

Sporalla stadilaiset skujaa

Joukkoliikennevälineiden slanginimitykset

Pro gradu -tutkielma

Jenni Neuvonen

Helsingin yliopisto

Suomen kieli

Kesäkuu 2015

Sisällys

1 Johdanto	1
1.1 Tutkimuskysymykset ja teoreettinen tausta	2
1.2 Aineisto	4
1.2.1 Slangikeruut	5
1.2.2 Haastattelut	6
1.2.3 Muut lähteet	8
2 Slangi	11
2.1 Helsingin puhekielen varhaisvaiheet	11
2.2 Stadin slangista nykyslangiin	13
2.3 Slangin määrittelyjä ja luokitteluja	16
2.4 Slangin ominaispiirteitä	19
3 Joukkoliikennevälineet ja niiden nimitykset Stadin slangin suursanakirjassa	22
3.1 Helsingin joukkoliikenteen alku ja kehitys	22
3.1.1 Diligenssit ja hevosomnibussit ensimmäisinä joukkoliikennevälineinä	23
3.1.2 Hevosraitiovaunuista uuteen sporaan	26
3.1.3 Taajamat syntyvät rautatien varrelle	31
3.1.4 Sinisiä ja punaisia linja-autoja	37
3.1.5 Joukkoliikenne laajenee maan alle	43
3.2 Raitiovaunu	44
3.3 Juna	50
3.4 Linja-auto	52
3.5 Metro	56
4 Nimitykset Helsingin slangissa	57
4.1 Vuoden 2014 slangikeruu	57
4.1.1 ”Tuolla menee mejän spora”	57
4.1.2 ”Mil junal mennää?”	62
4.1.3 ”Hyppää dösään!”	64
4.1.4 ”Mennääks metrol?”	69
4.2 Vuoden 1989 slangikeruu	72
4.2.1 ”Spora ja ratikka oli nää mitä käytettiin”	72
4.2.2 ”Takapenkki oli dösässä paras paikka”	75
5 Nimitykset Stadin slangissa	81
5.1 ”Kyl spora on spora”	81

5.2 ”Stoge ei lähteny ennenku tää jäbä heilautti flaguu”	93
5.3 ”Se oli vaan ihan busa”	97
5.4 ”Metrolla oon ajanu nykysin jonku kerran”	103
6 Yhteenvedoa ja slangin muutoksen pohdintaa	106
6.1 Säilyneitä ja kadonneita nimityksiä.....	106
6.2 Slangia kavereilta läpi vuosikymmenten.....	110
7 Päätäntö	121
Lähteet	123
Liite 1: Vuoden 1989 slangikeruulomakkeen kuudes sivu täytettynä	
Liite 2: Haastattelurunko lukiolaisten haastatteluun	
Liite 3: Haastattelurunko vanhempien slanginpuhujien haastatteluun	

1 Johdanto

”Ku mä olin ihan snadi, me budjattii Tölikass ja stadilaisen kuulu olla sillai tiukkis, ettei paljo bönden suuntaa edes tsiigannu. Jos jonnekki ei pääse skurul, nii ei tartte edes mennä, me funtsittii.

Sit meidän jengi flyttas Roihikseen ja vedettii vähä niinku matto alta, ku piti vekslaa dösäkyttiin. Onneks pirssit sil suunnal oli täynnä yhtä onnettomii tyyppei, ni sai jotenki naaman seivattuu.

Ku sit myöhemmi sai valita oman mestan miss budjas, mä suuntasin Krunikaan. Sielt liikkui jo omal fiudel sen verra, et nää imagon peruspalikat pääs unohtuu. Omii skloddei tuli rankastuu nii rajust et yhtäkkii löydettii itemme Vuokist. Sinnekki meni kyl viäl silloin dösii, mut sit ne byggas ton metron. Jumalaut, siin on kyyti jolle ei edes löydy slangist omaa sanaa ja silti se on muka joku stadilaisuuden huipentuma. Iha siisti kyyti muute, mut tsuge mikä tsuge. Semmoiset tuo böndet stadii.

Tää nykymeno on sen verra kylmää, et mä taisin ajat sit jo pudota kyydist.”

Näin muistelee nimimerkki B. Wisser *Yhteishyvä*-lehden slanginurkassa (2/2014: 13) ja kuvaa samalla osuvasti, kuinka liikennevälineet ovat kaupungin rajoja ennen määrittäneet.

Tarkastelen pro gradu -tutkielmassani joukkoliikennevälineiden slanginimityksiä ja niiden muutosta slangin alkua ajoilta nykypäivään asti. Käsittelyssä mukana ovat raitiovaunu, juna, linja-auto ja metro eli kaikki Helsingin joukkoliikennevälineet Suomenlinnan lautta lukuun ottamatta. Olen jättänyt lautan pois siitä syystä, että varsin pieni osa helsinkiläisistä käyttää sitä päivittäiseen liikkumiseen. Lautalle ei myöskään ole kysytty slangivastineita Helsingin kouluissa järjestetyissä slangikeruissa, jotka ovat osana aineistoani.

Minua on kiehtonut slangi jo ensimmäisestä opiskeluvuodestani lähtien. Erityisen kiinnostunut olen vanhasta ennen 1900-luvun puoltaväliä puhutusta Stadin slangista, eräänlaisesta suomalais-ruotsalaisesta sekakielestä, joka syntyi yhdistämään suomen- ja ruotsinkieliset pojat samaksi joukoksi. Tämän päivän slangilla on kuitenkin vankka pohja Stadin slangissa, vaikka vuosikymmenien varrella muutoksia on tapahtunut paljon. Sivusin slangin muutosta jo kandidaatintutkielmassani (2013), joskin täysin eri aihepiirin kautta. Tällöin tarkastelun pääpaino oli selvästi vanhassa slangissa. Tässä tutkimuksessa tarkastelen slangin kaarta laajemmin aina tähän päivään asti. Koska tarkastelemani ajanjakso on laaja, oli minun valittava käsittelyyn jokin selkeästi rajattu aihepiiri. Joukkoliikennevälineet valikoituivat aihekseni paitsi tästä syystä myös siksi, että ne ovat kuuluneet olennaiselta osin Helsingin katukuvaan jo slangin alkua ajoilta lähtien. Näin ollen liikennevälineet ovat tuttuja kaikenikäisille helsinkiläisille, ja niille on tarvittu nimityksiä läpi vuosikymmenten.

Seuraavissa alaluvuissa esittelen tutkielmani tavoitteet sekä käyn läpi käyttämiäni metodeja. Slangitutkimukseen tosin paneudun vasta luvussa 2, jossa muutenkin käsittelen slangia tarkemmin. Kolmannessa luvussa puolestaan taustoitatan Helsingin joukkoliikenteen historiaa ja nykytilannetta sekä luon katsauksen Heikki ja Marjatta Paunosen laatiman *Stadin slangin suursanakirjan* sisältämiin joukkoliikennevälineiden nimityksiin. Luvuissa 4 ja 5 puolestaan käyn läpi aineistossani esiintyvät joukkoliikennevälineiden nimitykset kulkuvälineittäin. Luku 4 käsittelee uudempaa slangia, tarkastelen siinä vuosien 2014 ja 1989 slangikeruiden tuloksia. Luvussa 5 sen sijaan keskityn vanhemman slangin nimityksiin. Käsitteilyjärjestys etenee tuoreimmasta vanhempaan, jotta lähtökohta on nykypäivän slangissa ja näin lukijalle tutumpi. Lisäksi uudemman slangin aineisto on huomattavasti systemaattisempi, joten sitä on luontevampaa tarkastella ensin. Kuudennessa luvussa vedän yhteen kahden aiemman päälukuni tuloksia sekä tarkastelen, millaisia muutoksia slangin omaksumisessa ja käytössä on tapahtunut.

1.1 Tutkimuskysymykset ja teoreettinen tausta

Tavoitteenani on selvittää, miten joukkoliikennevälineiden slanginimitykset ovat slangin olemassaoloaikana muuttuneet tai vastaavasti säilyneet ennallaan. Kiinnitän huomioni erityisesti siihen, mitkä nimityksistä ovat kadonneet ja mitkä jääneet osaksi uudempaa slangia. Keskeinen tutkimuskysymys on myös se, millaisia uusia nimityksiä liikennevälineille on muodostunut. Samalla sivuan slangin muuttumista ylipäätään. Tarkastelen tätä siltä kannalta, millaisia muutoksia slangin omaksumisessa ja käytössä vanhempien ja nuorempien slanginpuhujien välillä on.

Koska tutkimukseni pääosassa on siis erilaisten nimitysten kartoittaminen, hyödynnän enimmäkseen sanastontutkimuksen metodeja. Sanastontutkimus onkin perinteisesti ollut slangitutkimuksessa hyvin keskeisessä osassa. Käyn aiempaa slangitutkimusta läpi luvussa 2.4 slangin tarkastelun yhteydessä. Hyödynnän tutkimuksessani hieman myös kansanlingvistiikkaa. Esittelen kyseistä tutkimussuuntausta seuraavaksi.

Kansanlingvistiikka (*folk linguistics*) on jokseenkin nuori tutkimusala, sillä se on syntynyt vasta 1980–90-luvuilla. Se sijoittuu dialektologian ja sosiolingvistiikan välimaastoon

ja on metodisesti lähellä sosiolingvististä tutkimusta. Kansanlingvistiikka tutkii maallikoiden¹ eli ei-kielitieteilijöiden näkemyksiä kielestä, esimerkiksi heidän käsityksiään kielen oppimisesta, eri väestöryhmille ominaisista kielimuodoista tai koulun vaikutuksesta kieleen. Maallikoiden murrekäsitykseen keskittynyttä tutkimusta nimitetään myös kansandialektologiaksi (*folk dialectology* tai *perceptual dialectology* eli 'havaintodialektologia'). (Mielikäinen – Palander 2002: 90.)

Kansanlingvistiikan juuret ulottuvat 1940-luvun Hollantiin ja 1950-luvun Japaniin, ja laajempialainen kiinnostus sitä kohtaan alkoi Yhdysvalloissa 1960-luvulla (Preston 1989: 4–6; Niedzielski – Preston 2002: 2). Tutkimussuuntauksen vakiinnuttajana pidetään kuitenkin varsinaisesti yhdysvaltalaisesta Dennis R. Prestonia (ks. esim. 1989), joka on uudistanut ja kehittänyt kansanlingvistiikkaa metodisesti sekä kartoittanut eri puolilla maailmaa tehtyä kansanlingvististä tutkimusta. Prestonin ja Nancy Niedzielskin teosta *Folk linguistics* (2002) pidetään kansanlingvistiikan klassikkona. (Mielikäinen – Palander 2002: 90–91; Palander 2001: 147–148; Vaattovaara – Soininen-Stojanov 2006: 224.)

Suomessa kansanlingvistiikasta on kiinnostuttu 1990-luvun lopussa, jolloin Itä-Suomen (ent. Joensuun) ja Jyväskylän yliopistoissa alettiin laatia erilaisia murreasenne ja -tietoisuustutkimuksia. Suurin osa tutkimuksista oli opiskelijoiden tekemiä kurssitöitä ja opin-
näytteitä. Aluksi ne painottuivat pääasiassa havaintoihin ja käsityksiin kotimurteesta ja omasta puhekielestä, mutta myöhemmin tutkimuksissa on käsitelty myös muuttajien näkemyksiä. Sitten on tutkittu myös maalaisten ja kaupunkilaisten murrekäsityksiä, murrepiirteiden tiedostamista sekä koululaisten murretekstejä. (Mielikäinen – Palander 2014: 19–20.) Opin-
näytetöissä tarkastelun kohteena ovat olleet esimerkiksi Rääkkylästä Helsinkiin muuttaneiden kielellinen sopeutuminen (Makkonen 2003), oululaisnuorten murreasenteet, murteen tiedostaminen ja suosiminen (Vähälä 2005) sekä pohjois-savolaisten ja pohjois-karjalaisten naapurimurteistaan tuottamat imitaatiot (Kokkonen 2010). Kansanlingvistisiä väitöskirjoja on tähän mennessä ilmestynyt kaksi, Vaattovaara (2009) on tutkinut pellolaisnuorten murrekäsityksiä osana aluetietoisuutta ja Nupponen (2011) savolaisten näkemyksiä kotiseutunsa murteesta.

Slangia on kansanlingvistiikassa tarkasteltu huomattavasti aluemurteita vähemmän. Pääkaupunkiseudulla asuvien kielikäsityksiä on tutkittu jonkin verran (esim. Vilhula 2012; Palander 2007; Vaattovaara – Soininen-Stojanov 2006), mutta ensimmäisenä varsinaisesti

¹ Käytän käsitettä maallikko kuvaamaan tavallista kielenkäyttäjää kielitieteellisesti koulutetun henkilön vastakohtana. Käsite ei ole millään muotoa arvottava.

slangiin keskittyvänä kansanlingvistisenä tutkimuksena voi pitää Rosenbergin (2011) pro gradu -työtä pääkaupunkiseudulla asuvien slangikäsitteistä. Niitä on sivuttu myös Hagmanin (2009) ja Vierron (2014) pro gradu -tutkielmissa, mutta niissä kansanlingvistiikka on vain osana laajempaa kokonaisuutta.

Omassakaan tutkimuksessani kansanlingvistiikka ei ole pääosassa. Kyseistä tutkimussuuntausta edustaa pääasiassa luku 6.2, jossa haastatellut pohtivat omaa slangin käyttöään, mutta se tulee paikoitellen esille työn aikana aiemminkin. Luvussa 3.2 esimerkiksi esittelen liikennevälineiden nimityksistä muutamia kansanetymologisia tulkintoja. Tutkimukseni ei kuitenkaan pyri systemaattiseen slangikäsitteiden tai etymologioiden selvittämiseen, joten se ei siinä mielessä noudata perinteistä kansanlingvististä tutkimusta.

1.2 Aineisto

Koska tutkimukseni sijoittuu ajallisesti laajaan jaksoon, myös aineistoni koostuu useista eri lähteistä. Tärkeitä aineistolähteitä ovat luonnollisesti slangisanakirjat, joista keskeisin on Heikki ja Marjatta Paunosen laatima *Stadin slangin suursanakirja Tsennaaks Stadii, bonjaaks slangii*². Sanakirjaan on koottu aineistoa useista eri lähteistä useiden vuosikymmenten ajan järjestämällä slangikilpailuja, haastattelemalla vanhoja puhujia, keräämällä slang ilmauksia kirjallisuudesta ja lehdistä sekä useista arkistoista ja kielenainekokoelmista (Paunonen 2000a: 6).

Tuorein aineistoni on peräisin Helsingin kouluissa alkuvuonna 2014 järjestetystä slangikeruukilpailusta sekä neljän kilpailuun osallistuneen lukiolaisen haastattelusta. Vastaava slangikeruu on edellisen kerran järjestetty vuonna 1989, ja myös sen tuloksia käytän aineistoni. Vanhempaa slangia olen kerännyt kirjallisuudesta ja laulujen sanoituksista. Olen myös käynyt haastattelemassa vanhempia slanginpuhujia. Seuraavissa alaluvuissa esittelen aineistoni tarkemmin tuoreimmasta vanhimpiin sekä pohdin niihin mahdollisesti liittyviä haasteita.

² Vittaani Stadin slangin suursanakirjaan nimityksellä Paunonen 2000b, vaikka Heikki ja Marjatta Paunonen ovatkin koonneet teoksen yhdessä. Tämä on linjassa aiemman tutkimuksen kanssa (ks. esim. Rosenberg 2011; Paananen 2012).

1.2.1 Slangikeruut

Tuorein slanginkeruukilpailu järjestettiin 7.1.–7.2.2014. Kilpailussa oli kaksi sarjaa, joista toiseen vastasivat Aleksis Kiven peruskoulun yläasteen, Alppilan yläasteen, Helsingin normaalilyseon yläasteen, Helsingin yhteislyseon yläasteen, Tehtaanpuiston yläasteen ja Viikin normaalikoulun yläasteen yhdeksäsluokkalaiset. Toinen sarja oli tarkoitettu edellä mainittujen koulujen muille opiskelijoille ja kaikkien muiden Helsingin koulujen opiskelijoille, erityisesti kuitenkin lukiolaisille. Suurin osa toiseen sarjaan osallistuneista olikin lukioikäisiä, mutta joukossa oli myös joitakin vanhempia ja nuorempia vastaajia. Vastaajien syntymävuodet ajoittuvat välille 1985–2002. Molemmat sarjat mukaan lukien kilpailuun osallistui 243 nuorta. Kilpailu toteutettiin sähköisesti. (Slangikeruu; Slangikeruuaineisto; Ainiala 2014.)

Kilpailussa oli kaksi eri osiota, joista ensimmäisessä vastaajat luettelivat käyttämiään slangivastineita valmiiksi annetuille yleiskielen sanoille. Osiossa oli yhteensä 112 sanaa tai ilmausta, ja näiden joukossa myös sanat *raitiovaunu*, *linja-auto*, *juna* ja *metro*. Toisessa osiossa vastaajat saivat luetella sellaisia käyttämiään slangisanoja tai ilmauksia, jotka eivät tulleet esille ensimmäisessä osiossa. Toiseen osioon tuli vastauksia melko vähän, mutta tutkimukseni kannalta ensimmäinen osa onkin keskeisempi. (Slangikeruu; Slangikeruuaineisto; Ainiala 2014.) Pääasiallisena tarkastelun kohteenani vastauslomakkeissa ovat nimenomaan edellä mainituille kulkuvälineille annetut nimitykset.

Vastaava slangikeruu on järjestetty Helsingin kouluissa myös vuonna 1989. Siihen osallistuivat Aleksis Kiven peruskoulun yläasteen, Alppilan yläasteen, Helsingin II normaalikoulun (nyk. Helsingin yliopiston Viikin normaalikoulu) ja Hykkylän yläasteen yhdeksäsluokkalaiset. Yhteensä vastaajia oli 186. Tässäkin keruussa slangivastineita haettiin 112 eri sanalle tai ilmaukselle, ja lopussa oli vielä tilaa omille sanoille ja ilmauksille, jotka eivät muuten kyselyssä tulleet esille. Tällöin keruu toteutettiin paperisilla lomakkeilla. Tämä keruu tarjoaa vertailukelpoisen aineiston omaan tutkimukseeni, sillä vuoden 2014 keruu laadittiin sen pohjalta. Uuden keruun tavoitteena olikin paitsi saada tallennettua mahdollisimman monipuolinen aineisto 2010-luvun nuorten käyttämästä slangista myös vertailukelpoinen aineisto vuoden 1989 aineiston rinnalle. Valitettavasti vuoden 1989 keruussa ei ole kuitenkaan kysytty slangivastineita *junalle* ja *metrolle*, joten pystyn pääasiassa sen avulla vertailemaan vain *raitiovaunun* ja *linja-auton* slanginimityksissä tapahtuneita muutoksia. (Slangikeruu; Slangikeruuaineisto 1989; Ainiala 2014.)

Näitä keruuaineistoja tarkasteltaessa on huomioitava vastausolosuhteet. Kilpailun ohjeistus oli, että vastaajien tulisi luetella vain sellaisia sanoja, joita he tai heidän tuntemansa ikätoverit käyttävät. On kuitenkin täysin mahdollista, että vastaajat ovat luetelleet myös muita ilmauksia esimerkiksi palkintojen toivossa. Kilpailun ensimmäistä osiota täytettiin kouluissa äidinkielen oppitunnilla, joten tunnin pituus varmasti vaikutti vastaamiseen käytettyyn aikaan. Oppilailla oli mahdollisuus jatkaa lomakkeen täyttöö ja erityisesti toista osiota kotona. Toiseen osioon tulleiden vähäisten vastausten perusteella kovinkaan moni ei liene tätä mahdollisuutta käyttänyt. (Slangikeruu; Slangikeruuaineisto.)

