toiminnot. Helsinki: Yliopistopaino.

Reuter, Martina 1996. Anorektisen ruumiin fenomenologia. Ruotsin kielestä suomentanut Tuomas M. S. Lehtonen. Teoksessa Sara Heinämaa, Martina Reuter & Kirsi Saarikangas (toim.): Ruumiin kuvia. Subjektin ja sukupuolen muunnelmia. Tampere: Gaudeamus, 136-167.

Richards Greg & Wilson Julie 2004a. The Global Nomad: Motivations and Behaviour of Independent Travellers Worldwide. Teoksessa: Greg Richards & Julie Wilson (toim.) The Global Nomad. Backpacker Travel in Theory and Practice. Clevedon: Channel View Publications, 14-39.

Richards, Greg & Wilson, Julie 2004b. Backpacker Icons: Influential Literary 'Nomads' in the Formation of Backpacker Identities. Teoksessa: Greg Richards & Julie Wilson (toim.) The Global Nomad. Backpacker Travel in Theory and Practice. Clevedon: Channel View Publications, 123-145.

Riley, Pamela 1988. Road Culture of International Long-term Budget Travelers. *Annals of Tourism Research*, 15: 313-328.

Ruusuvuori, Johanna, Nikander, Pirjo & Hyvärinen, Matti 2010. Haastattelun analyysin vaiheet. Teoksessa Johanna Ruusuvuori, Pirjo Nikander & Matti Hyvärinen (toim.): Haastattelun analyysi. Tampere: Vastapaino, 9-36.

Saastamoinen, Mikko 2006. Minuus ja identiteetti tutkimuksen haasteina. Teoksessa Pertti Rautio & Mikko Saastamoinen (toim.): Minuus ja identiteetti. Tampere: Tampere University Press, 170-180.

Schulze, Gerhard 1992. *Die Erlebnisgesellschaft*. Frankfurt am Main: Campus Verlag.

Shilling, Chris 1993. *The Body and Social Theory*. Lontoo: Sage.

Shulman, Shmuel, Blatt, Sidney J. & Walsh, Sophie 2006. The Extended Journey and Transition to Adulthood: The Case of Israeli Backpackers. *Journal of Youth Studies* 9:2, 231-246.

Smith, Jonathan A., Flowers, Paul & Larkin, Michael 2007. *Interpretative Phenomenological Analysis. Theory, Method and Research*. Thousand Oaks: Sage Publications.

Sørensen, Anders 2003. Backpacker Ethnography. *Annals of Tourism Research*, 30: 4, 847-867.

Tuomi, Jouni & Saravirta, Anneli 2009. *Laadullinen tutkimus ja sisällönanalyysi*. Helsinki: Tammi

Uotinen, Johanna 2010. Aistimuksellisuus, autoetnografia ja ruumiillinen tietäminen. *Elore*, 17:1, 86-95. Saatavilla osoitteessa http://www.elore.fi/arkisto/1_10/katsart_uotinen_1_10.pdf (luettu 17.9.2012)

Uriely, Natan, Yonay, Yuval & Simchai, Dalit 2002. Backpacking Experiences. A Type and Form Analysis. *Annals of Tourism Research* 29:2, 520-538.

Varto, Juha 2005. *Laadullisen tutkimuksen metodologia*. Osuuskunta Elan Vital. Saatavilla osoitteessa: http://arted.uiah.fi/synnyt/kirjat/varto_laadullisen_tutkimuksen_metodologia.pdf (luettu 29.10.2012)

VR-Yhtymä 2010. InterRailin suosio jatkuu yhä. Saatavilla osoitteessa http://www.vr-konserni.fi/fi/vakiolinkit/VR-konsernitiedottaa/news_846.html (luettu 17.9.2012)

Welk, Peter 2004. The Beaten Track: Anti-Tourism as an Element of Backpacker Identity Construction. Teoksessa: Greg Richards & Julie Wilson (toim.) *The Global Nomad. Backpacker Travel in Theory and Practice*. Clevedon: Channel View Publications, 60-76.

LIITTEET

Liite 1

Kirjoituspyyntö

Oletko käynyt interraililla? Haluaisitko jakaa kokemuksiasi?

Kirjoituspyyntö pro gradu -tutkielmaa varten

Opiskelen Itä-Suomen yliopistossa sosiaalipsykologiaa ja teen pro gradu -tutkielmaa interrail-matkustamiseen liittyvistä kokemuksista. Tutkimustani varten pyydän sinua kirjoittamaan omasta interrail-kokemuksesta tai interrailia vastaavasta matkustuskokemuksesta. Olen saanut tämän kirjoituspyynnön esittämiseen sivuston ylläpidolta luvan.* Voit kirjoittaa vapaamuotoisesti ja niin pitkästi tai lyhyesti kuin haluat.