Kyselylomake oli kokonaisuudessaan melko pitkä, joten voi olla, että varsinkin loppuvaiheessa vastaajat eivät ole enää jaksaneet tai malttaneet luetella kaikkia käyttämiään ilmauksia. Yksi haastattelemistani kilpailuun osallistuneista nuorista esimerkiksi kertoo, että ei jaksanut lomakkeen loppupuolella enää miettiä vastauksia kovin paljon:

- 1) Eetu: Se loppu rupes tuntuu vähä pitkältä, et kuinka kauan tätä viel pitää tehdä ja kuinka monta kohtaa tos on

--

Eetu: Vikat parikyt oli et jos yhen tai kaks keksi, että pääsee vaa nopeesti siitä.

Toisen kilpailuun osallistuneen haastattelun mukaan lomakkeessa oli myös sellaisia sanoja, joille ei yksinkertaisesti tiennyt mitään slangivastinetta. Tällöin hän itse täytti kyseiseen kohtaan yleiskielisen vastineen. Moni on voinut jättää tällaisen kohdan kokonaan tyhjäksi.

- 2) Emilia: Oli se iha sillee kiinnostava, siel oli paljo semmosii sanoja, mist keksi jonku slangisanan tai sellasen mitä käyttää ite. Mut sit siel oli kans sellasii mist ei oikestaan, jos siel oli vaik sana metro, ni sit siihen laitto vaa sen metro, et ei siitä keksiny mitää, et oli aika paljo semmosiiki.

Mainituista epäkohdista huolimatta keruu antaa kuitenkin hyvän katsauksen nuorten käyttämään 2010-luvun slangiin. Sitä tukee hyvin tekemäni haastattelu, josta kerron seuraavaksi tarkemmin.

1.2.2 Haastattelut

Slangikeruiden lisäksi käytän aineistonani myös kahta vuonna 2014 tekemääni ryhmähaastattelua. Keväällä 2014 kävin haastattelemassa neljää Helsingin yhteislyseon lukiolaista, jotka olivat osallistuneet slanginkeruukilpailuun. Haastatelluista kaksi oli poikia ja kaksi tyt-

töjä, ja he tunsivat toisensa entuudestaan. Haastattelut liikkuvat pääasiassa vain Itä-Helsingissä, erityisesti Kontulassa, jossa heidän lukionsakin sijaitsee. Haastattelu kesti noin puoli tuntia.

Toisen haastattelun tein syksyllä 2014, ja sitä käytän lähteenäni vanhemman slangin osalta. Haastatteluun osallistui kuusi Stadin slangi ry:n jäsentä ja yksi Slangijengin³ jäsen. Heistä kaksi oli naisia ja viisi miehiä. Stadin Slangi ry:n jäsenet olivat entuudestaan tuttuja keskenään, mutta Slangijengin jäsen tunsi heistä vain yhden. Viisi haastatelluista Stadin Slangi ry:n jäsenistä on syntynyt 1930-luvulla. He ovat eläneet lapsuutensa ja nuoruutensa, tai ainakin osan siitä, Pitkäsillan pohjoispuolella Sörnäisissä, Kalliossa, Alppilassa ja Vallilassa. Aikuisiällä he ovat asuneet eri puolilla Helsinkiä, ja sittemmin muuttaneet joko esikaupunkialueelle tai kehyskuntiin. Ainoastaan yksi heistä asuu nykyään kantakaupungissa.

Slangijengin jäsen on hieman nuorempi, vuonna 1947 syntynyt, ja hänen slangitautansa on myös hieman erilainen. Hän on viettänyt lapsuutensa Töölössä, josta perhe on muuttanut Myllypuron rintamamieskylään. Siellä hän kertoo oppineensa vanhemman polven, 1920–40-lukujen, slangia. Sitä ennen hän osasi niin kutsuttua kyökkisuomea, jota oli oppinut hoitajaltaan ennen kouluun menoaan. Myllypurosta hän on muuttanut Ruoholahteen, jossa asuu edelleen. Yksi haastatelluista Stadin Slangi ry:n jäsenistä on selvästi nuorempaa polvea, vuonna 1975 syntynyt, joten hänen mielteitään käytän tukena vuoden 1989 koululaiskeruun aineistoa tarkastellessani. Hän on varttunut Oulunkylän, Käpylän ja Koskelan seudulla. Haastattelu kesti kaiken kaikkiaan noin puolitoista tuntia, mutta yksi haastatelluista joutui poistumaan tunnin kohdalla.

Haastattelut on äänitetty ja litteroitu. Litteroidessani olen käyttänyt karkeaa transkriptiota eli noudattanut sanatarkkaa merkintätapaa, jota olen paikoitellen yksinkertaistanut. Joitakin empimispartikkeleita ja toistoa on poistettu, eikä päällekkäispuhunutta ole merkitty erikseen, vaan lineaarisesti niin, että puhujien ajatussisällön järjestys on säilynyt. En ole siis käyttänyt keskusteluanalyttisiä litterointimerkkejä, vaan havainnollistanut esimerkiksi taukoja, painotuksia ja kysymyksiä välimerkein. Naurun olen merkinnyt sulkeilla. Olen käyttänyt tällaista litterointitapaa siksi, että se on riittävän selkeä tuomaan esiin aiheeni kanalta olennaiset seikat. Tarkastelussa oleva kielenaines on esimerkeissä tarvittaessa liha-

³ Vuonna 1994 ensi kertaa kokoontunut slangista kiinnostuneiden joukko (Slangi.net, yhdistyksiä).

voitu. Haastateltujen nimet on muutettu siten, että kaikkien lukiolaisten nimi alkaa *e*-kirjaimella, 1975-syntyneen informantin *m*-kirjaimella ja vanhempien haasteltujen puolestaan *a*-kirjaimella.

Käytin menetelmänäni puolistrukturoitua teemahaastattelua, eli minulla oli valmiina aihepiiriini liittyvä kysymysrunko (Liite 2 ja Liite 3). Kysymykset olivat kuitenkin mukana vain apuvälineenä, sillä pyrkimykseni oli saada aikaan vapaata keskustelua aiheeseen liittyen. Tästä syystä valitsinkin metodikseni ryhmähaastattelun, ja mielestäni se sopi tutkimukseeni hyvin. Nuorten kohdalla ryhmähaastattelusta oli selkeästi etua siitä syystä, että he eivät varsinkaan aluksi tuntuneet keksivän kerrottavaa kovinkaan paljon, mutta toisiaan kuunnellessaan muistivat myös vastaavia omakohtaisia kokemuksiaan. Tässä haastattelussa ei syntynyt niin paljoa vapaata keskustelua kuin olin toivonut, mihin varmasti osaltaan vaikutti järjestetty tilanne sekä oma kokemattomuuteni haastattelijana. Sain kuitenkin paljon arvokasta tietoa nuorten käyttämästä kielestä. Lisäksi ryhmä oli haastatteluun juuri sopivan kokoinen, ja kaikki informantit pääsivät ääneen halutessaan.

Vanhemman polven haastattelu oli hyvin erilainen, keskustelu lähti odotetusti poukkoilemaan omille poluilleen melko pian. Vaikka haastattelun aikana keskusteltiin paljon myös aiheen vierestä, sain runsaasti aineistoa tutkielmaani varten. Tässä haastattelussa vaarana oli informanttien suuri määrä, joka oli seurausta Stadin Slangi ry:n jäsenten innokkuudesta haastateltaviksi. Minulle selvisi vasta juuri ennen haastattelua, että heitä oli tulossa paikalle niinkin paljon. Aluksi haastattelu eteni kronologisesti niin, että jokainen sai puhua vuorollaan, mutta melko pian siirryttiin luontevasti vapaaseen keskusteluun, jossa kukin kommentoi halutessaan. Kaikki eivät aina malttaneet odottaa omaa vuoroaan, ja näin ollen päällekkäispuhuntaa esiintyi aika ajoin. Tämä ei onneksi kuitenkaan häirinnyt litterointiani, sillä äänityksestä sai hyvin selvää ajoittaisesta päällekkäispuhunnasta huolimatta. Pienemällä ryhmähaastattelulla olisi varmasti voinut perehtyä paremmin kunkin haastatellun omaan slangihistoriaan, mutta toisaalta nyt sain kerralla laajemman katsauksen vanhemman slangin puhujien kokemuksiin.

1.2.3 Muut lähteet

Kirjallisuusaineistona käytän Raija Tervomaan, Edvard ”Eddu” Janzonin, Erkki ”Eki” Mattssonin ja Kaarlo Stenvallin omaelämäkerrallisia teoksia sekä Erkki Johannes Kauhasen verkossa julkaisemia omaelämäkerrallisia slangipakinoita ja sanoituksia. Raija Tervomaalta

olen tarkastellut teosta *Mutsi ja mä* (2005), jossa hän muistelee omaa elämäänsä 1940-luvulta lapsuudestaan 2000-luvulle saakka. Esipuheessa Sörnäisistä kotoisin oleva Tervomaa kuvaa teostaan näin: ”Se on kurkistus lapsuuteeni, elämään sodanjälkeisessä Sörkässä, sen kartoilla, pitskuilla, kentsuilla ja kaltseilla. – – Olen halunnut myös kertoa elämästä lapsuuden jälkeen, perheestä ja ystävistä. Tarinat olen kertonut lapsuuteni ja nuoruuteni slangilla, siten kuin sen kielen muistan.” Tervomaan lapsuuden kuvaukset keskittyvät siis Stadin slangin keskeisille syntysijoille, ja teos on kirjoitettu 1940–1950-lukujen slangilla.

Edvard ”Eddu” Janzonilta (1937–2009) tarkastelin teoksia *Rundi Stadis välil snadis* (1997) ja *Palsa kanis, litski kalis* (2001), joissa hän muistelee lapsuuttaan ja nuoruuttaan. ”Olen kirjoittanut tosikertomuksia lapsuuteni Sörnäisistä ja Ruoholahdesta sekä nuoruusvuosiltani 1950-luvun Vallilasta, mistä slangini pääasiassa on peräisin”, Janzon kirjoittaa ensimmäisen teoksen esipuheessa. Nämäkin kirjat on kirjoitettu kokonaan slangia käyttäen. Janzonin slangi poikkeaa kuitenkin Tervomaan slangista, vaikka molemmat ovat samaa ikäluokkaa ja lähtöisin samoilta kulmilta. Janzon tosin muutti jo 1946 Ruoholahteen ja 1950 Kumpulaan. Kaikkiaan hän on muistellut asuneensa 43 eri paikassa Helsingissä elämänsä aikana. (Paunonen 2009: 12.) Ero Tervomaan ja Janzonin kielessä johtuneekin siitä, että Janzonin slangi on peräisin Vallilasta, kuten hän kirjansa esipuheessa kirjoittaa. Janzon oppi slanginsa pääasiassa pelätyiltä Kuntsin kundeilta, minkä vuoksi se Paunosen mukaan oli ”poikkeuksellisen mehevää ja vanhakantaista” (mp). *Kuntsiksi* kutsuttiin kunnallisten työväenasuntojen aluetta Vallilassa 1920–40-luvuilla (Paunonen 2000b). Janzon hallitsi suomenkielisen slangin lisäksi myös ruotsinkielisen slangin. Heikki Paunosen mukaan hän oli viimeisiä suuria slangin taitajia. (2009: 12.)

Erkki ”Eki” Mattsson (1923–2009) oli hieman vanhempaa polvea kuin Tervomaa ja Janzon. Häneltä tarkastelin teoksia *Kun Eki oli Snadi – kulmien kundi muistelee* (1995) ja *Kun Eki oli snadi – Hima Stadissa* (2009). Jälkimmäiseen on koottu pakinoita Mattssonin aiemmista julkaisuista, joten tarkastelluissa teoksissa on osin samoja kirjoituksia. Kuten jo kirjojen nimistä voi päätellä, Mattsson kuvaa niissä omaa lapsuuttaan ja nuoruuttaan. Myös nämä teokset on kirjoitettu kokonaan slangilla. Alussa Mattsson kirjoittaa: ”Olen tällä vähäisellä tavalla halunnut tallentaa sitä Hesän slangia, jota lapsuus- ja poikavuosiini aikana 30-luvulla, kaverien kesken, Kallion ja Vallilan kulmilla käytettiin.” Mattsson oli syntynyt Kuusankoskella, mutta muuttanut Helsinkiin jo neljävuotiaana ja varttunut Stadin slangin syntyseudulla Kalliossa (HS 25.6.2003). Raija Tervomaa ja Lasse Liemola korostavat *Hel-*

singin Sanomissa julkaistussa Mattssonin muistokirjoituksessa, että hän on kuvillaan, paki-noillaan, lehtijutuillaan ja kirjoillaan tehnyt hyvin paljon slangin eteen (Tervomaa – Liemola 2009).

Kaarlo Stenvall (1924–2001) oli samaa ikäluokkaa Mattssonin kanssa. Häneltä tarkas-telin teosta *Stenvallit Stadissa – Perheen tarina* (2012). Teos on ilmestynyt postuumisti, painokuntoon sen ovat toimittaneet Heikki ja Marjatta Paunonen. Se eroaa muista tarkastel-luista teoksista myös siinä, että on yhtenäinen ja varsin laaja. Tervomaan, Janzonin ja Matts-sonin teokset ovat kaikki pakinamuotoisia ja huomattavasti lyhempiä. Stenvall ei myöskään kirjoita yksinomaan slangilla, kerrontajaksot ovat melko yleiskielisiä. Repliikeissä sen sijaan on käytetty slangia hyvinkin paljon, ja niissä tulee esille myös Stenvallin isän, Yrkan, käyt-tämä vielä vanhempi slangi. Kirjan tapahtumat sijoittuvat Stenvallin lapsuuteen ja nuoruu-teen, vuosiin 1930–43, jotka hän vietti Pitkäsillan pohjoispuolella Kalliossa, Alppilassa ja Harjussa, lukuun ottamatta muutamaa kuukautta, jonka perhe asui Töölössä. Stenvall oli kolmannen polven stadilainen, mikä oli hyvin harvinaista siihen aikaan. Elämäntyönsä hän teki kultaseppänä ja kaivertajana, mutta innostui kirjoittamisesta jo viimeistään 1950-luvulle tultaessa. (Paunonen 2013a.)

Erkki Johannes Kauhanen (1952–2013) oli huomattavasti nuorempaa sukupolvea kuin muut tarkasteleman kirjailijat. Myös hän vietti lapsuutensa ja nuoruutensa Pitkäsillan poh-joispuolella, Kalliossa ja Koskelassa. Toimittajana työskennellyt Kauhanen oli varsinainen slangin monitoimimies. Vuonna 1998 Kauhanen perusti verkkoon valtavan slangin tietopan-kin slangi.net-sivuston, jonne hän kokosi kaikkea slangiin liittyvää, muun muassa artikke-leita, teksti- ja ääninäytteitä sekä slangisanakirjan. (Seppälä 2014: 7.) Verkkosivusto on edel-leen olemassa, ja sieltä löytyvät Kauhasen lapsuudestaan kirjoittamat slangipakinat sekä hä-nen tekemänsä slangisanoitukset, joita molempia käytän aineistonani. Slangisanoitukset Kauhanen kertoo tehneensä 1960- ja 1970-lukujen suosittuihin iskelmiin ja pyrkineensä niissä luomaan kuvan Helsingin työläiskaupungin osien arjesta niin sisällön kuin kielenkin puolesta (Slangi.net). Kauhanen kirjoitti kaikkiaan kaksi cd-levyllistä laulujen slangisanoi-tuksia. Lisäksi hän toimi aktiivisena Stadin Slangi ry:ssä. Hän keräsi slangia talteen haastat-telemalla kymmeniä vanhoja slangin taitajia, mutta seurasi myös nykyslangin kehitystä. Omassa slangissaan Kauhanen yhdistelikin uutta ja vanhaa. (Seppälä 2014: 7.)

Kirjallisuusaineistoni koostuu siis teksteistä, joiden takana on joukko vankkoja slan-gintaitajia. Jokainen on pyrkinyt kirjoittamaan omalla slangillaan, jota on jo lapsena oppinut käyttämään, ja tästä syystä olenkin valinnut juuri nämä teokset aineistokseni. Koska tekstit sanoituksia lukuun ottamatta ovat kokonaan omaelämäkerrallisia, antavat ne samalla myös

hyvän ajankuvan vanhasta Helsingistä. Tekstejä tarkasteltaessa on hyvä kuitenkin huomioida, että kyseessä on kirjoitettu kieli vanhalle slangille ominaisemman puhutun sijaan. Vaikka kirjoittajat kertovat pyrkineensä käyttämään teksteissään samaa kieltä, jota ovat aikanaan puhuneet, saattaa sen tekstintäminen vuosikymmenten jälkeen kuitenkin vaikuttaa kieleen. Täysin autenttista kirjoittajien lapsuusajan slangia ei kuitenkaan ole nykypäivänä saatavilla, joten tekstit antavat joka tapauksessa hyvän kuvan siitä, millaista se on ollut.

2 Slangi

”En mä ees tajunnu puolii mitä se sano, ku se puhu kokonaa Stadin slangil. – – Ei mitää hajuu mitä se sano siel”, viittaa lukioikäinen haastateltu vuoden 2014 slanginkeruukilpailun palkintojenjakoon, jossa Stadin Slangi ry:n silloinen puheenjohtaja Pekka Kurvinen piti puheen slangiksi. Haastateltu lukiolainen on kuitenkin olennainen informantti nykyslangia tallennettaessa. Millainen kielimuoto slangi siis on, jos sen eri-ikäiset puhujat eivät aina ymmärrä toisiaan? Tähän kysymykseen pyrin esittämään vastauksen tässä luvussa.

Koska Stadin slangin syntyminen linkittyy olennaisesti Helsingissä vallinneisiin kieliosuhteisiin, käsittelen ensin Helsingin puhekielen varhaisvaiheita. Alaluvussa 2.2 paneudun Stadin slangin syntyyn ja sen kehitykseen nykyslangiksi. Seuraavassa alaluvussa esittelen slangista tehtyä tutkimusta sekä tarkastelen, miten kielentutkijat slangin määrittelevät. Alaluvussa 2.4 käyn läpi Stadin slangin ominaispiirteitä ja niiden esiintymistä nykyslangissa.

2.1 Helsingin puhekielen varhaisvaiheet

Helsingin kieliolojen kehityksen lähtökohta on monella tapaa poikkeuksellinen, sillä kaupunki on alkujaan perustettu täysin ruotsinkielisen alueen keskelle. Tämä tarkoittaa sitä, että luonnolliset kontaktit suomen kielen murteisiin ovat puuttuneet, ja näin ollen suomalainen kaupunkipuhekieli ei ole voinut rakentua niiden varaan. Helsingin puhekielen historiaan liittyvät olennaisesti 1800-luvun lopussa Suomessa tapahtuneet taloudelliset, yhteiskunnalliset ja kulttuuriset muutokset. Helsinkiin alkoi eri murteiden pohjalta muotoutua uudentyyppinen puhekieli vasta 1800-luvun loppupuolella, kun kaupunkiin muutti ihmisiä yhä enemmän ni-

menomaan suomenkielisiltä alueilta. 1860-luvulla alkaneen nopean teollistumisen seurauksena Helsingin väkiluku moninkertaistui muutaman vuosikymmenen aikana ja kaupungista tuli eräänlainen murteiden sulatusuuni. Samaan aikaan myös osa ruotsinkielisestä sivistyneistöstä otti suomen puhekielekseen kansallis-ideologisista syistä. (Paunonen 2006b: 13.)

Vaikka Helsinki perustettiin ruotsinkieliselle alueelle, muutti sinne aluksi myös suomenkielistä väkeä, ja kaksi ensimmäistä vuosisataa kaupunki olikin selkeästi kaksikielinen. Tarkkaa tietoa kieliolosuhteista kaupungin alkua ajoilta on vähän, mutta viimeistään 1780-luvulta lähtien ruotsin kieli on ollut valtakielenä, ja porvaristo sekä käsityöläiset täysin ruotsinkielisiä. Ruotsin kielen asema lujittui entisestään 1800-luvun alkuun tultaessa, kun Helsingin julistaminen pääkaupungiksi vuonna 1812 ja yliopiston muuttaminen Turusta Helsinkiin vuonna 1828 toivat mukanaan myös ruotsinkielisen sivistyneistön ja virkamiehistön. Myös palvelusväki ja työläiset Helsingissä olivat pääosin ruotsinkielisiä. (Waris 1950: 17–19.)

Ruotsin kielen asema oli kaupungissa vahvimmillaan 1800-luvun puoleen väliin tultaessa, mutta seuraavalla vuosikymmenellä alkaneen teollistumisen seurauksena Helsinki alkoi nopeasti kaksikielistyä ja myös väestön sosiaalinen rakenne muuttui. Vuoteen 1890 mennessä suomenkielisiä ja ruotsinkielisiä oli Helsingissä jo suunnilleen saman verran. (Paunonen 2006b: 21,23.) Lisäksi kaupungissa asui muun muassa venäläisiä, saksalaisia, ja venäläisen sotaväen mukana tulleita puolalaisia, baltteja, juutalaisia, romaneja ja tataareja. Vuonna 1870 Helsingin väestöstä vieraskielisiä oli jopa 17,1 prosenttia. (Waris 1950: 23, 29–32.) Teollistumisen alettua myös joukkoliikennevälineet tekivät tuloaan. Rautatie Helsingin ja Hämeenlinnan välillä avattiin vuonna 1862, ja reilut parikymmentä vuotta myöhemmin alkoi myös Helsingin sisäinen joukkoliikenne. Käsittelen sitä tarkemmin luvussa 3.

Helsingissä puhuttavalla suomella on ollut kaksi erilaista lähtökohtaa. Toisaalta sen pohjana on maaseudulta muuttaneiden murreväritteinen puhekieli ja toisaalta suomenkielisen sivistyneistön kirjakielinen puhekieli. Helsingissä puhuttu ruotsin kieli on luonnollisesti myös vaikuttanut näihin molempiin kielenkäyttötraditioihin. (Paunonen 1992: 140). Työväestön 1860-luvulla puhuma suomen kieli on alkujaan muistuttanut suuresti etelähämäläisiä ja länsi-uusmaalaisia murteita, mutta monet niiden piirteistä ovat vähitellen kadonneet. Yleis-suomalaiset piirteet puolestaan ovat kasvattaneet asemaansa. (Paunonen 2006b: 37–43.) Kirjakielinen perintö Helsingin puhekielessä sen sijaan juontaa juurensa suomenkielistyvän sivistyneistön tietoiseen pyrkimykseen puhua mahdollisimman puhdasta suomen kieltä. Kansanmurteet olivat ainoita puhesuomen muotoja 1800-luvun puoleen väliin asti, mutta tilanne muuttui merkittävästi, kun suomen kieli 1860-luvulla hyväksyttiin virka- ja opetuskieleksi.

Tällöin suomea alettiin myös käyttää keskustelukielenä ensimmäisissä kulttuurikodeissa. Moni opetteli kielen kieliopeista ja sanakirjoista, joten kirjakieli oli ainoa heidän osaamansa suomen kielen muoto. (Paunonen 2006b: 44–45.)

1800- ja 1900-lukujen vaihteessa oli olemassa siis oikeastaan kaksi eri Helsinkiä, jotka poikkesivat toisistaan joka suhteessa. Pitkäsilta toimi rajaviivana näiden eri alueiden välillä. Eteläpuolella oli säätyläisten asuttama ”virkamieskaupunki”, jossa puhuttiin kirjakielen normien mukaista suomea ja ruotsia paria työläiskaupunginosaa lukuun ottamatta ja pohjoisessa sen sijaan ”työläiskaupunki”, jossa käytettiin muuttajien mukanaan tuomia murteita. (Paunonen 2007: 12.) Pitkäsillan pohjoispuolelle oli syntynyt useita uusia kaupunginosia 1800-luvun loppupuolella, ja juuri siellä kaksikielisissä työläiskortteleissa syntyi Stadin slangi (Paunonen 2006b: 23, 50).

2.2 Stadin slangista nykyslangiin

Suomenkielisen työväestön lisäksi Helsinkiin muutti suuren muuttoaalton aikana, vuosina 1860–1910, paljon myös ruotsinkielistä työväestöä. Stadin slangin synnyn kannalta oli ratkaisevaa, että nämä suomen- ja ruotsinkieliset työläiset asettuivat asumaan samoille alueille, Kallioon, Sörnäisiin, Hermannisiin, Toukolaan ja Arabiaan sekä myöhemmin myös Vallilaan. Näin Pitkäsillan pohjoispuolelle syntyi kaksikielinen työläisyhteisö, jossa suomea ja ruotsia käytettiin rinnakkain. Tällöin kielellinen ilmasto näissä kaupunginosissa oli myös hyvin suvaitsevainen. (Paunonen 2006b: 34–35.)

Muuttajasukupolvi ei yleensä oppinut kovinkaan hyvin toista kieltä, mutta tuli silti toimeen vajaalla kielitaidolla. Heidän lapsensa sen sijaan kasvoivat kaksikielisessä ympäristössä ja oppivat sekä suomea että ruotsia joko vanhemmiltaan tai samalla pihalla asuvilta tovereiltaan. Saman pihan tai korttelin pojat pitivät tiukasti yhtä ja kuuluivat samoihin joukkoihin. Näiden poikien keskuudessa, kaksikielisissä työläiskortteleissa, sai alkunsa vanha Stadin slangi. Se syntyi nimenomaan yhdistämään saman pihan ja korttelin suomen- ja ruotsinkieliset pojat yhdeksi suureksi joukoksi, ”sakiksi”. (Paunonen 2000a: 15.)

Stadin slangin keskeisintä syntyseutua oli siis Pitkäsillan pohjoispuolinen työläisyhteisö, mutta myös Pitkäsillan eteläpuolella sijaitsevista vanhoista työläiskaupunginosista, Punavuoresta, Hietalahdesta ja Ruoholahdesta, puhuttiin vanhaa Stadin slangia (Paunonen 2006b: 50). Slangin syntyvaiheet voidaan ajoittaa 1800-luvun lopun vuosikymmenille, 1880–1890-luvuille (Paunonen 2007: 12). Sitä edelsi todennäköisesti jonkinlainen ruotsin-

kielisten työläispoikien ”esislangi” sekä ruotsinkielisten poikien ja nuorten miesten opiskelijaslangi (Paunonen 2013c). Stadin slangin synnyn kannalta olennaista oli paitsi ruotsin ja suomen kielen tasaveroinen asema ja kielellisen ilmaston suvaitsevaisuus myös se, että työläiskortteleiden poikajoukoissa kieleen itseensä ei kiinnitetty niin tarkkaan huomiota, vaan tärkeintä oli puheen ymmärrettävyys, viestin perillemeno. Tässä oli selvä ero ”virkamieskaupungin” kielelliseen ilmastoon, sillä siellä akateemisten perheiden lapsia ohjeistettiin puhumaan puhdasta suomen tai ruotsin kieltä. Samanaikaisesti slangia kuitenkin leimautui selvästi ”katupoikakieleksi”, ja se leima sillä oli aina 1960-luvulle saakka. (Paunonen 2006b: 52.)

Slangi oli aluksi nimenomaan poikien ja nuorten miesten kieli. Työläiskortteiden tytöt ja nuoret naiset kyllä ymmärsivät slangia, mutta harva puhui sitä itse. Työläiskortteleista slangia levisi ennen pitkää myös Pitkäsillan eteläpuolelle, mutta siellä sen käyttöön suhtauduttiin ankarasti ja se nähtiin uhkana puhtaalle suomen kielelle, jollaista koulussa ja kodeissa edellytettiin. Pihoilla slangia sen sijaan oli käytössä poikajoukkojen keskuudessa myös Pitkäsillan eteläpuolella, ja esimerkiksi joissakin töölöläiskodeissa jopa hyväksyttiin hieman miedomman slangin käyttö, kuten äitiä ja isää tarkoittavat sanat *mursa* ja *farsa*. (Paunonen 2007: 14–15.)

Stadin slangia säilyi melko muuttumattomana 1940–50-luvuille asti sekä sanastoltaan että äännerakenteeltaan. Sen käyttöalue ja tehtävä kuitenkin muuttuivat jossain määrin, sillä slangia ei enää juurikaan tarvittu eri kieliryhmien yhdistäjänä. Sen sijaan Stadin slangia alkoi yhä selvemmin muotoutua tietynlaiseksi nuorisokieleksi. (Paunonen 2007: 15–16.) Sotaaika hajotti slangia käyttäneet poikaporukat, kun nuoret miehet joutuivat useaksi vuodeksi rintamalle ja monet nuoremmatkin pojat lähetettiin joksikin aikaa maaseudulle. Vielä suurempi murros slangissa oli uudenlaisen nuorisokulttuurin tulo Helsinkiin. Amerikasta omaksumtu nuorisokulttuuri toi mukanaan englannin lisääntyneen käytön ja samalla slangia muuttui koululaisten käyttämäksi nuorisoslangiksi. (Paunonen 2007: 16.)

1950–60-lukujen slangissa oli vielä paljon aineksia vanhasta Stadin slangista, mutta siinä oli jo selvästi havaittavissa äänneasun ja sanaston suomalaistuminen. Uusien sanojen siirtyessä slangiin joko suomen murteista tai yleiskielestä oli niiden merkitys samalla muuttunut, esimerkiksi vanhan Stadin slangin rahaa tarkoittavan *fyrkan* rinnalle tulivat sanat *tuohi* ja *nappula*. Samoihin aikoihin, 1900-luvun puolivälin jälkeen, kun slangia menetti ”katupoikakielen” leimansa, tuli siitä myös niin tyttöjen kuin poikienkin kieli. 1970–1980-luvuilla slangia pirstaloitui erilaisten alakulttuurien kieliksi, ja siitä eteenpäin niiden kirjo on vain kasvanut. Alakulttuurit ovat tuoneet mukanaan omat käsitemaailmansa ja sanastonsa, jotka on

monesti omaksuttu slangiin sellaisenaan. Näin on muodostunut erilaisia ammattislangeja, jotka ovat levinneet myös ympäri Suomea samojen alakulttuurien edustajien käyttöön. (Paunonen 2000a: 16; 2007: 16.)

Heikki Paunonen on esittänyt Stadin slangin eri kerrostumista seuraavanlaisen jaottelun (2007: 18):

1. Vanha Stadin slangi

- a) Stadin slangin syntyvaiheet: 1880–1905
- b) Sakilaisslangin aika: 1906–1919
- c) Stadin slangin kultakausi: 1920–1955

2. Uudempi Helsingin slangi

- a) yhtenäisen koululaisslangin aika: 1950–1975
- b) eriytyvien nuorisokulttuurien slangit: 1976–

Sittemmin Paunonen on todennut, että nykyään myös uudemman Helsingin slangin alle tulisi lisätä c-kohta, joka käsittäisi ainakin globaalin slangin, 2000-luvun nettislangin ja etniset slangit (Paunonen 2013b; 2013c).

Paunonen korostaa, että slangin jakaminen vuosikymmenittäin saattaa antaa ilmiöstä liian mekaanisen kuvan, sillä kyseessä on selkeä kielellinen jatkumo. Hän onkin aiemmin tehnyt slangikerrostumien jaottelusta myös hieman toisenlaisen mallin, jossa esimerkiksi sakilaisslangin aikaa ei ole nimetty erikseen, vaan se on sulautettu Stadin slangin syntyvaiheisiin ja kultakauten. (Paunonen 2000a: 17.) Tämä todistaa sitä, että kerrostumia ei voi täysin tarkkaan erotella tiettyihin vuosikymmeniin. Edellisen sukupolven slangi on usein nuorten käyttöön vanhentunutta, mutta yksittäisiä sanoja saatetaan omaksua vanhemmastakin slangista (Paunonen 2007: 18). Voidaankin puhua myös *Stadin slangin kovasta ytimestä* eli sellaisista vanhoista slangisanoista, jotka ovat kuuluneet slangiin läpi vuosikymmenen ja läpäisevät kaikki slangikerrostumat (Paunonen 2013b). Stadin slangin kovaan ydinainekseen kuuluu esimerkiksi aineistossani esiintyvä *spora*.

Vaikka slangi siis onkin sama kielellinen jatkumo, on se sadassa vuodessa muuttunut niin paljon, että kyseessä on selvästi kaksi eri kielimuotoa: vanhempi suomalais-ruotsalais-venäläinen sekakieli ja uudempi nuorisokieli (Paunonen 2006b: 57). Tätä tukee se luvun

alussa esille tullut seikka, että nykynuori ei aina ymmärrä vanhemman slangin puhujaa. Vanhaa Stadin slangia voi Paunosen mukaan pitää täysin omana kielenään, sillä se eroaa suomen kielestä paljon sekä äännerakenteeltaan että sanastoltaan. Uudempi nuorisokieli puolestaan istuu paremmin slangin määrittelyssä yleensä käytettyihin kriteereihin. (mp.) Paunosen jaottelussaan käyttämät nimitykset *Stadin slang*i ja *Helsingin slang*i kuvaavat mielestäni hyvin näitä kahta eri kielimuotoa, joten käytän itsekin näitä nimityksiä tutkielmassani. Lisäksi kutsun Helsingissä 2010-luvulla puhuttavaa slangia *nykyslangiksi*.

2.3 Slangin määrittelyjä ja luokitteluja

Käsittelen tässä luvussa aikaisempaa slangitutkimusta sekä sitä, millaisia näkemyksillä kielentutkijoilla slangista on. Perinteisesti slangia on fennistiikassa tutkittu vähän, mutta siihen on kuitenkin kiinnitetty jonkin verran huomiota heti sen alkuajoilta lähtien. Rolf Nordenstrenng on kerännyt 1890-luvulla Helsingin ruotsinkielisten koululaisten slangia, ja suomenkielisten koululaisten ja opiskelijoiden slangia on käsitelty Kotikielen Seurassa vuonna 1901. Vuonna 1907 Heikki Ojansuu piti Kotikielen Seurassa esitelmän rikollisten kielestä ja ehdotti samalla, että seura alkaisi kerätä rikollisten, sotilaiden ja koululaisten slangia. Ehdotusta kannatettiin, ja keruun kohteeksi lisättiin myös katupoikien ja viinanpolttajien sanastot. Hanke kuitenkin jostain syystä kariutui kokonaan. (Paunonen 2000a: 37.)

Onneksi 1900-luvun slangista on kuitenkin tietoa muilta tahoilta. Vanhimpia lähteitä on Eerikki Meriluodon noin neljäsataa sanaa käsittävä sanaluettelo, joka ilmestyi pilalehti *Kurikassa* vuonna 1914 nimellä *Sakilainen sanakirja*. (Paunonen 2000a: 38.) Sanaluettelosta löytyy myös muutama kulkuvälineiden nimitys: *spåra* 'raitiotievaunu', *doke* 'juna' ja *toge* 'veturi' (Meriluoto 1914a, 1914b). Monet helsinkiläiset ovat myös itse eri aikoina koonneet laajoja slangisanastoja, joista osa on julkaistu painettunakin (Paunonen 2000a: 38). Monet slangisanastoista ovat olleet myös *Stadin slangin suursanakirjan* aineistona samoin kuin *Kurikan* sanaluettelo. Näin ollen niissä esiintyvät kulkuvälineiden nimitykset tulevat ilmi myös omassa työssäni. Heikki Paunonen on ylivoimaisesti tuotteliain slangitutkija, ja edellisessä luvussa esittämäni tiedot slangin synnystä ja kehityksestä perustuvatkin hänen teoksiinsa. Tästä syystä en enää toista Paunosen ajatuksia slangista, vaan käyn seuraavaksi läpi muutamien muiden slangia käsitelleiden tutkijoiden näkemyksiä samalla niitä toisiinsa vertaillen.

Simo Hämäläistä voi pitää jonkinlaisena slangitutkimuksen pioneerina, sillä tieteellistä tutkimusta slangista ei ole juurikaan julkaistu ennen hänen tutkimuksiaan. Hämäläinen

on tutkinut erityisesti suomalaista sotilasslangia. Artikkelissaan *Suomalaisesta sotilasslangista* (1946) Hämäläinen määrittelee slangin erikoiseksi tyyli-lajiksi, jossa käytetään tietoisesti yleiskielestä poikkeavia ilmauksia. Hän korostaa myös, että slangia ei käytetä yksinomaisena kielenä, vaan pelkästään tietyissä tilanteissa. Hämäläinen mainitsee, että slangia on kutsuttu myös sosiaalisesti murteeksi. (mas. 256.)

Hämäläisen mukaan slangia esiintyy kaikenikäisten keskuudessa kaikissa yhteiskuntaluokissa, mutta sitä käyttävät erityisesti suurten kaupunkien miespuoliset nuoret. Slangia puhutaan yleensä lapsuuden ja nuoruuden rajamailla, ja vanhemmiten sen käyttö vähenee. Tytöillä slangin käyttö on huomattavasti vähäisempää. Tärkeä slangin puhumiseen vaikuttava seikka on sen yhteisöllisyys. Slangi yhdistää tietyn yhteisön jäseniä toisiinsa ja erottaa samalla tähän yhteisöön kuulumattomat ulkopuolelle. Hämäläinen korostaa tässä yhteydessä tunteen merkitystä. Tärkeimmäksi tekijäksi slangin käytössä hän kuitenkin epäilee halua korostaa sanomaa, tehdä siitä elävämpi, voimakkaampi ja vitsikkäämpi sekä samalla välttää kuluneita ilmauksia ja arvokasta tyyliä. (1946: 257–259.)

Kaarina Karttunen kirjoittaa slangista artikkelissaan *Stadi on hervoton pleisi* (1989). Hänen näkemyksissään on paljon yhtäläisyyksiä Hämäläisen määritelmän kanssa, mutta eroakin löytyy. Siinä missä Hämäläinen pitää slangia ennen kaikkea tyyllillisenä ilmiönä, kuvaa Karttunen sitä rennoksi puhekieleksi. Hän mainitsee vielä erikseen, että aikaisemmin slangia on kielentutkimuksessa käsitelty lähinnä tyyli-ilmiönä, mutta sitä kautta se ei avaudu kuin osittain. Karttusenkin mukaan slangia puhuvat ennen muuta kaupunkien nuoret, mutta sitä käytetään myös erilaisissa harrastus- ja ammattiryhmissä. Hän korostaa erityisesti slangin sosiaalista funktiota, sen merkitystä tietyn ryhmän omana kielenä, jolla lisätään yhteenkuuluvuutta ja tuodaan ilmi ryhmän arvomaailmaa ja asenteita. Slangia puhumalla halutaan esimerkiksi erottua hallitsevasta valtakulttuurista sekä omista vanhemmista ja koulumaailmasta. (mas. 149–150.)

Karttusen mukaan slang-ilmaus on tavallista puhetta affektiivisempi, ja tämän vuoksi sanasto kuluu nopeasti ja uutta tulee kehittää tilalle. Hämäläisen tavoin myös Karttunen mainitsee slangin vetoamisen huumorintajuun. Hänkään ei pidä slangia omana kielenään, vaan kirjoittaa, että sitä puhutaan aina jonkin muun kielen ohessa. Slangia syntyy puheeseen, kun normaalikielen lomassa käytetään slangisanoja, joko enemmän tai vähemmän. Jonkun slangisanan käyttö puheessa silloin tällöin ei kuitenkaan vielä tee puheesta slangia. (1989: 149–150.)

Tässä asiassa Karttusen kanssa samalla kannalla ovat myös Marja Saanilahti ja Kari Nahkola, jotka käsittelevät slangia artikkelissaan *Suomalainen slangi kielellisenä ja sosiaalisena ilmiönä* (2000). Heidän mukaansa slangi on ennen kaikkea sanastollinen ilmiö, joka syntyy, kun puhuja käyttää slangisanoja normaalissa arkikielessään. He määrittelevät slangin jonkin puhujaryhmän käyttämäksi, sanastoltaan ja äännerakenteeltaan puheyhteisön yleisestä kannasta poikkeavaksi kielimuodoksi, mutta korostavat, että kyseessä ei kuitenkaan ole erillinen kieli tai murre. (mas. 87.) Helsingin vanhaa slangia he kuitenkin pitävät itsenäisenä täytenä kielimuotona ja kuvaavat sitä eräänlaiseksi pidginkieleksi (mas. 93).