Taustatiedoiksi toivoisin sinun kirjoittavan seuraavista asioista:

- ikäsi, sukupuolesi ja asuinpaikkakuntasi
- milloin olit interraililla ja minkä ikäinen olit silloin
- olitko reilillä ensimmäistä kertaa
- olitko reilillä yksin vai jonkun kanssa
- kuinka kauan interrailisi kesti ja missä maissa kävit

Erityisesti toivoisin sinun kirjoittavan seuraavista asioista:

- Mitä odotuksia sinulla oli reilille lähtiessäsi?
- Kuvaile niitä kokemuksia, jotka olivat itsellesi merkityksellisimpiä reilin aikana. Voit esimerkiksi kirjoittaa niistä asioista, jotka ovat jääneet erityisesti mieleen reililtäsi.
- Onko matkalla ollut merkitystä myöhempään elämääsi?

Voit kirjoittaa nimettömästi eikä sinun tarvitse liittää kirjoitukseesi yhteystietojasi. Kirjoitukset käsitellään ehdottoman luottamuksellisesti eikä tutkimuksesta voi tunnistaa

yksittäisiä henkilöitä. Aineistoa käytetään vain aihetta koskevaan tieteelliseen tutkimukseen. Valitettavasti en voi maksaa kirjoituksesta palkkiota, mutta kirjoittamalla annat tutkimukselleni arvokasta tietoa. Näiden kokemusten kirjoittamisesta voi ehkä olla iloa sinulle itsellesikin. Kirjoitusten ”hyvyydellä” tai kieliopilla ei ole merkitystä, vaan jokainen kirjoitus on hyödyllinen tutkimukseni kannalta. Lähetä kirjoituksesi minulle sähköpostilla tai kirjeitse mielellään 15.1.2012 mennessä. Kiitos Sinulle jo etukäteen!

Ystävällisin terveisin,

Liisa Leinonen, yht. yo

Itä-Suomen yliopisto
Yhteiskuntatieteiden laitos
PL 1627
70211 Kuopio

liisa.leinonen@aol.com

*Maininta ylläpidolta saadusta luvasta ei esiintynyt kaikissa pyynnöissä, koska kaikkia pyyntöjä ei julkaistu internet-sivustojen kautta.

Liite 2

Kirjoituspyynnön julkaisemiskanavat ja -ajat.

10.11.2011

- Pallontallaajat.net. *Asian vierestä ja vähän kauempaakin.*
- Suomi24.fi. *Junat ja interrail sekä Yleistä matkailusta*
- Plaza.fi: Matkalaukku. *Yleistä matkailusta sekä Reppumatkailu ja interrail*
- Facebook-seinä (käyttäjä: Liisa Leinonen)

12.12.2011

- Pallontallaajat.net. *Asian vierestä ja vähän kauempaakin.*
- Suomi24.fi. *Junat ja Interrail sekä Yleistä matkailusta*
- Rantapallo.fi. *Yleistä matkustamisesta*
- Lomat.info. *Yleistä matkakeskustelua.*
- Iltalehti.fi. *Yleinen matkakeskustelu*

4.1.2012

- Pallontallaajat.net. *Asian vierestä ja vähän kauempaakin*
- Facebook-seinä (käyttäjä: Liisa Leinonen)
- Facebook-seinä (käyttäjä: VR Interrail)

5.1.2012

- Kuopion kaupunginkirjaston ilmoitustaulu
- Kuopion kansalaisopiston ilmoitustaulu

Liite 3

Yhteenveto kirjoittajista

Sukupuolijakauma

- naisia: 15
- miehiä: 3

yhteensä 18

Kirjoittajien asuinpaikat maakunnittain

- Pohjois-Pohjanmaa 2
- Pohjois-Karjala 3
- Pohjois-Savo 3
- Keski-Suomi 1
- Etelä-Karjala 1
- Pirkanmaa 2
- Uusimaa 4
- Varsinais-Suomi 1

Yhden kirjoittajan kotipaikkaa ei tiedetä.

Kirjoittajien ikä kirjoittamishetkellä

- alle 25 vuotta 5
- 25-29 vuotta 5
- 30-39 vuotta 3
- 40-49 vuotta 0
- 50 vuotta tai enemmän 5