Saanilahden ja Nahkolan lähestymistapa slangiin poikkeaa muista slangitutkijoista suuresti siinä, että he jakavat slangin viiteen eri luokkaan: Helsingin slangiin, yleisslangiin, koululaisslangiin, sotilasslangiin ja erikoisalojen slangiin (2000: 92–107). Näistä yleisslangi ja koululaisslangi ehkä kaipaavat hiukan avaamista. Koululaisslangilla tarkoitetaan koulu-maailmaan sekä koululaisten harrastuksiin, vapaa-aikaan ja tiettyihin tabuaiheisiin, kuten sukupuoliseen kanssakäymiseen ja päihteisiin, keskittyvää sanastoa. Koululaisslangi sijoittuu vahvasti koulu-aikaan, ja sitä voivatkin käyttää koululaiset ympäri Suomea.

Yleisslangilla Saanilahti ja Nahkola tarkoittavat koko Suomeen median välityksellä levinnyttä slangisanastoa, jota periaatteessa kaikki kykenevät ymmärtämään ja käyttämään. Esimerkkeinä he antavat muun muassa sanat *ale* 'alennusmyynti', *jätski* 'jätelö' ja *telkkari* 'televisio'. He lisäävät, että tutkijat eivät ole yksimielisiä yleisslangin olemassaolosta ja suhtautuvat siihen itsekin hienoisella varauksella myöntäen, että perusteltu näkökanta on myös katsoa yleisessä käytössä olevat slangisanat osaksi arkista puhekieltä. (2000: 96–98.) Edellä käsitellyistä slangitutkijoista Karttunen viittaa yleisslangin olemassa oloon. Hän toteaa *Nykykslangin sanakirjansa* johdannossa seuraavaan tapaan: ”Voidaan puhua eräänlaisesta yleisslangista, jota ymmärretään melko laajasti sekä alueellisesti että sosiaalisesti. Se koostuu yleiskielestä poikkeavista sanoista ja ilmauksista, joita tavallinenkin kielenkäyttäjä saattaa käyttää tai ainakin ymmärtää mutta joita enemmistö ei hyväksy korrektiin kielenkäyttöön.” (1979: 8.)

Omasta mielestäni yleisslangin käsite vaikuttaa hieman kyseenalaiselta. Kun kyseessä ovat ilmaukset, jotka ovat levinneet ympäri maata käytännössä kaikkien kielenkäyttäjien ymmärrettäviksi, ei mielestäni voi juurikaan enää puhua slangista. Kyse on ennemminkin slangisanoista, jotka ovat median välityksellä levinneet osaksi arkista kielenkäyttöä joka puolella Suomea. Tällainen leviäminen on ollut melko tavallista slangin historiassa, ja monet slangisanat ovatkin vuosien saatossa tulleet jopa yleiskielisiksi. Loistava esimerkki on muun muassa *kiva*-sana, jota moni tuskin mieltää millään tapaa slangiin liittyväksi. 1930-luvulla

se on kuitenkin ollut hyvin vahvasti ”sakinkieltä” ja koulussakin pannassa slangimaisuutensa tähden. (Paunonen 2007: 17.) Myös aineistostani löytyvä *bussi* alkaa nykypäivänä olla todella yleiskielinen.

Slangia ei enää voi pitää pelkästään pääkaupunkiseudun kielimuotona, mutta Helsingin slangi eroaa edelleen muualla Suomessa puhuttavista slangeista ja on helsinkiläisille nuorille läheisin puhekielen muoto (Paunonen 2000a: 36). Slangin ja arkisen puhekielen erottaminen toisistaan voi olla monesti hankalaa, mikä on todettu myös aiemmissa tutkimuksissa. (ks. esim. Vierto 2014: 26–27; Hagman 2009: 8–11; Lappalainen 2004: 135). Tästä syystä slangin rajaaminen ja määrittely onkin pitkälti aina tutkijan omaa tulkintaa. Oman haasteensa slangin määrittelyyn on tuonut myös sen pirstaloituminen niin monen eri ryhmän kieliksi.

Edellä mainitut tutkijoiden määrittelyt sopivat mielestäni hyvin uudempaan Helsingin slangiin tai nykyslangiin, mutta eivät oikein kuvaa vanhaa Stadin slangia. Paunosen mukaan Stadin slangin lokeroiminen ei ole yksinkertaista, mutta on helppo osoittaa seikkoja, joiden perusteella sitä ei voi pitää suomen kielen murteena. Stadin slangilla on oma äännejärjestelmä, kielioppi ja sanasto sekä tietty käyttäjäkunta, joka pitää sitä omana kielenään. Ruotsalaisperäisten sanojen määrä on Stadin slangissa selvästi suurempi kuin missään suomen kielen murteissa, mikä vaikuttaa olennaisesti myös sen ymmärrettävyyteen. (Paunonen 2000a: 36; 2013c.) Nämä kriteerit tukevat Stadin slangin asemaa omana kielenään, mutta asia ei ole yksiselitteinen, sillä kielen määrittely ylipäätään on kovin hankalaa. Joka tapauksessa vanha Stadin slangi on hyvin omanlaisensa kielimuoto. Käyn seuraavaksi tarkemmin läpi niitä ominaispiirteitä, jotka sen suomen kielestä erottavat. Tarkastelen myös, miten nämä piirteet ovat nykyslangissa säilyneet.

2.4 Slangin ominaispiirteitä

Vanhan Stadin slangin äännerakenne poikkeaa hyvin paljon muista puhutun suomen kielen muodoista. Selvimpiä eroja ovat Stadin slangille tunnusomaiset ”vieraat” äänteet, sananalkuiset konsonanttiyhtymät sekä epäsuomalaiset vokaalikombinaatiot. (Paunonen 2007: 19.) ”Vieraita”, suomen kielelle vanhastaan epätyypillisiä, äänteitä ovat *b*, *d*, *g*, *f*, *š* ja *tš*. Näistä *d* toisin kuuluu suomen yleiskielen äännejärjestelmään, mutta se esiintyy lähinnä *t:n* aste-vaihteluparina. (Paunonen 2000a: 18.) Nykyslangissa soinnillisten klusiilien *b:n*, *d:n* ja *g:n* asema on heikentynyt, mutta ne ovat silti edelleen käytössä. Tätä todistaa hyvin esimerkiksi

se, että niitä esiintyy vielä geminaattoina uudemmissakin slangisanoissa, joskin paljon vähemmän kuin ennen. Yksi tällainen sana on esimerkiksi *diggaa* 'pitää jostakin'. (mp.) Äänneyhtymä *tš* sen sijaan on väistynyt slangista jo 1940–50-luvuilta lähtien ja korvautunut tavallisella *ts*-yhtymällä. Vanhalle Stadin slangille *tš* on kuitenkin ollut hyvin tunnusomainen piirre. (Paunonen 2007: 19.)

Suomen kielessä ei alun perin ole ollut yhtään sananalkuisia konsonanttiyhtymiä, mutta sittemmin niitä on kuitenkin tullut. Kaksikonsonanttisuus on yleistä varsinkin lainasanoissa, mutta kolmen konsonantin yhtymät ovat edelleen huomattavasti harvinaisempia. Vanhassa Stadin slangissa sen sijaan on hyvin tavallista, että sanan alussa on kaksi tai jopa kolmekin konsonanttia. Kahdella konsonantilla alkavia sanoja ovat esimerkiksi *bragaa* ~ *prakaa* 'säskyä, mennä rikki', joista esiintyy myös kolmella konsonantilla alkavat variantit *spragaa* ~ *sprakaa*. (Paunonen 2007: 20.)

Epäsuomalaisilla vokaalikombinaatioilla tarkoitetaan sellaisia yhdistelmiä, jotka rikkovat suomen kielen äännerakenteelle erittäin ominaisen vokaalisoinnun. Vanhalle Stadin slangille on ollut hyvin tavanomaista, että sanan ensimmäisessä tavussa on etuvokaali ja toisessa tavussa takavokaali. Nykyäänkin slangissa esiintyy vielä joitakin tällaisia sanoja, esimerkiksi *fyrkka*, mutta vokaalisoinnun noudattaminen on kuitenkin lisääntynyt. Monet sellaiset sanat, joista on vanhastaan puuttunut vokaalisointu, ovat saaneet rinnalleen myös sitä noudattavan variantin, esimerkiksi *bögat* ~ *bögät* 'housut'. (Paunonen 2006a: 338.) Hyvä esimerkki tapauksesta, jossa vokaalisointua rikkova variantti on vuosien aikana jäänyt pois käytöstä, on aineistossani esiintyvä sanapari *dösa* ~ *dösä* 'linja-auto'.

Ruotsin kielestä Stadin slangiin tulleet sanat on monesti mukautettu suomen kielen sanarakenteeseen sopiviksi useiden slangijohtimien avulla. Tavallisimpia slangijohtimia ovat olleet *ari*, *de*, *du*, *ga*, *ge*, *gu*, *is*, *ja*, *ji*, *ju*, *ka*, *kka*, *kku*, *sa*, *ska*, *ski*, *sku*, *tša*, *tsi* ja *tsu*. Nämä johtimet ovat slangisanoissa hyvin yleisiä ja toimivat samalla eräänlaisina slangiosoittimina. Yhdestä ruotsin kielen sanasta on usein saatu slangiin eri johdinten avulla monia synonyymisia sanoja. (Paunonen 2006a: 339.) Sanojen johtaminen on produktiivinen ilmiö vielä nykyslangissakin, erityisesti *is*-johtimella muodostetaan paljon sanoja, joista monet ovat varsin lyhytikäisiä. (Paunonen 2000a: 28.) Omassa nykyslangin aineistossani esiintyvät esimerkiksi *junis* ja *metris*.

Reilusti suurin osa Stadin slangin sanoista, noin 75–80 prosenttia, on peräisin ruotsista. Suomalaista alkuperää olevia sanoja vanhassa slangissa on ollut noin 10–20 prosenttia ja venäjältä tulleita sanoja 5 prosenttia. Muista kielistä on tullut lähinnä joitakin yksittäisiä

sanoja (Paunonen 2013c; 2000a: 28). Aiheenani olevissa kulkuvälineiden nimityksissä näkyy vahvasti ruotsin kielen vaikutus, mutta myös vanhoja suomen yleiskielestä tulleita nimityksiä on käytössä, esimerkiksi *ratikka*. Vanha Stadin slangi ja uudempi Helsingin slangi eroavat toisistaan erityisesti juuri sanaston suomalaisuusasteen perusteella. Suuri osa uudemman slangin sanoista on peräisin suomen yleiskielen sanoista tai murteista. Helsingin slangiin ei juurikaan ole lainattu enää sanoja suoraan ruotsista, mutta sen sijaan slangiin jo kuuluneiden vanhojen ruotsalaisperäisten sanojen pohjalta on muodostettu uusia slangisanoja. Myös slangi-ilmausten luonne on muuttunut yhä useampien niistä ollessa kuvailmauksia, kuten vaikkapa poliisia tarkoittava *sinivuokko*. (Paunonen 2006b: 55–57.) Kuvailmausten käyttö nykyslangissa käy ilmi myös aineistostani, metroa esimerkiksi on nimitetty *madoksi* tai *oranssiksi madoksi*.

Stadin slangissa osa verbeistä taipuu eri tavoin kuin suomen yleiskielessä. Yleiskielessä supistumaverbien⁴ perusmuodon lopussa olevan -tA-aineksen tilalla on Stadin slangissa pitkä vokaali, esim. *duunaa*, *skrivaa*. (Paunonen 2000a: 23.) Verbien perusmuodot ovat siis samanasuisia yksikön kolmannen persoonan muotojen kanssa. Piirre on tullut yleisemminkin Helsingin puhekieleen aikoinaan etelähämäläisistä ja länsiusmaalaisista murteista ja on edelleen varsinkin slangissa elinvoimainen (Paunonen 2006: 38; ks. myös Vierto 2014: 37–38). Uskoakseni nykyslangissa käytetään kuitenkin rinnalla myös yleiskielen taivutuksen mukaista mallia. Verkossa toimivasta *Urbaanista sanakirjasta* ainakin löytyvät molemmat muodot monesta vanhastakin slangisanasta, esimerkiksi *venttaa* ~ *ventata*, *duunaa* ~ *duunata*, *skrivaa* ~ *skrivata* (US). Myös kysymyslauseet eroavat slangissa suomen yleiskielestä. Yleiskielen -kO-liitepartikkeliä vastaa slangissa -ks, johon on monesti voinut yhdistyä myös pronomini, esimerkiksi *Skulataaksme fudista?* Eri vuosikymmenien slangissa on kuitenkin eroja erityisesti yksikön 2. persoonan kysymysmuodoissa. 1970-luvulta alkaen ovat yleistyneet kysymykset, joissa persoonapronominin loppuvokaali on kadonnut, esimerkiksi *Käyts ryppyilee?* (Paunonen 2000a: 24.)

Olen nyt käynyt läpi slangin syntyä, kehitystä ja ominaispiirteitä sekä siitä tehtyä tutkimusta. Olen pyrkinyt luomaan kuvan siitä miten poikkeuksellinen ilmiö Stadin slangi ylipeittää on, ja miten sen perintö nykyslangissa näkyy. Seuraavaksi siirryn tarkastelemaan tätä tarkemmin oman tutkimusaiheeni, joukkoliikennevälineiden slanginimitysten, kautta.

⁴ Supistumaverbeillä tarkoitetaan sellaisia verbejä, joiden vokaalivartalo päättyy pitkään vokaaliin tai A-loppuiseen vokaaliyhtymään, ja konsonanttivartalo t-kirjaimeen, esimerkiksi *hyppää* -: *hypät* tai *halua* -, *halut* -.

3 Joukkoliikennevälineet ja niiden nimitykset *Stadin slangin suursanakirjassa*

Käyn tässä luvussa läpi kaikki ne joukkoliikennevälineet, joita työssäni käsittelen. Alaluvussa 3.1 luon katsauksen Helsingin joukkoliikenteen historiaan kulkuväline kerrallaan. Tarkastelujärjestys etenee ajallisesti vanhimmasta liikennevälineestä uusimpaan yhtä poikkeusta lukuun ottamatta. Käsittelen raitiovaunun ennen juna, sillä Helsingin sisäisen joukkoliikenteen näkökulmasta raitiovaunu on historiallisesti näistä keskeisempi. Noudatan tätä samaa käsittelyjärjestystä läpi koko tutkielman. Olen sisällyttänyt johdinautojen käsittelyn linja-autojen yhteyteen, sillä vaikka johdinauto kulkeekin sähköllä, muistuttaa se kuitenkin selvästi maantieliikennettä eikä liiku kiskoilla kuten raitiovaunu, juna ja metro. Alaluvuissa 3.2–3.5 käsittelen joukkoliikennevälineistä käytettäviä slanginimityksiä. Keskityn vain sellaisiin nimityksiin, jotka löytyvät *Stadin slangin suursanakirjasta*. En ota vielä huomioon esimerkiksi vuosien 2014 ja 1989 koululaisaineistoissa esiin tulleita muita slanginimityksiä, sillä käsittelen niitä neljännessä luvussa.

Sanakirjassa kunkin sanan eri äännevariantin käyttöajaksi merkityt vuosikymmenet perustuvat siihen, että niitä ovat sinä aikana käyttäneet aktiivislangi-iässä olevat, 8–25-vuotiaat, puhujat. Kyseiset sanat ovat siis kuuluneet vielä näiden vuosikymmenien jälkeenkin vanhempien puhujien kieleen, sillä lapsuudessa ja nuoruudessa opitut sanat säilyvät luonnollisesti elämän loppuun asti. Sellaisten sanojen kohdalla, jotka ovat aiemmin sisältäneet *tš*-yhtymän ja myöhemmin *ts*-yhtymän, Paunonen kertoo tehneensä mekaanisen jaon: *tš*-yhtymä on merkattu käytetyksi 1940-luvulle asti ja *ts*-yhtymä sen jälkeen. Todellisuudessa jako ei ole ollut niin selkeä, mutta sitä piti yksinkertaistaa sanakirjaa varten. Nuorin Paunosen tapaama *tš*-yhtymää käyttänyt slanginpuhuja on ollut 1937 syntynyt Eddu Janzon. Pääasiassa *tš*-yhtymän sisältäneet variantit ovat siis kuitenkin olleet käytössä ennen sotia, joiden jälkeen *ts*-yhtymä on yleistynyt. (Paunonen 2015a.) Koska sanakirjan jako on näin mekaaninen, en *tš*-yhtymän sisältävien sanojen kohdalla erikseen toista niihin merkittyjä käyttövuosikymmeniä.

3.1 Helsingin joukkoliikenteen alku ja kehitys

Ennen joukkoliikennevälineitä Helsingin julkisesta liikenteestä huolehtivat vuokra-ajurit eli vossikat, joiden määrä kasvoi aina 1900-luvun alkuun saakka. Viimeistään 1920-luvulla vuokra-autojen yleistyessä vuokra-ajuritoiminta kuitenkin alkoi muuttua kannattamattomaksi, ja ajurit joutuivat etsimään muita töitä. (Herranen 1988: 26.) Kokonaan toiminta ei

kuitenkaan loppunut, ja erityisesti toisen maailmansodan aikana ajureita oli liikenteessä vuokra-autojen ohella. Sodan jälkeen vuokra-ajurien määrä alkoi kuitenkin vähentyä nopeasti. (Helsingin kaupunginmuseo, vuokra-ajurit.) Kuvassa 1 on vuokra-ajureita Rautatientorilla Kansallisteatterin edustalla vuonna 1902.



Kuva 1. Vuokra-ajureita Rautatientorilla vuonna 1902. Kuvaaja tuntematon. (Helsingin kaupunginmuseo.)

3.1.1 Diligenssit ja hevosomnibussit ensimmäisinä joukkoliikennevälineinä

Ensimmäisiä varsinaisia joukkoliikennevälineitä Helsingissä olivat diligenssit ja hevosomnibussit, jotka molemmat olivat hevosten vetämiä vaunuja. Nimityksiä käytettiin paljon ristiin myös sanomalehdissä, vaikka kulkuvälineissä olikin joitakin eroavaisuuksia, hevosomnibussit esimerkiksi olivat diligenssejä isompia ja hitaampia. (Herranen 1988: 26–28.) Tämä johtui siitä, että diligenssejä veti yleensä neljä hevosta, mutta omnibusseja vain kaksi. (Ratikkamuseo.) Hevosomnibussiin mahtui kerralla noin 10–20 henkilöä, kun taas diligenssissä oli tilaa noin 2–6 hengelle. (Rauhala 2014; Helsingin kaupunginmuseo, diligenssit.)

Nimitys *diligenssi* tulee ilmeisesti ranskan kielen sanasta *diligence*, joka tarkoittaa paitsi nopeutta ja ahkeruutta myös postivaunuja⁵. Suomen kieleen sana *diligenssi* ei liene juurikaan vakiintunut, sillä esimerkiksi *Kielitoimiston sanakirja* ei tunne sitä ollenkaan. Myöskään sanaa *omnibussi* ei löydy *Kielitoimiston sanakirjasta*. Nimitys tulee latinan sanasta *omnibus* ’kaikille’. (Helsingin kaupunginmuseo, diligenssit.) Nimellä siis mitä ilmeisimmin haluttiin kuvastaa sitä, että kulkuväline oli tarkoitettu kaikkien kaupunkilaisten käyttöön. Diligenssit sen sijaan oli suunnattu rikkaammalle väestölle. Niissä oli pehmustetut ja hyvin jousitetut penkit ja parempi palvelu kuin omnibusseissa. (Ratikkamuseo.)

Diligenssit alkoivat liikennöidä Helsingissä 1830- ja 1840-lukujen vaihteessa, ja ensimmäinen reitti kulki Seurahuoneelta Kaivuhuoneelle. Talvella 1866–67 liikennöi myös diligenssireki jäätä pitkin Kauppatorin ja Suomenlinnan välillä. Diligenssiliikenne jäi lopulta pitkälti kokeiluasteelle. (Herranen 1988: 28.) Diligensseillä matkustivatkin useimmiten vain paremmin toimeentulevat ihmiset, sellaiset, joilla oli aikaa ja rahaa tehdä huviajeluita esimerkiksi Vantaanjoen suulle katselemaan jäiden lähtöä tai Eläintarhan Alppipaviljongille ihailemaan maisemia. Diligensseillä kulkivat myös Kaivopuistoon matkustavat kylpylävieraat. Koska diligenssien käyttöaste jäi näin matalaksi, todettiin ne pian taloudellisesti kannattamattomaksi. (Seppälä 2008: 29.)

Helsingin joukkoliikenteen varsinaisena alkamisajankohtana pidetään päivämäärää 14.3.1888. Tällöin alkoivat säännölliset omnibussivuorot linjalla Töölö – Kaivopuisto. Linjalla liikennöi aluksi kolme vaunua, jotka kulkivat 20 minuutin välein. Vuoroista huolehti vuonna 1887 perustettu Helsingin Omnibussosakeyhtiö. Toinen omnibussilinja avattiin välille Sörnäinen – Kauppatori vuonna 1889, ja myös muita linjoja liikennöitiin kokeilumielessä (ks. kuva 2). Talvisin liikennöi myös omnibussireki, jolla pääsi Kauppatorilta Suomenlinnaan ihan niin kuin diligenssireellä aiemmin (kuva 3). Omnibussiliikenteen mahdollisuuksien rajat saavutettiin kolmessa vuodessa. Säännöllisiä matkustajia ei ollut tarpeeksi, sillä matkan 15 pennin hinta oli monelle liian korkea. (Herranen 1988: 29–31.)

⁵ Kielikone Oy:n *MOT Ranska* -sanakirjan mukaan.



Kuva 2. Hevosomnibussi vuonna 1889. Kuvaaja tuntematon. (Helsingin kaupunginmuseo.)



Kuva 3. Omnibussireki vuonna 1914. Kuvaaja tuntematon. (Helsingin kaupunginmuseo.)

3.1.2 Hevosraitiovaunuista uuteen sporaan

Joulukuussa 1890 Helsingissä aloitti liikennöintinsä ensimmäinen hevosten vetämä raitiovaunu. Liikenne oli kuitenkin vielä väliaikaista, ja kokeilut sekä viranomaisten tarkastukset veivät niin kauan aikaa, että hevosraitiovaunulinjat avattiin liikenteelle virallisesti vasta 21.6.1891. Hevosraitioliikenteen järjestämisestä Helsingissä vastasi sama yhtiö kuin hevosomnibusseista, mutta raitioliikenteeseen siirtymisen vuoksi yhtiöjärjestykseen oli tehty muutoksia ja yhtiö oli nyt nimeltään Helsingin Raitiotie- ja Omnibusosakeyhtiö (HRO). (Herranen 1988: 36–38.)

Ensimmäiset hevosraitiovaunut kulkivat linjoilla Töölö – Kaivopuisto sekä Sörnäinen – Lapinlahti. Kalustoon kuului 15 umpivaunua ja neljä avovaunua, joissa kussakin oli 14 istumapaikkaa ja kahdeksan seisomapaikkaa. Tässä vaiheessa vaunut myös numeroitiin, Töölön ja Kaivopuiston välillä liikennöivät vaunut 1–6 ja Sörnäisten ja Lapinlahden välillä vaunut 9–16. Vaunut 7 ja 8 olivat ensin mainitun linjan reservivaunuja ja vaunut 17 ja 18 toisen. Vaunujen käytössä oli aluksi vain yksi raide, joten niiden piti ohittaa toisensa erikseen määrätyillä kohtauspaikoilla. (Herranen 1988: 38.) Kuvasta 4 näkyy hyvin, miten raitiovaunu kulkee hevosen vetämänä yksiraiteisia kiskoja pitkin vuonna 1897.



Kuva 4. Hevosraitiovaunu Pohjoisesplanadilla vuonna 1897. Kuva: Ester Heikel. (Helsingin kaupunginmuseo.)

Raitioteiden sähköistämistä oli harkittu jo hevosraitioliikenteeseen siirryttäessä, mutta sähköllä kulkevia raitiovaunuja saatiin kuitenkin odottaa vielä yhdeksän vuotta. Ne aloittivat liikennöintinsä 4.9.1900 väliaikaisella linjalla, joka kulki Ruusulasta Hietalahden torille. Linjoja avattiin lisää jo samana syksynä. Näissä sähköisissä raitiovaunuissa oli 16 istumapaikkaa ja 14 seisomapaikkaa eli niihin mahtui enemmän matkustajia kuin hevosvetoisiin raitiovaunuihin. Kuvassa 5 on vuonna 1900 valmistettu Kummer-merkkinen vaunu numero 6 päätepysäkillä Töölössä. Värikseltään vaunu on kokonaan vihreä keltaisia koristelinjoja lukuun ottamatta. Vaunun trolleytankovirrotin piti päätepysäkillä irrottaa ajojohtimesta ja kääntää kävellen uuteen ajosuuntaan. Kuvassa konduktööri on juuri ryhtymässä tähän. (Raitiotie-seura, moottorivaunut.)



Kuva 5. Linjan Töölö – Kaivopuisto raitiovaunu päätepysäkillä Töölössä todennäköisesti vuonna 1903. Kuvaaja tuntematon. (Helsingin kaupunginmuseo.)

Raitioteiden sähköistämisen ja uusien vaunujen seurauksena matkustajamäärät alkoivat kasvaa huomattavasti. Kun pääosa raitiolinjoista vuosien 1908–10 aikana kaksiraiteistettiin, matkustajien määrä nousi yli kaksinkertaiseksi siihen nähden, mitä se oli yksiraiteisten linjojen aikana parhaimmillaankin ollut. Tämä johtui pitkälti siitä, että uusilla, kaksiraitei-

silla linjoilla vaunujen vuoroväli oli mahdollista supistaa viiteen minuuttiin. Näin myös raitiovaunujen lukumäärä kasvoi huomattavasti, vuonna 1913 vaunuja oli käytössä 111, ja vuonna 1919 jo 195. (Herranen 1988: 46–53.) Aivan kaikkia raitiolinjoja ei kuitenkaan 1900-luvun alussa tai heti myöhemminkään kaksiraiteistettu, sillä viimeinen yksiraiteinen rataosuus oli käytössä aina vuoteen 1991 saakka (Raitiotieseura, linjasto).

Vuonna 1913 enemmistö Helsingin Raitiotie- ja Omnibusosakeyhtiön osakkeista siirtyi Helsingin kaupungin omistukseen. (Herranen 1988: 59–60.) Helsingissä oli 1900-luvun alkupuolella myös muita raitiotielinjoista vastaavia yhtiöitä. M. G. Stenius Oy hoiti Haagan ja Munkkiniemen raitioiteita vuosina 1914–1926. Tämän jälkeen yhtiö myi toimilupansa ja kiinteät laitteensa HRO:lle, joka alkoi huolehtia Haagan ja Munkkiniemen raitioiteista vuodesta 1927 alkaen. Raitioliikenne Haagaan loppui vuonna 1953, mutta Raitiovaunut liikennöivät edelleen Ruskeasuolle asti, ja myöhemmin rataa on jatkettu myös Pikku-Huopalahteen. Ratalinja Ruskeasuolle tosin on vuosien saatossa hieman muuttunut. Myös Munkkiniemen liikennöidään edelleen. (Rauhala.)

Kulosaaren raitiotiestä vastasi huvilakaupunkiyhtiö Ab Brändö Villastad vuosina 1910–1914, ja tämän jälkeen sen tytäryhtiö Kulosaaren Raitiotieyhtiö Brändö Spårvägs Ab aina vuoteen 1928 asti. Tällöin yhtiö kalustoineen myytiin HRO:lle, joka jatkoi liikennöintiä saareen. Ensimmäiset sillat Sörnäisten ja Kulosaaren välille valmistuivat 1919, joten tätä ennen raitiovaunut liikkuiivat lautalla tämän välin. (Rauhala.) Kuvassa 6 on raitiovaunua kuljettava höyrylautta Brändö. Raitiotieliikenne Kulosaareen lopetettiin vuonna 1951.



Kuva 6. Raitiovaunulautta matkalla Kulosaaresta Sörnäisiin 1910-luvulla. Kuvaaja tuntematon. (Helsingin kaupunginmuseo.)

Myös Lauttasaassa oli raitiotie vuosina 1913–1917. Vaikka muualla Helsingissä raitiotiet oli sähköistetty jo 1900-luvun alussa, liikennöi Lauttasaassa vielä hevosraitiovaunu. Liikenteestä vastasi liikemies Julius Tallberg, joka oli ostanut Lauttasaaren vuonna 1912 aikanaan rakennuttaa sinne huvilakaupunki. Lauttasaaren raitioliikenne loppui 30.10.1917 sen vähäisen käytön sekä maailmansodan aiheuttamien epävakaiden olojen vuoksi. (Rauhala.)

Alun perin Helsingin sähköraitiotieiden linjat erotettiin toisistaan linjavärien avulla, numerot otettiin niiden rinnalle käyttöön vasta vuonna 1926. Linjavärien käytöstä luovuttiin vuonna 1954, ja sen jälkeen käytössä ovat olleet vain numerot mahdollisine kirjainlisineen. (Rauhala – Virta 1982.) Raitiovaununlinjojen numerot ovat aina sijoittuneet välille 1–15, mutta raitiovaunuja 13 ja 14 ei ole koskaan ollut. Tämä johtuu siitä, että kyseiset numerot olivat jo linja-autojen käytössä, joten tuli hypätä suoraan numerosta 12 numeroon 15. Numeroiden lisäksi raitiovaunuja on merkitty myös pelkin kirjaintunnuksin, esimerkiksi raitiovaunu K ajoi Käpylään, B Kulosaareen, H Haagaan ja M Munkkiniemeen. (Rauhala 2014.) Kuvassa 7 on linjan K raitiovaunu Mäkelänskadulla vuonna 1949. Raitiovaunu vetää avoperävaunua, jollaisia käytettiin kesäisin. Avoperävaunuja oli yhteensä noin 30 kappaletta, ja viimeisen kerran niillä liikennöitiin säännöllisesti olympiakesänä 1952. (HS 11.5.2010.)



Kuva 7. Käpylän linjan raitiovaunu avoperävaunuineen Mäkelänskadulla vuonna 1949. Kuva: Foto Okkola. (Helsingin kaupunginmuseo.)

Raitiovaunujen kulta-aika ajoittuu 1920- ja 1930-luvuille. Ensimmäisen maailmansodan jälkeen matkalipun hinta aleni inflaation vuoksi merkittävästi ja raitiovaunut voittivat kansan suosion. Myös työväestö alkoi käyttää niitä enemmän kuin aiemmin. Raitioliikenne

kasvoi entisestään ja rataverkko oli suurimmillaan vuonna 1930, jolloin linjoja oli kaiken kaikkiaan 14. (Alku 2002: 21.) Tällöin raitiovaunut kulkivat vielä Kulosaareen ja Haagaan asti, ja kantakaupungin raitiolinjaverkosto oli paikoitellen hieman nykyistä tiheämpi. Vaikka rataverkko ei enää nykyisin ulotukaan niin laajalle kuin 1930-luvulla, on raitiovaunu kuitenkin yhä keskeinen liikenneväline Helsingissä, sillä se on kantakaupungin joukkoliikenteen pääasiallinen kulkumuoto. Nykyisin Helsingissä liikennöi laskutavasta riippuen yhdeksän tai kolmetoista raitiolinjaa ja matkustajia on joka arkipäivä noin 200 000⁶. Eri numerolla merkittyjä päälinjoja on yhteensä yhdeksän, mutta osaan on lisätty erittelevä kirjain perään, ja jos nämä kaikki laskee omiksi linjoikseen, on linjoja 13. (Raitiotieseura, raitioliikenne; HKL, raitiovaunulla.)

Suurin osa käytössä olevista raitiovaunuista on tällä hetkellä 1970- ja 80-luvuilla valmistettuja nivelraitiovaunuja, joita on liikenteessä yhteensä 82. Näistä 52 vaunuun on lisätty viime vuosina kulkemista helpottava matalalattiainen väliosa. Seuraavaksi eniten liikenteessä onkin vuosituhatosen molemmin puolin valmistettuja Variotram-matalalattiavaunuja, joita on yhteensä 40 kappaletta. (HKL, kalusto; Raikkaasti ratikalla.) Kesästä 2013 lähtien Helsingissä on voinut nähdä myös aivan uudenlaisen raitiovaunun, Transtechin Arcticin. Vaunua testattiin Helsingissä kesällä 2013, ja linjaliikenteen se aloitti 13.8.2013. (Heino 2013: 14–18.) Kuvassa 8 on Artic-vaunu koeajossa. Ikkunoissa oleva teksti ”Tässä menee uusi spora” takaa, että uusi raitiovaunu ei jää helsinkiläisiltä huomaamatta.



Kuva 8. Transtechin Artic-vaunu HKL 401 lähdössä koeajoon Vallilan varikolta 18.7.2013. Kuva: Arto Hellman. (Raitio 3/2013.)

⁶ Tieto vuodelta 2012.

Artic-vaunut valmistetaan Kainuussa, ja ne on suunniteltu nimenomaan Helsingin olosuhteisiin: tiukkoihin mutkiin, jyrkkiin mäkiin ja vaihtelevaan säähän. Siitä kun raitiovaunu edellisen kerran on suunniteltu Helsinkiä varten, on kulunut yli kuusikymmentä vuotta. Artic-vaunun pitäisi kulkea tasaisesti ja pitää vähemmän meteliä kuin vanhemmat raitiovaunut. (HS 31.3.2010.) Matkustajan näkökulmasta voin sanoa, että tavoite vaikuttaa onnistuneen. Toistaiseksi uusia raitiovaunuja on Helsingissä kaksi. HKL on tilannut uusia raitiovaunuja yhteensä 40, ja seuraavat toimitetaan loppuvuodesta 2015. Vuoden 2018 loppuun mennessä kaikkien 40 Artic-vaunun pitäisi olla liikenteessä. (HKL, Artic; HKL, Artic Saksassa.)

Uudet Artic-vaunut tulevat tarpeeseen, sillä raitioliikenne kasvaa Helsingissä seuraavan kymmenen vuoden aikana liikenteen nopeutuessa ja rataverkoston laajentuessa. Jätkäsaareen tulee uusi rataosuus vuosina 2017–2018, Kalasatamaan suunnitellaan kahta raitio-
linjaa ja 2020-luvulla myös Laajasaloon on tarkoitus päästä raitiovaunulla, kun keskustan ja Kruunuvuorenrannan välille suunnitellut sillat valmistuvat. Lisäksi suunnitteilla on erillinen raide-Jokeri Helsingistä Espooseen. Siitä on suunniteltu pikaraitiotietä, eli vaunut joutuisivat pysähtymään pelkästään pysäkeillä, eivät liikenteessä. (Helsinki-info 6/2014.) Päätös raiden Jokerin rakentamisesta voitaneen tehdä vuonna 2016 hankesuunnitelman valmistuttua, ja tavoitteena olisi aloittaa liikennöinti vuosina 2020–2022. (Raide-Jokeri.)

Nykyään raitiovaunu leimautuu vahvasti helsinkiläiseksi, sillä tällä hetkellä Helsinki on Suomessa ainoa kaupunki, jossa raitiovaunut kulkevat. Tulevaisuudessa tämä saattaa kuitenkin muuttua, sillä sekä Turussa että Tampereella suunnitellaan raitiovaunuliikenteen aloittamista. Turussa on tavoitteena tehdä alkusyksystä 2015 päätös raitiotien suunnittelun jatkamisesta, ja laatia toteutussuunnitelmat, mikäli jatkamiseen päädytään. (Turun raitiotie). Tampereella puolestaan tehdään vuoden 2016 aikana päätös siitä, siirrytäänkö raitiotien rakentamisvaiheeseen. (Tampereen raitiotie.) On kiinnostavaa, että Turussa harkitaan raitioliikenteen aloittamista, sillä siellä on jo kertaalleen luovuttu raitiovaunuista. Turussa liikennöivät hevosraitiovaunut vuosina 1890–1892, ja sähköraitiovaunut vuosina 1908–1972. Turun ja Helsingin lisäksi myös Viipurissa on ollut raitiotieliikennettä. (Rauhala.)

3.1.3 Taajamat syntyvät rautatien varrelle

Helsingin ja Hämeenlinnan välille avattiin rautatie vuonna 1862. Säännöllinen liikenne rataosuudella alkoi 17. maaliskuuta 1862. (Zetterberg 2011: 27.) Tästä ei kuitenkaan ollut paljon apua Helsingin lähiympäristön asukkaiden säännölliseen Helsinkiin matkustamiseen, sillä kaukojunien aikataulut eivät soveltuneet esimerkiksi työmatkalaisille. (Herranen 1988:

84.) Aluksi juna nimittäin liikennöi Helsingistä Hämeenlinnaan ja takaisin vain vuoropäivinä. Jo saman vuoden lokakuussa junavuoroja tihennettiin päivittäisiksi, mutta edelleen juna kulki vain kerran päivässä kumpaankin suuntaan. (Zetterberg 2011: 27.)

Helsingistä Hämeenlinnaan päin lähdettäessä ensimmäinen asema oli Tikkurila. Radalle oli suunniteltu väliasemia veden ja puiden ottoa varten 20 kilometrin välein, ja Tikkurila oli näistä väliasemista eteläisin. (Iltanen 2009: 54.) Tikkurilan ja Helsingin välille avautui Malmin liikennepaikka vuonna 1871. Vuonna 1884 Malmin asemalta rakennettiin rata Malmin hautausmaalle, ja sitä pitkin kulki ruumisjunia kahdesti viikossa. Liikennepaikka lakkautettiin vuonna 1954. Malmin jälkeen seuraava väliasema avattiin Oulunkylään vuonna 1881. Kuvassa 9 on juna Oulunkylän vuonna 1907 valmistuneella asemalla, joka sittemmin on palanut. Kuva on todennäköisesti vuodelta 1910.



Kuva 9. Juna Oulunkylän asemalla. Kuva: Ester Heikel. (Helsingin kaupunginmuseo.)

Liikennepaikkojen perustaminen toi väkeä seuduille, Oulunkylä muuttui merkittäväksi asutuskeskukseksi, kun se ennen oli ollut vain pieni maalaiskylä. Malmin ympärille puolestaan muodostui suuri yhdyskunta, jossa 1910-luvulla oli jo useita tehtaita sekä kaksi kansakoulua. Pääradalle avattiin lisää liikennepaikkoja 1800-luvun lopussa ja 1900-luvun alussa, vuonna 1886 Pukinmäkeen, 1907 Tapanilaan ja 1910 sekä Käpylään että Puistolaan. (Iltanen 2009: 48–54.) Tälle Helsingistä Hämeenlinnaan kulkevalle pääradalle sijoittuu luonnollisesti myös Pasilan asema. Se ei ollut radan alkuperäinen asema, mutta sitä voidaan pitää Suomen ensimmäisenä rautatieristeyksenä. Pasilaan avattiin linjavaihde vuonna 1863,

ja sen läpi kulki rata Vallilan kautta Sörnäisten satamaan. Vaihteesta tuli asema 1890, ja henkilöliikenteelle se avattiin seuraavana vuonna. Vuoteen 1925 asti Pasilan asema kantoi nimeä *Fredriksberg*, joka säilyi sen ruotsinkielisenä nimenä aina vuoteen 1990 saakka.

Sörnäisten satamaan avattiin siis vuonna 1963 liikennepaikka, joka aivan alkuaikoina oli myös henkilöliikenteen käytössä. Ainakin 1860-luvulla Hämeenlinnasta Helsinkiin liikennöinyt sekä tavaraa että matkustajia kuljettanut juna pysähtyi siellä. Vuonna 1901 valmistui ratayhteys Sörnäisten satamasta Hakaniemen torille rantaa pitkin, ja 1930-luvulla rataa jatkettiin Sörnäisistä pohjoiseen päin, Kyläsaareen, keskusvankilalle, Arabiaan ja teuras-
tamolle Hermannisiin. Nämä radat olivat tavaraliikenteen käytössä. Vanha satamarata on sittemmin kokonaan purettu vuosien 1968 ja 1990 välillä. (mts. 17–20.)

Paikallisjunaliikenne Helsingin seudulla alkoi parikymmentä vuotta pääradan avautumisen jälkeen, kesäkuun ensimmäisenä päivänä vuonna 1886 (Suomen Raitiotiesseura, juna-
liikenne). Tässä vaiheessa junat kulkivat vasta Helsingistä Järvenpäähän, ja niissä oli pelkästään kolmas luokka. Aikataulujen perusteella näitäkään junavuoroja tuskin oli suunniteltu päivittäistä työmatkaliikennettä varten. Junavuorojen määrä kuitenkin lisääntyi aiempaan nähden yli puolella. (Herranen 1988: 84.) Kuvassa 10 juna on pysähtynyt Helsingin vanhalle rautatieasemalle vuonna 1907.



Kuva 10. Helsingin vanha rautatieasema ja asemalaituri vuonna 1907. Taustalla näkyy Kai-vokatu 6 ja 8. Kuva: Signe Brander. (Helsingin kaupunginmuseo.)

Paikallisjunaliikenteen alkaessa junat pysähtyivät vanhempien liikennepaikkojen, Malmin ja Tikkurilan, lisäksi Helsingin alueella Alppilassa ja Pasilassa, Helsingin maalaiskunnassa Pukinmäessä ja Rekolassa sekä Tuusulassa Savion vaihteella (Herranen 1988: 84).

Vuonna 1903 avattiin rataosuus Pasilan ja Karjaan välillä. Neljä vuotta aiemmin oli avattu rataosuus Karjaalta Turkuun, ja tätä rataa Helsingistä Turkuun kutsutaan *rantaraksi*. Vuonna 1903 juna pysähtyi Pasilan jälkeen Huopalahdessa ja Pitäjänmäellä ja jatkoi matkaansa Espooseen. (Iltanen 2009: 21–23.) Radan avaaminen toi jälleen väkeä alueelle: kun rataosuus Pasilan ja Karjaan välille avautui, samalla myös asutus Huopalahden ja Haagan alueella sekä Espoossa ja Kauniaisissa lisääntyi. Liikennetarpeen kasvu huomattiin, mutta siitä huolimatta paikallisratoja ei rakennettu Helsingin maalaiskunnan eikä Espoon alueelle. Yksityistä kapearaiteista rataa suunniteltiin Malmilta Keimolaan vuonna 1908, mutta sitä ei koskaan toteutettu. (Herranen 1988: 86–88.)

Kesti aina vuoteen 1975 asti ennen kuin paikallisliikenteen käyttöön rakennettiin uusi junarata. Martinlaakson rata valmistui vuonna 1975, ja se tehtiin puhtaasti paikallisliikennettä varten. (Iltanen 2009: 46). Tässä rata eroaa siis muista Helsingistä lähtevistä radoista, jotka on suunniteltu alun perin kaukoliikenteeseen. Ratayhteyttä Helsingin maalaiskunnan länsiosiin oli suunniteltu ensimmäisen kerran jo 1950-luvulla, mutta kesti siis parikymmentä vuotta ennen kuin hanke saatiin toteutettua, ja radalle kaavailtu reitti ehti siinä välissä muuttuakin muutamaan kertaan. Martinlaakso oli radan alkuperäinen pääteasema, mutta vuonna 1976 rataa jatkettiin Martinlaakson voimalaitokselle. Vuonna 1991 rataa pidennettiin Martinlaaksosta Vantaankoskelle, ja samalla ratayhteys voimalaitokselle katkaistiin ja purettiin osittain kuusi vuotta myöhemmin. (Iltanen 2009: 3.) Nykyisin radan päätepisteenä on siis Vantaankoski, ja siksi rataa nimitetäänkin yleensä *Vantaankosken radaksi*. Kuvassa 11 on M-juna radalle sijoittuvalla Myyrmäen asemalla 1980-luvulla.

Sittenmin myös sekä pääradalle että rantaradalle on rakennettu erilliset kaupunkiradat paikallisliikennettä varten. Neljäs raide valmistui Helsingistä Tikkurilaan vuonna 1996, Korsoon vuonna 2000 ja Keravalle vuonna 2004. Rantaradan paikallisjunaliikennettä varten rakennettu neljäs raide sen sijaan valmistui Helsingistä Leppävaaraan vuonna 2001. (Kaupunkiliikenne.) Martinlaakson radalla liikennöivät alusta asti sähköjunat. Rantarataa alettiin sähköistää Helsingin ja Kirkkonummen välillä vuonna 1965, ja työ kesti neljä vuotta. Seuraavana vuonna, 1970, aloitettiin sähköjunaliikenne myös rataosuudella Helsingistä Keravalle, ja kaksi vuotta myöhemmin sähköjuna kulki Keravalta Riihimäelle saakka. Myöhemmin

1990- ja 2000-luvuilla myös paikallisliikennettä varten rakennetut kaupunkiradat, rata-osuuksien kolmannet ja neljännet raiteet, sähköistettiin. Vuonna 2004 paikallisjunaliikenteen aikatauluja pääkaupunkiseudulla tihennettiin. (Raitiotietieseura, junaliikenne.)

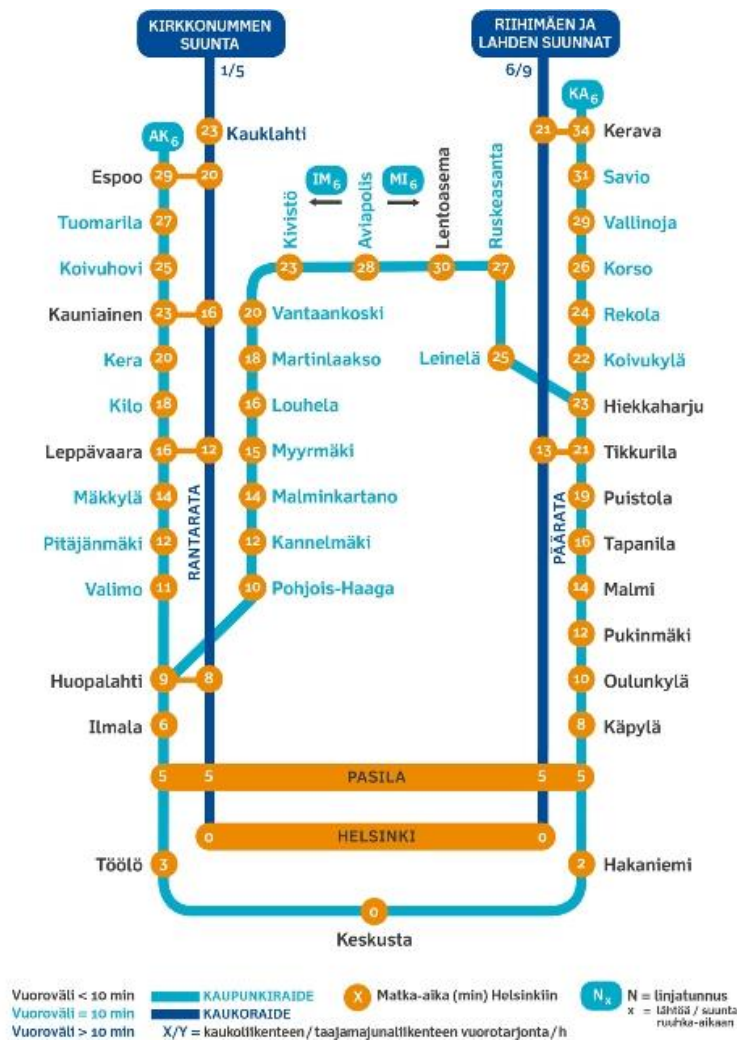


Kuva 11. M-juna Myyrmäen asemalla 1980-luvulla. Kehäradan avautuessa heinäkuussa 2015 kirjaintunnus *M* jää historiaan. Kuva: Ilppo Pohjola. (Vantaan kaupunginmuseo.)

Nykyään lähijunat liikkuvat Helsingistä Karjaalle, Vantaankoskelle ja Keravan kautta joko Riihimäelle tai Lahteen. Arkipäivisin junavuoroja ajetaan kaikkiaan 850. (Raitiotietieseura, junaliikenne.) Heinäkuussa 2015 avautuu myös jo vuosia suunniteltu Kehärata, joka yhdistää toisiinsa Vantaankosken radan ja pääradan. (HSL, linjastosuunnitelmat). Tämä parantaa huomattavasti Länsi- ja Itä-Vantaan välistä poikittaisliikennettä, sillä aiemmin junalla Länsi-Vantaalta Itä-Vantaalle on täytynyt matkustaa Helsingin kautta. Kehärata luo tärkeän yhteyden myös Helsinki-Vantaan lentoasemalle, jonne tällä hetkellä pääsee joukkoliikennevälineitä käyttäen vain linja-autolla. HSL:n arvion mukaan kehäradan junia tulee käyttämään päivittäin noin 200 000 vantaalaista ja 200 000 muualta saapuvaa työmatkaajaa. (mp.)

Toinen pitkään suunniteltu ratahanke on Pisararata. Kyseessä on kahdeksan kilometrin pituinen lähijunien kaupunkiratalenkki, jonka olisi tarkoitus kulkea Helsingin keskustan alla. Radalle suunnitellut asemat ovat Hakaniemi, Helsingin keskusta ja Töölö. Ensimmäinen aja-

tus Pissararadasta on peräisin jo vuodelta 1988, ja hanke on ollut pääkaupunkiseudun liikennejärjestelmäsuunnitelmassa 1990-luvulta lähtien, mutta edistynyt kunnolla vasta viime vuosina. Vuonna 2012 eduskunnassa tehtiin periaatepäätös radan rakentamisesta seuraavalla hallituskaudella, ja marraskuussa 2014 Helsingin kaupunkisuunnittelulautakunta hyväksyi radan vaatimat asemakaavamuutokset. Pissararadan rakentamisen on arvioitu kestävän noin viisi vuotta siitä, kun varsinainen rakentamispäätös tehdään. Radan matkustajamääräksi on arvioitu vuorokaudessa noin 138 000 henkilöä (Liikennevirasto, Pissararata.) Alla olevaan linjakarttaan (kuva 12) on kuvattu pääkaupunkiseudun tulevaisuuden junaraiteisto, eli kuvassa on siis jo nykyään käytössä olevien linjojen lisäksi myös Kehärata ja Pissararata. Kuva havainnollistaa hyvin sitä, miten nämä uudet radat yhdistävät jo olemassa olevat radat toisiinsa yhdeksi toimivaksi kokonaisuudeksi.



Kuva 12. Pääkaupunkiseudun tulevaisuuden junaraiteisto. (Liikennevirasto, Pissararata.) Linjakartasta puuttuu Vantaankosken ja Kivistön välissä sijaitseva Vehkalan asema. Sen sijaan Ruskeasannan asemaa ei Kehäradan avautuessa vielä ole, sinne on ainoastaan asemavaraus. (Liikennevirasto, Kehärata.)

3.1.4 Sinisiä ja punaisia linja-autoja

Helsingin kasvaessa 1920-luvulla asutus laajeni läheiselle maaseudulle Haagaan, Pitäjänmäelle ja jopa kauemmas Malmille asti. Aluksi asutus syntyi rautateiden varsille, kuten edellisessä luvussa kävi ilmi, mutta pian myös linja-autoliikenteen merkitys kasvoi. (Leinomäki – Nylander – Rajasalo – Tylli 2010: 8.) Linja-autot alkoivatkin liikennöidä Helsingissä säännöllisemmin juuri 1920-luvulla ja silloin aloittivat myös ensimmäiset maaseutulinjat. Ensimmäinen linja-autoliikennekokeilu oli tehty Helsingissä jo vuonna 1907 Töölön ja Haagan tienristeyksen välillä. Kokeilu kesti kuitenkin vain vajaan vuoden, sillä auto ei kestänyt liikennekäytössä. (Moisala 1983: 29–30.) Linja-autoliikenteen alkuajoilta ei löydy yhtä tarkkaa tilastotietoa kuin raitioliikenteen alkuvuosilta, tietoa löytyy vain liikennöitsijöiden nimistä ja liikennöitäväksi aiotuista reiteistä. (Herranen 1988: 140–142.) Kuvassa 13 on liikennöitsijä L. Johanssonin linja-auto, joka alkoi kulkea Helsingin ja Pakinkylän välillä 2.1.1924.



Kuva 13. L. Johanssonin linja-auto vuodelta 1924. Kuvaaja tuntematon. (Helsingin kaupunginmuseo.)

Vuonna 1920 tehtiin ensimmäinen anomus linja-autoliikenteen järjestämisestä Helsinkiin, mutta sitä ei hyväksytty puutteellisten tietojen takia. Seuraavana vuonna kuitenkin myönnettiin erälle liikenteenharjoittajalle lupa linjalle Helsingistä Pitäjänmäelle. Vuonna

1925 Helsingin rekisterissä oli yhteensä 26 linja-autoa, ja seuraavan kymmenen vuoden aikana määrä kasvoi 60:een. Vuonna 1939 rekisteröityjä linja-autoja oli jo 224. Eniten linja-autoja oli tällöin raitiotieliikenteestä tutuksi tulleella Helsingin Raitiotie- ja Omnibussakeyhtiöllä, joka oli aloittanut linja-autoliikenteen vuonna 1936. (Leinomäki ym. 2010: 8.) Yhtiöön sulautettiin neljä suurta linja-autoyhtiötä heti tämän jälkeen vuosina 1937–38, ja se alkoi kehittää linja-autoliikennettä. Käytännössä tämä näkyi siinä, että vuosien 1936 ja 1939 välillä reittien linjapituus kasvoi 10,8 kilometristä 132 kilometriin ja ohitti samalla raitiotieverkon. (Alku 2002: 21–22.) Yksi Helsingin Raitiotie- ja Omnibussakeyhtiöön vuonna 1937 sulautettu linja-autoyhtiö oli vuonna 1928 perustettu Oy. Omnibus Ab (Herranen 1988: 150–151), jonka linja-auto kuljettajineen on kuvassa 14.



Kuva 14. Oy. Omnibus Ab:n Reo-linja-auto ja linja-autonkuljettaja vuonna 1932. Kuva: Olof Sundström. (Helsingin kaupunginmuseo.)

Linja-autoliikenteen kasvu pysähtyi toiseen maailmansotaan, jolloin linja-autoja lunastettiin ambulansseiksi ja tavarankuljetusta varten. Tällöin Helsingin joukkoliikenteestä huolehtivat siis pelkästään raitiovaunut. Vuoden 1943 keväällä kaupunginvaltuustolle jätettiin ehdotus joukkoliikenteen kunnallistamisesta. Kuten aiemmin kävi ilmi, Helsingin kaupunki oli hankkinut osake-enemmistön Helsingin Raitiotie- ja Omnibussakeyhtiöstä jo vuonna 1913, mutta tässä vaiheessa kaupunki omisti yhtiön kaikki osakkeet. Joukkoliikenteen kunnallistuessa tämä yhtiö purettiin, ja vuoden 1945 alusta lähtien siitä tuli Helsingin kaupungin liikennelaitos (HKL). (Alku 2002: 22.) Kuvassa 15 näkyy vielä sotaa edeltävän

ajan vilkasta linja-autoliikennettä linja-autoasemalla. Kuva on vuodelta 1937, ja sen oikeassa reunassa on edellisenä vuonna valmistunut Lasipalatsi.



Kuva 15. Lähteviä ja saapuvia linja-autoja linja-autoasemalla vuonna 1937. Kuva: Wolfgang Heine. (Helsingin kaupunginmuseo.)

HRO:n keskustalinjojen autot tunnisti jo 1930-luvulla tummansinisestä väristä. Lähiöihin sen sijaan liikennöivät punaiset linja-autot. Värit säilyivät ennallaan myös HKL:n muodostamisen jälkeen, kunnes HKL vuonna 1948 muutti koko kalustonsa siniseksi. Parikymmentä vuotta myöhemmin, 1960-luvun lopulla, tummansinisestä väristä siirryttiin vaaleampaan. (Hannikainen – Leinomäki – Tylli 2007: 221–222.) Sinisiä linja-autoja oli HKL:n lisäksi myös Suomen Turistiauto Oy:llä, kuten kuvasta 16 näkyy. Helsingin lähiöihin liikennöi kuitenkin myös punaisia linja-autoja vielä senkin jälkeen, kun HKL muutti kalustonsa kokonaan siniseksi. Ainakin vuonna 1935 perustetun Oy Liikenne Ab:n autot tunnisti punaisesta väristä. Yhtiö kasvoi suuresti 1960-luvulla samaan aikaan lähiöiden kanssa, sillä se huolehti muun muassa itäisen Helsingin linja-autoliikenteestä. Itä-Helsingin lähiöt nimittäin kasvoivat huomattavasti juuri 1960-luvulla, jolloin uusien lähiöiden rakentaminen ylipäättään oli Suomessa laajimmillaan. Oy Liikenne Ab oli aikoinaan yksi Suomen suurimmista

yksityisistä linja-autoyhtiöistä, mutta se lopetettiin vuonna 2001. (Leinomäki ym. 2010: 250.)



Kuva 16. Suomen Turistiauto Oy:n linja-auto pysäkillä Munkkivuorella vuonna 1959. Kuva: Jussi Palmio. (Helsingin kaupunginmuseo.)

HKL muutettiin liikelaitokseksi vuonna 1995 ja tällöin linja-autoliikenne eriytettiin omaksi tytärliikelaitokseksi, joka kantoi nimeä *HKL-Bussiliikenne*. Kymmenen vuotta myöhemmin, vuonna 2005, HKL-Bussiliikenteestä ja Suomen Turistiauto Oy:stä muodostettiin Helsingin Bussiliikenne Oy. (Hannikainen – Leinomäki – Tylli 2009: 10–11.) Tällä hetkellä yrityksellä on käytössä 380 linja-autoa ja lähes 1000 kuljettajaa, ja se lukeutuu pääkaupunkiseudun suurimpiin joukkoliikenteen tuottajiin. (HelB.) Kuten jokainen kaupungilla liikkuva voi todeta, on sininen väri säilynyt yhtiömuutoksista huolimatta näiden linja-autojen tunnusmerkkinä aina tähän päivään asti.

Helsingissä kulkee kuitenkin edelleen muunkin värisiä linja-autoja, sillä pääkaupunkiseudulla liikennöivät yhä useat eri linja-autoyhtiöt, joilla kaikilla on omat tunnusvärensä. Seuraavan kymmenen vuoden aikana tilanne kuitenkin muuttuu, ja tulevaisuudessa kaikki Helsingin seudun linja-autot tunnistaa samanlaisesta sini-valkoisesta värityksestä Helsingin seudun liikenteen runkolinjojen autoja lukuun ottamatta. (HS 3.11.2010; HSL, runkobussit.)

Tämä johtuu siitä, että joukkoliikenteen suunnittelusta ja järjestämisestä vastaava, vuonna 2010 toimintansa aloittanut kuntayhtymä Helsingin seudun liikenne (HSL) haluaa koko linja-autokalustoon omat tunnusväriinsä. (HS 12.12.2009). Sininen väri on valittu siksi, että se on ollut linja-autojen värinä Helsingissä jo niin kauan. HSL:n runkolinjojen oranssi väritys sen sijaan perustuu erottuvuuteen liikenteessä sekä siihen, että myös runkolinjalla on tavoitteena tiheät vuorovälit kuten oranssilla metrolla. Tällä hetkellä runkolinjoja on yksi, Jokeriksi kutsuttu 550, mutta suunnitelmissa on lisätä niiden määrää vuoteen 2022 mennessä. (HS 3.11.2010, HSL, runkobussit.) Kuvassa 17 on HSL:n värein maalattu linja-auto Hakaniemen torin laidalla. Kuljettajan ikkunan yläosassa lukee liikennöitsijän nimi, samoin takimmaisesta sivuikkunasta yläpuolella. Näin eri liikennöitsijöiden linja-autot erottaa toisistaan, vaikka värit ovatkin kaikissa samat. Kuvan linja-auto on Tammelundin liikenne Oy:n.



Kuva 17. HSL:n tilaajaväritystä noudattava linja-auto Hakaniemen torin laidalla 12.12.2014. Kuva: Jenni Neuvonen.

Linja-autojen lisäksi 1920-luvulla puheenaiheena olivat myös johdinautot eli niin kutsutut trolleybussit, mutta kesti kuitenkin pari vuosikymmentä ennen kuin ajatus Helsingin johdinautolinjasta toteutettiin. Vuonna 1948 rakennettiin Naistenklinikan, ja Tehtaankadun välille johdinautolinja, joka otettiin käyttöön 5.2.1949. Linjaa pidennettiin hieman vuosina 1953 ja 1958, mutta pääosin se pysyi melko muuttumattomana koko historiansa ajan ja jäi lopulta ainoaksi Helsingin johdinautolinjaksi. (Hannikainen ym. 2007: 72.) Linjalla ajoi trolleybussi numero 14 (kuva 18) sekä ruuhka-aikana myös hieman lyhyempää reittiä kulkeva

14A. Alun perin suunnitelmissa oli rakentaa muitakin johdinautolinjoja, mutta näitä suunnitelmia ei koskaan pantu täytäntöön. Enimmillään johdinautoja oli käytössä 1960-luvun alussa, yhteensä 26. (Herranen 1988: 207.)



Kuva 18. Johdinauto vuonna 1963. Kuva: Bertel Okkola. (Helsingin kaupunginmuseo.)

On useita syitä siihen, miksi johdinautoverkkoa ei koskaan laajennettu. Kahden kuvälinemuodon, raitiovaunujen ja linja-autojen, katsottiin riittävän Helsingin kokoiseen kaupunkiin hyvin. Lisäksi 1950- ja 1960-luvuilla joukkoliikennekeskustelua hallitsi jo metron rakentaminen. Johdinautojen ajaminen vaati myös paljon taitoa, aloittelijoille se oli hankalaa ja kokeneillakin kuljettajilla oli välillä vaikeuksia pysyä virroittimen johtimessa muutamissa linjan mutkissa. Johdinautoliikenne lopetettiin 14.6.1974. (Hannikainen ym. 2007: 71–73.) Koeauto otettiin vielä liikenteeseen öljykriisin jälkeen vuonna 1979, ja sitä kokeiltiin kuuden vuoden ajan, mutta käyttökustannukset olivat liian korkeat, eikä johdinauto näin ollen koskaan palannut linjaliikenteeseen. Liikennelaitos katsoi raitiovaunujen sopivan paremmin kantakaupungin liikennemuodoksi, eikä esikaupungeissakaan ollut tarvetta johdinautoliikenteelle. (HKL, johdinautot.)

3.1.5 Joukkoliikenne laajenee maan alle

Metro hallitsi joukkoliikennekeskustelua jo 1950- ja 1960-luvuilla, mutta kesti kuitenkin vuoteen 1982 asti ennen kuin se otettiin käyttöön. Metroa oli suunniteltu 1940-luvulta lähien, tosin siinä vaiheessa pikaraitiotieverkkona. Vuonna 1955 tehtiin kaksi aloitetta maanalaisesta joukkoliikenteestä, mutta periaatepäätös metroverkon rakentamisesta syntyi vasta neljätoista vuotta myöhemmin, toukokuussa 1969. (Herranen 1988: 140–142.) Rakentaminen lähti käyntiin jo saman vuoden syksynä, ja ensimmäinen Vartiokylästä Siilitielle kulkeva koerata oli valmis kahden vuoden jälkeen. Samana vuonna aloitettiin myös tunneleiden louhinta Helsingin keskustaan, ja ensimmäinen metrojuna saapui Helsinkiin. (HKL, metro; Laaksonen 2009: 2.)

Seuraavan vuoden Helsinki-päivänä 12.6.1972 kansa pääsi ensimmäistä kertaa kokeilemaan metrolla matkustamista koejunalla. (Laaksonen 2009: 2.) Varsinainen metroliikennöinti alkoi kymmenen vuotta myöhemmin, 1.6.1982, Itäkeskuksen ja Hakaniemen välillä. Rautatientorin asema tuli käyttöön heinäkuussa, ja tällöin metroliikenne myös laajentui kokopäiväiseksi. (Herranen 1988: 140–142.) 1980-luvun kuluessa asemia avautui lisää: Kampiin vuonna 1983, Sörnäisiin 1984, Myllypuroon ja Kontulaan vuonna 1986 sekä Mellunmäkeen 1989. Rataa Kampista Ruoholahteen alettiin rakentaa 1987, ja Ruoholahden metroasema otettiin käyttöön vuonna 1993. Pari vuotta myöhemmin avattiin asema myös Kaisaniemeen. Vuosaaren haara asemineen avautui 1998. Kalasataman metroasema sen sijaan otettiin käyttöön vasta pitkällä 2000-luvun puolella, vuonna 2007. (Laaksonen 2009: 2.)

Vuonna 2008 Espoon kaupunki teki päätöksen länsimetron rakentamisesta eli metro-radan laajenemisesta länteen päin, ja rakentaminen aloitettiinkin jo seuraavana vuonna (Laaksonen 2009: 2; Länsimetro, rakentaminen). Ensimmäisen osuuden on tarkoitus valmistua vuoden 2015 loppuun mennessä ja liikennöinnin alkaa syksyllä 2016. Tällöin metro jatkaa 14 kilometriä pitkää reittiä Ruoholahdesta Matinkylään. Reitin varrella on kahdeksan uutta asemaa, joista kaksi sijaitsee Helsingin puolella ja kuusi Espoossa. Myöhemmin rataa on tarkoitus jatkaa vielä seitsemän kilometriä Matinkylästä Kivenlahteen, jolloin asemia tulee viisi lisää. Tämä toinen vaihe valmistuu aikaisintaan vuonna 2020. (Länsimetro, hanke.)

Olen nyt käynyt läpi Helsingin joukkoliikenteen historiaa tarkastelussa oleviin kulkuvälineisiin keskittyen. Raitiovaunulla, junalla sekä linja-autolla on kaikilla hyvin pitkä historia Helsingin joukkoliikenteessä, ja metrollakin on ikää jo yli neljä vuosikymmentä. Koska helsinkiläiset käyttävät näitä kulkuvälineitä päivittäin, on niille luonnollisesti syntynyt useita eri slanginimityksiä. Tarkastelen niitä seuraavissa alaluvuissa.

3.2 Raitiovaunu

Kuten edellisessä luvussa kävi ilmi, raitiovaunulla on ollut hyvin keskeinen osa Helsingin joukkoliikenteessä alusta alkaen. Näin ollen on luonnollista, että raitiovaunua tarkoittavia eri-ikäisiä slanginimityksiä on muodostunut runsaasti. Käyn niitä seuraavaksi läpi yksitellen. Kommentoin lyhyesti joidenkin keskeisimpien nimitysten nykyistä käyttäjäkuntaa aineistooni nojaten, vaikka varsinaisesti vertailenkin nuorten ja vanhempien slanginpuhujien käyttämien nimitysten eroja vasta luvussa 6.

Nimitystä *skuru* on käytetty alkujaan nimenomaan hevosvetoisista raitiovaunuista, mutta myöhemmin myös sähköllä kulkevista vaunuista. Nimitys onkin ollut käytössä jo 1890-luvulta lähtien. Sana on esiintynyt myös äänneasussa *sguru*. (Paunonen 2000b.) *Skuru* vaikuttaisi olevan vanhemman polven käytössä yhä edelleen, mutta nuorten kielestä se tuntuu liki kadonneen. *Skuru* kuuluu niihin slangisanoihin, jolle ei ole yhtä selkeää etymologiaa. Sanan alkuperästä on useita eri näkemyksiä, ja monella slanginpuhujallakin tuntuu olevan oma käsityksensä siitä, mistä sana on peräisin.

Pentti Liuttu epäilee *skuru*-sanatulevan ruotsin kielen sanasta *skora*, joka hänen mukaansa merkitsee muun muassa pärisemistä tai surisemista (1951: 164). Sanakirjasta⁷ ei löydy verbiä *skora*, mutta sorahtamista ja särähtämistä merkitsevä *skorra* sen sijaan löytyy. Vaikeaa sanoa, mistä Liutun tiedot sanan alkuperästä ovat peräisin. Kenties ne on kertonut hänelle Skatan kavereiden herra Wass, jolta Liuttu mainitsee saaneensa sanan luettelonsa. Skatan kaverit on mitä ilmeisimmin nykyinen Katajanokkaseura ry, joka vuosina 1945–1956 kantoi nimeä *Skatan kaverit* (Katajanokkaseura). Tällöin kyseessä olisi siis selvästi kansanlingvistinen tulkinta. Suhtaudun kovin kriittisesti Liutun esittämään *skuru*-sanatulevaan alkuperään.

Tämän lisäksi olen kuullut kaksi muutakin kansanlingvististä selitystä *skuru*-sanatulevaan alkuperästä, molemmat Stadin Slangi ry:n slangitreffeillä 20.11.2014, joilla keskusteltiin raitiovaunuista. Slangisanoille esitetäänkin monesti useita rinnakkaisia syntytarinoita. Slanginpuhujille on lisäksi hyvin ominaista, että jokainen pitää omaa versiotaan sanan alkuperästä ehdottoman oikeana (Paunonen 2015a). Yhden selityksen mukaan *skuru*-sana tulee venäjän kielestä. Eräs henkilö kertoi slangitreffeillä kuulleensa sanan juontavan juurensa venäjänkielisestä mainoksesta, jossa esiintyi sana *ckopo* 'pian'. Latinalaisilla aakkosilla *ckopo* kirjoitetaan muodossa *skoro*, ja siitä muotoutui työväen suussa *skuru*. (Slangitreffit 20.11.2014.) Käsitys siitä, että *skuru* olisi peräisin venäjän kielestä, on Heikki Paunosen

⁷ Tarkistettu Kielikone Oy:n *MOT Ruotsi* -sanakirjasta sekä Gummeruksen *Suomi-ruotsi-suomi-sanakirjasta*.

mukaan slanginpuhujilla hyvin tavallinen. Ylipäättään slanginpuhujat olettavat venäjältä tulleen huomattavasti enemmän sanoja slangiin kuin niitä todellisuudessa on tullut. Maarit Kallio on pro gradu -tutkielmassaan luetellut kaikki venäjältä lainatut *Stadin slangin suursanakirjassa* olevat slangisanat, eikä *skuru* esiinny hänen työssään. Paunosen mukaan *ckopo*-sanan äänneasusta on saatu slangiin samaa tarkoittavat *skoraa(n)*, *skiraa(n)* ja *skarei(t)*, mutta mitään *skuraa* muistuttavia variantteja ei tästä sanasta ole. (Paunonen 2015a.) Näin ollen tällä käsityksellä *skuru*-sanankuperästä ei ole pohjaa todellisuudessa.

Toisen slangitreffeillä kuulemani selityksen mukaan *skuru* tulee ruotsin kielen sanasta *skurvagn*, jolla kutsuttiin raitiovaunukiskoilla liikkuvia puhdistusvaunuja. Eräs Stadin Slangi ry:n jäsen kertoi puhdistusvaunujen kyljessä lukeneen ennen *skurvagn*, ja hän oli hyvin vakuuttunut siitä, että sana *skuru* juontaa juurensa nimenomaan siitä (Slangitreffit 20.11.2014). Sanakirja⁸ ei tunne sanaa *skurvagn*, mutta ruotsin sana *skur* tarkoittaa muun muassa sadekuuroa tai vesiryöppyä, ja *skura* puolestaan pesemistä hankaamalla, jynssäämistä tai kuuraamista. Voisi siis hyvinkin olla mahdollista, että puhdistusvaunua kutsutaan nimellä *skurvagn*. En ole kuitenkaan löytänyt varmaa tietoa siitä, milloin puhdistusvaunut ovat olleet käytössä tai mitä niiden kyljessä on lukenut. Toki ihmiset ovat voineet kutsua puhdistusvaunuja tällä nimellä ilman niiden kyljessä olevaa tekstiäkin. Heikki Paunosen mukaan *skuru* saattaakin tulla juuri tästä. Hän on esittänyt etymologian joskus aiemmin myös Stadin Slangi ry:n slangitreffeillä, joten kenties se on sieltä jäänyt sen kertoneen jäsenen mieleen. (Paunonen 2015a.)

Toinen mahdollinen etymologia *skuru*-sanalle voisi Paunosen mukaan löytyä luisumista ja liukumista tarkoittavasta suomenruotsin sanasta *skurra*, sillä raitiovaunuhan ikään kuin liukuu kiskoja pitkin. (Paunonen 2015a.) Mielestäni olisi hyvin luontevaa, että *skuru*-nimitys olisi muodostettu raitiovaunun liikkumistavan mukaan. Varsinkin kun ottaa huomioon sen, että *skuru* on alkujaan tarkoittanut nimenomaan hevosvetoisia raitiovaunuja, eli siis ensimmäisiä kulkuvälineitä, jotka ovat liikkuneet raitiovaunukiskoja pitkin. On kuitenkin mahdotonta sanoa, kumpi näistä Paunosen etymologioista on oikea. Molemmat vaikuttavat mielestäni hyvin mahdollisilta *skuru*-sanalle.

Toinen lähes yhtä vanha slangisana *spora* on kestänyt aikaa *skuraa* paremmin. *Spora* kuuluu Stadin slangin kovaan ydinainekseen eli läpi koko slangin historian säilyneisiin slangisanoihin, sillä se on ollut käytössä jo 1900-luvun alusta lähtien ja on edelleen suuressa

⁸ Tarkistettu Kielikone Oy:n *MOT Ruotsi* -sanakirjasta sekä Gummeruksen *Suomi-ruotsi-suomi-sanakirjasta*.

suosiossa. *Stadin slangin suursanakirjassa* on sana-artikkelin *spora* kohdalle listattu kirjoitusasuksi myös muoto *spåra*, joka siis ilmeisesti on yhtä vanhaa perua (Paunonen 2000b). *Sporan* tausta on huomattavasti helpompi ratkaista kuin *skuru*-sanan. *Spora* ja *spåra* tulevat ruotsin kielen raitiovaunua tarkoittavasta sanasta *spårvagn*. Etymologia on niin selkeä, että sanan alkuperälle ei vaikuta muodostuneen erilaisia kansanlingvistisiä tulkintoja. Myös Liuttu esittää *spora*-sanan alkuperästä saman tulkinnan (1951: 169). Sana on slangille ominaisesti lyhentynyt ja perään on lisätty slangijohdin *-a*. Lisäksi *sporan* kohdalla kirjoitusasua on hieman suomalaistettu korvaamalla *å* kirjaimella *o*. *Spora* eroaa *skurusta* myös siinä, että se on tuttu niin vanhemmille kuin nuoremmillekin helsinkiläisille. Lisäksi *spora* löytyy *Kielitoimiston sanakirjasta* toisin kuin edellä käsitelty *skuru*, mikä todistaa sanan yleisyyttä. *Spora* on merkitty slangisanaksi, ja sen kerrotaan tarkoittavan raitiovaunua. (KS.)

Spora-sana oli vuonna 2014 pitkään kaikkien kaupunkilaisten silmissä päivittäin, sillä HKL oli ottanut sen mainoksiinsa, joissa korostettiin metron ja raitiovaunun ekologisuutta. Kuvassa 19 on metroradan toiselle puolelle metrokartan viereen sijoitettu mainos Sörnäisten metroasemalla. Vastaavia mainoksia oli muillakin metroasemilla vuonna 2014 ja samantyylinen mainos on ollut myös ainakin *Helsingin Uutisissa*. Kuten kuvasta 20 näkee, lehdessä olleessa mainoksessa on hieman enemmän informaatiota kuin kuvan 19 mainoksessa. *Spora* on käytössä myös verkossa toimivan HSL:n Reittioppaan slangiversiossa, *Reissugaidissa*. Muut siinä esiintyvät liikennevälineiden slanginimitykset ovat *stoge*, *dösa* ja *tuubi*. (Reissugaidi.)



Kuva 19. HKL:n mainos Sörnäisten metroasemalla syyskuussa 2014. Mainos pysyi paikoillaan joulukuuhun saakka. Kuva: Jenni Neuvonen.



Kuva 20. HKL:n mainos Helsingin Uutisissa 17.9.2014.

Spora-sanana valinta mainokseen kuvastaa mielestäni sen yleisyyttä ja varmasti osaltaan lisää sanan käyttöä ja tunnettuutta. Sanan valintaan lienee vaikuttanut myös sen sopiva pituus, esimerkiksi *ratikka* ei olisi soveltunut *metron* rinnalle yhtä hyvin. Lisäksi *spora* on nykyään slangisana *ratikkaa* selkeämmin, mitä todistaa jo *Kielitoimiston sanakirjan* määrittely. *Ratikkaa* nimittäin ei ole sanakirjassa määriteltä slangisanaksi (KS). Slangin käyttö tuntuu nykypäivänä olevan jonkinlaisena trendinä. Hyvä esimerkki tästä on se, että Itäkeskuksen kauppakeskus vaihtoi virallisen nimensä *Itikseksi* vuonna 2012. Nimenvaihto liittyi kauppakeskuksen uudistumiseen ja sen imagon kohentamiseen. (HS 8.3.2012.) Toinen esimerkki slangin käytöstä virallisessa nimessä on Herttoniemen ala-asteen tapaus. Herttoniemen ala-aste ja Siilitien peruskoulu yhdistyvät syyskuussa 2015, ja oppilaitoksen nimeksi tulee *Hertsikan ala-asteen koulu*. (HS 5.11.2014.) HKL tuskin on muuttamassa nimeään, mutta imagoaan se mitä ilmeisimmin haluaa kohentaa, ja kuten Kauppakeskus Itiksen tapauskin osoittaa, tunnutaan slangia käyttävän tähän tarkoitukseen. (Slanginimien kaupallisesta käytöstä ks. Ainiala 2013.) Kenties HKL haluaa *spora*-sanaa käyttämällä myös korostaa helsinkiläisyyttään, onhan sanalla säilynyt vahva slangileima.

Sana *ratikka* on ollut käytössä 1920-luvulta alkaen aina tähän päivään asti (Paunonen 2000b). Arkikokemuksen perusteella *ratikka* vaikuttaisi nykyään lähes yleiskielistyneen, niin paljon sitä käytetään arkikeskustelun lisäksi jo esimerkiksi uutisteksteissäkin. Sana on merkitty lähes yleiskieliseksi myös jo viisitoista vuotta sitten julkaistussa *Stadin slangin suursanakirjassa*. *Kielitoimiston sanakirja* määrittelee sanan arkikieliseksi (KS). Myös tämä todistaa *ratikka*-sanan levinneen slangista muuhunkin arkipuheeseen, vaikka täysin yleiskielinen se ei siis ainakaan *Kielitoimiston sanakirjan* mukaan vielä ole. Koska *ratikka* on niin arkikielinen sana, tunnetaan se varmasti Helsingin ulkopuolellakin paremmin *skuru* ja *spora*. Lisäksi se on mitä todennäköisimmin kaikenikäisten käytössä ainakin jossain määrin. *Stadin slangin suursanakirjassa* sanan asuksi mainitaan myös *ratika* (Paunonen 2000b). *Ratikka* ja *ratika* ovat molemmat muodostuneet sanan *raitiovaunu* pohjalta. Sanaa on lyhennetty ja muokattu jonkin verran sekä lisätty perään joko slangijohdin *-kka* tai *-ka*.

Samalla tavoin on saatu aikaan myös sana *raitsikka*, joka on *Kielitoimiston sanakirjassa* merkitty arkikieliseksi aivan kuten *ratikkakin* (KS). Arkikokemuksen ja aineistoni perusteella voin kuitenkin sanoa, että ainakaan Helsingin seudulla *raitsikka* ei nykyään ole läheskään yhtä yleisessä käytössä kuin *ratikka*. *Raitšikka* on esiintynyt slangissa 1920-luvuilla alkaen ja *raitšika* tai *raitsika* jo hieman aiemmin, 1910–20 lukujen taitteessa. Jälkimmäinen on kuitenkin kadonnut slangista jo 1950-luvun tienoilla. (Paunonen 2000b.)

Muita *Stadin slangin suursanakirjassa* esiintyviä vähemmän yleisiä raitiovaunun nimityksiä ovat *konimasiina*, *sipoolainen*, *sipoonjuna*, *frenkkeli*, *pussi*, *omnibussi*, *onnipussi*, *onnika*, *omnika* ja kenties myös *oniikka* sekä *mankeli*. Nimitys *konimasiina* on ollut käytössä 1900-luvun alussa (Paunonen 2000b). Sana mitä ilmeisimmin juontaa juurensa siitä, että ensimmäisiä raitiovaunuja vetivät hevoset. Yleiskielessä nimitystä *koni* käytetään yleensä halventavassa merkityksessä vanhasta, laihasta tai huonosta hevosesta (KS), mutta *Stadin slangissa* *koni* voi tarkoittaa myös hyväkuntoista hevosta (Paunonen 2000b).

Sana *sipoolainen* on merkitty tarkoittamaan ensisijaisesti raitiovaunun rahastajaa tai kuljettajaa, ja se on ollut käytössä 1910–40-luvuilla. Nimitys tulee siitä, että suurin osa Helsingin raitiotieläisistä on aiemmin ollut juuri Sipoon ruotsinkielisiä. Raitiovaunusta nimitystä *sipoolainen* on käytetty 1930- ja 1940-luvuilla. (Paunonen 2000b.) *Sipoonjuna* sen sijaan on ollut käytössä jo hieman aiemmin, 1920–1930-luvuilla. (Paunonen 2000b). Sanojen käyttövuodet täsmäävät hyvin siihen, milloin sipoolaisia on tullut töihin raitiovaunuihin. Aivan alkujaan raitiovaunun kuljettajat olivat hämäläisiä miehiä, koska heillä oli hyvät hevosenkäsittelytaidot. Vuosina 1905 ja 1906 koko henkilökunta kuitenkin erotettiin lakon seurauksena. Työntekijöille ei aiottu maksaa lisää palkkaa, vaan ennemmin otettiin tilalle uutta

työvoimaa. Uudet työntekijät löytyivät läheiseltä maaseudulta, Sipoosta, Espoosta ja ruotsinkieliseltä Uudeltamaalta, jossa oli joutilasta ruotsinkielistä väkeä. Tämän seurauksena raitiovaunujen henkilökunta vaihtui lähes täysin. (Rauhala 2014.)

Nimitystä *frenkkeli* on käytetty raitiovaunusta 1950- ja 1960-luvuilla. Se on peräisin Erik von Frenckellin nimestä. Von Frenckell (1887–1977) oli Helsingin tunnetuin kunnallispoliittinen vaikuttaja juuri 1900-luvun puolivälissä. Hän oli koulutukseltaan diplomi-insinööri ja toimi muun muassa kansanedustajana, Helsingin apulaiskaupunginjohtajana ja kansainvälisen olympiakomitean jäsenenä. Von Frenckellillä oli myös osuutta siihen, että HRO siirtyi kokonaan kaupungin haltuun vuonna 1944 ja muuttui kunnalliseksi liikennelaitokseksi. Lisäksi Von Frenckell toimi liikennelaitoksen lautakunnan puheenjohtajana vuosina 1945–1960. (Kolbe 2004.) Hän oli mitä ilmeisimmin varsin värikäs persoona, ja myös Stadin Slangi ry:n jäsenet intoutuivat puhumaan hänestä heitä haastatellessani. Niinpä minusta on hyvinkin loogista, että nimitys *frenkkeli* on muodostettu juuri hänen nimensä pohjalta. Alun perin *frenkkeli* on tarkoittanut raitiovaunua numero 10, sillä kyseinen linja on Von Frenckellin aikaansaannos. Hän oli tuolloin apulaiskaupunginjohtajana ja toteutti liikenneratkaisun, jossa linja-autolla kuljetettiin ihmisiä raitiovaunun 10 päätepysäkille. Myöhemmin *frenkkeli* laajeni tarkoittamaan raitiovaunua ylipäätään. (Paunonen 2015b.)

Stadin slangin suursanakirjassa sanan *bussi* kohdalta löytyy linja-auton lisäksi myös raitiovaunu. Sana on kuitenkin esiintynyt asussa *pussi*, ja sitä on käytetty ainakin pilalehti *Kurikassa* vuonna 1914. (Paunonen 2000b.) Nimityksen voisi kuvitella olevan lyhenne sanoista *omnibussi* ja *onnipussi* (tai *onnibussi*), joita on käytetty raitiovaunuista 1890–1910-luvuilla. *Onnipussi*-nimitys on alkuaan saattanut tarkoittaa hevosvetoista omnibussia, jotka aloittivat liikennöintinsä vuonna 1888. *Stadin slangin suursanakirjaan* sanan *onnipussi* kohdalle on kuitenkin merkitty ensisijaisesti raitiovaunu. *Omnibussi* sen sijaan on tarkoittanut alun perin nimenomaan hevosvetoista omnibussia, mutta sitä on käytetty myöhemmin myös hevosvetoisista raitiovaunuista. (Paunonen 2000b: s.v. *omnibussi*, s.v. *onnipussi*.) 1930- ja 1940-luvuilla käytössä on lisäksi ollut nimitys *oniikka*, joka *Stadin slangin suursanakirjassa* on määritelty merkitsemään ”onnibussia” ja kulkuneuvoa (Paunonen 2000b). Tämän perusteella ei täysin varmasti pysty sanomaan, mistä kaikista kulkuneuvoista *oniikka*-sanaa on käytetty. Sanan käyttöaikana 1930–40-luvuilla omnibussit eivät ole enää liikennöineet, ja koska nimitystä *onnibussi* on käytetty raitiovaunusta, voisi olettaa, että myös *oniikka* on tällöin merkinnyt raitiovaunua.

Oniikkaa läheisesti muistuttava nimitys *onnika*, josta esiintyy myös kirjoitusasu *onnikka*, on tarkoittanut niin raitiovaunua kuin linja-autoakin. Yhden k:n sisältävä muoto on

ollut käytössä 1890–1920-luvuilla ja kaksi *k*:ta sisältävä variantti 1910–50-luvuilla. Raitiovaunusta nimitystä on kuitenkin käytetty vain 1890–1920-luvuilla, joten ilmeisesti käytössä on pääosin ollut muoto *onnika*. Raitiovaunusta on 1910–30-luvuilla käytetty myös lähes samanasuista varianttia *omnika*. Sanat juontavat juurensa nimestä *Helsingin Raitiotie- ja Omnibusosakeyhtiö*. (Paunonen 2000: s.v. *onnika* s.v. *omnika*.) Liutun mukaan *onnika* merkitsee pelkästään raitiovaunua, mutta hänen listassaan ei ole ollenkaan muotoa *onnikka* (1951: 145.) Tämä tukee sitä ajatusta, että *onnika* on tarkoittanut nimenomaan raitiovaunua ja *onnikka* linja-autoa. Liuttu mainitsee *onnikan* synonyymeiksi sanat *raitsika*, *ratikka*, *skuru* ja *spora*. (1951: 145.) *Mankeli* on huomattavasti uudempi raitiovaunun slanginimitys ja lisäksi se lienee myös melko marginaalinen. Sanasta on tässä merkityksessä *Stadin slangin suursanakirjassa* ainoastaan yksi lähde, *City-lehti* vuodelta 1996 (Paunonen 2000b).

3.3 Juna

Stoge lienee junan tunnetuin ja käytetyin slanginimitys. Se on kuulunut slangiin jo pitkään, sillä nimitystä on käytetty 1910-luvulta lähtien. Sanan äänneasuna esiintyvät lisäksi *stoke*, *ståge* ja *ståke*. 1930–60-luvuilla *stoge* ja *stoke* ovat merkinneet myös pelkästään veturia. (Paunonen 2000b: s.v. *stoge*.) Junaa on tarkoittanut myös *stogea* läheisesti muistuttava *stoga*, joka on ollut käytössä 1970-luvulla (Paunonen 2000b). Vielä *stogekin* vanhempi nimitys näyttää olevan lähes samanasuinen *toge*, jota on käytetty jo 1900-luvulta lähtien. Siitäkin esiintyy *k*:llinen variantti *toke*, mutta se on ollut käytössä vasta 1950-luvulta eteenpäin. 1910–30-luvuilla sanasta on esiintynyt lisäksi äänneasu *doge*. Myös variantti *doke* on ollut käytössä. *Toge* ja *doge* ovat merkinneet pelkästään veturia jo 1900–30-luvuilla, eli aiemmin kuin sana *stoge* on kantanut kyseistä merkitystä. (Paunonen 2000: s.v. *toge* s.v. *doke*.) Uskoisin kaikkien edellä mainittujen slanginimitysten tulleen ruotsin kielen junaa merkitsevistä sanasta *tåg*. Myös Liuttu mainitsee saman alkuperän. Hänen sanaluettelostaan tosin löytyvät vain variantit *toge*, *doke* ja *stoke* (1951: 177).

Uudempi junan slanginimitys on 1940-luvulta lähtien käytössä ollut *tsuge*. Siitä on esiintynyt lisäksi äänneasu *tsuke* 1970-luvulle asti, ja asu *zugekin* on ollut käytössä. (Paunonen 2000b.) 1950–60-luvuilla junan slanginimityksinä ovat esiintyneet myös *tsugea* läheisesti muistuttava *tsugi* sekä hieman pidempi väännelmä *tsugiainen* (Paunonen 2000b). Näiden nimitysten alkuperästä en ole kuullut minkäänlaisia kansanlingvistisiä tarinoita. Paunosen mukaan *tsugen* taustalla on saksan kielen junaa tarkoittava *der Zug* (2015a), mikä vaikuttaakin kovin todennäköiseltä. 1970-luvulla junasta on käytetty myös nimitystä *proleputki*

(Paunonen 2000b). *Prole* tarkoittaa *Stadin slangin suursanakirjan* mukaan työläistä, vasemistolaista, proletariaa tai köyhää. Lisäksi sitä on käytetty yleisemminkin kielteisenä ilmauksena huonosta tavarasta tai tyhmästä ihmisestä. Sanaa on käytetty kaikissa näissä merkityksissä juuri 1970-luvulla. (Paunonen 2000b.) Nimitys *proleputki* lienee siis tullut nimenomaan siitä, että junalla on kuljettu töihin.

Tietynlainen junamalli kantaa nimeä *lättehattu*. Tällä nimityksellä on kutsuttu matalaa kaksijakoista moottorijunaa 1950–70-luvuilla (Paunonen 2000b). Kyseinen junamalli levisikin ympäri Suomea juuri 1950-luvun puolivälistä alkaen, sillä se oli edullinen ratkaisu paikallisliikenteeseen (Salo 2012: 34). Niinpä *lättehattu* lienee ollut aika yleisessä käytössä, eikä se siis ole pelkästään slangiin kuuluva sana. Arkikokemuksen perusteella olettaisin, että nimitys on esiintynyt myös nuoremmilla puhujilla, sillä kyseinen junamalli on edelleen liikenteessä. Suomen Raitiotiesseura ry:n verkkosivuilla kerrotaan, että kesälauantaisin Keravan ja Porvoon välillä liikennöidään ”lättehatuilla”. (Raitiotiesseura, junaliikenne.) *Lättehattu*-nimityksen käyttö sivulla tukee mielestäni myös sanan yleisyyttä. Kuvassa 21 on lättehattu lähdössä Porvoon asemalta kohti Keravaa 9.8.1980. Kuten kuvasta voi nähdä, on *lättehatuksi* kutsuttu junamalli selvästi tavanomaista junaa matalampi, mistä nimi *lättehattu* lieneekin peräisin.



Kuva 21. Henkilöjuna, joka koostuu Dm7-lättehatuista 4162 ja 4181. Kuva: Markku Nummelin. (Nummelin 1999: 46.)

Olen nyt käsitellyt kaikki *Stadin slangin suursanakirjasta* löytämäni junan nimitykset. Junalla on slanginimityksiä selvästi raitiovaunua vähemmän, mutta kun ottaa huomioon kaikki sanojen kirjoitusasut, nousee varianttien määrä kuitenkin melko suureksi. Nimitysten vähyyteen vaikuttanee se, että juna ei välttämättä ole ollut helsinkiläisille niin keskeinen liikkumaväline kuin esimerkiksi raitiovaunu tai linja-auto, eikä sitä välttämättä ole käytetty niin usein. Mitä läheisempi asia itselle on, sitä helpommin sille myös syntyy useita eri kutsumistapoja, joskaan asia ei välttämättä aina ole näin yksioikoinen. Nimitysten vähyyteen saattaa vaikuttaa myös se, että *juna* on jo valmiiksi kovin lyhyt sana, joten sille ei ole ehkä ollut tarpeen keksiä mitään lyhempää slanginimitystä.

3.4 Linja-auto

Linja-auton käytetyin nimitys Helsingin seudulla lienee nykyään *bussi*. Arkikokemuksen perusteella voin sanoa, että *linja-autoista* ei ainakaan pääkaupunkiseudulla kuule juuri puhuttavan. *Kielitoimiston sanakirja* ei ole merkinnyt *bussia* slangiksi, mutta ei myöskään arkikieliseksi ilmaukseksi (KS), mikä viittaisi siihen suuntaan, että *bussi* olisi *linja-auton* kanssa jo täysin tasavertainen nimitys. Aikanaan *bussi* on kuitenkin ollut selvästi slangia. Nimitystä on käytetty linja-autosta 1920-luvulta lähtien eli siis siitä saakka, kun linja-autoliikenne on Helsingissä alkanut. Erityisesti HKL:n sinisiä linja-autoja on kutsuttu *busseiksi*. 1920- ja 1930-luvuilla sanasta on käytetty myös kirjoitusasua *pussi*. (Paunonen 2000b.)

Bussi juontaa juurensa latinan *omnibus*-sanaan, josta on useisiin kielimuotoihin saatu myös sana *buss*. Paunonen pitää mahdollisena että ruotsin *buss* tai ehkä englannin *bus* ovat voineet toimia välittävinä elementteinä *bussi*-sanat tullessa slangiin, mutta on myös täysin mahdollista, että se on saatu suoraan sanasta *omnibus*. (2015a.) Etymologia on niin selvä, että slanginpuhujatkin ovat havainneet sen. Kuitenkin myös tämän sanan alkuperästä on esitetty erilaisia kansanlingvistisiä tulkintoja. Eräs vanhemmista haastatelluista oli sitä mieltä, että *bussi* olisi peräisin saksalaisista Büssing-NAG-merkkisistä linja-autoista, jotka olivat hyvin yleisiä Helsingin liikennelaitoksella. Liikennelaitoksen edeltäjän HRO:n siniset linja-autot tosiaan olivat alkuvuosina pääosin Büssing-NAG-merkkisiä, mutta sodan jälkeen saksalaismerkkien hankinta päättyi. Viimeisimmät Büssing-NAG-merkkiset autot on mitä ilmeisimmin poistettu linja-autoliikenteestä 1950-luvulla. (Hannikainen ym. 2007: 33–63, 221.) Tällä kansanetymologialla ei ole kuitenkaan pohjaa todellisuudessa, mitä osoittaa jo sekin, että HRO on aloittanut linja-autoliikenteen vasta 1930-luvulla, jolloin *bussi* sana on jo ollut käytössä. Kuvassa 22 on Büssing-NAG-merkkinen linja-auto vuonna 1936.



Kuva 22. Büssing-NAG-merkkinen linja-auto Kauppatorin pysäkillä elokuussa 1936. Kuvaaja tuntematon. (Helsingin kaupunginmuseo.)

Omnibus-sanasta on saatu slangiin paitsi *bussi* myös *busa* ja *busari*. Nimitystä *busa* on käytetty linja-autosta 1920-luvulta lähtien, ja sanasta on esiintynyt myös äänneasu *pusa*. Tätäkin nimitystä on käytetty erityisesti Helsingin kaupungin liikennelaitoksen sinisistä linja-autoista. (Paunonen 2000b.) Haastattelujen perusteella *busa* vaikuttaa edelleen olevan vanhemman polven käytössä, mutta nuorten puheesta se lähes on kadonnut. Koululaiskeruu-aineistossa sanasta esiintyy ainoastaan muutama maininta. *Busari* ei sen sijaan esiinny edes vanhempien haastateltujen puheessa. *Stadin slangin suursanakirjan* mukaan se on kuitenkin ollut käytössä 1930–50-luvuilla. (Paunonen 2000b.) Myös *Kielitoimiston sanakirja* tuntee sanan *busa*. Sen merkitykseksi on annettu pelkästään ’bussi’, eikä linja-autoa mainita sanartikkelissa ollenkaan. Toinen merkillä pantava seikka on, että *busa* on merkitty arkikieleksi ilmaukseksi, eikä esimerkiksi slangiksi. (KS.)

Siinä missä vanhempi polvi käyttää nimitystä *busa*, suosii nuoriso 1960-luvulta asti käytössä ollutta sanaa *dösa*. Sanasta esiintyy myös vokaaliharmonian rikkova äänneasu *dösa*, joka niin ikään on ollut käytössä 1960-luvulta lähtien. (Paunonen 2000b.) *Dösa* vaikuttaa aineistoni perusteella kuitenkin olevan huomattavasti vähäisemmässä käytössä. Sitä ei myöskään löydy *Kielitoimiston sanakirjasta*. *Dösa* sanakirjassa sen sijaan esiintyy. Se on määritelty slangisanaksi, ja samoin kuin *busan* kohdalla, ei tässäkään yhteydessä mainita linja-autoa ollenkaan, vaan *dösän* vastineeksi on annettu ainoastaan sana *bussi*. (KS.) 1960–

70-luvuilla käytössä on ollut myös nimitys *dosa* (Paunonen 2000b). Paunonen pitää todennäköisenä, että se olisi ollut jopa *dösa* ja *dösä* alkuperäisempi (2015a). *Dosa* ei kuitenkaan näytä jääneen elämään, sillä se ei esiinny edes vuoden 1989 slangikeruuaineistossa.

Dösa vaikuttaisi olevan kovin produktiivinen, sillä sen pohjalta on muodostettu useita äänneumuunnoksia, johdoksia ja yhdyssananoja. *Döpä* ja *döspä* ovat olleet käytössä 1980-luvulla, ja jälkimmäisestä on esiintynyt myös asu *dösäpa*. (Paunonen 2000b.) Sana *döspä* on merkitty käytetyksi 1980-luvulta eteenpäin, mutta vuoden 2014 slangikeruussa se ei enää esiinny. Linja-autopysäkkiä ja lippua merkitsevät *dösis* ja *dösäri* perustuvat niin ikään *dösa*-sanaan. *Dösis* merkitsee lisäksi linja-autoasemaa ja on ollut käytössä 1970-luvulta eteenpäin. *Dösäri* sen sijaan on tullut slangiin 1980-luvulla, ja siitä on esiintynyt myös asu *dösäri*. (Paunonen 2000b.) Käsittelen näitä tarkemmin seuraavassa luvussa slangikeruiden tulosten yhteydessä.

Vaikka *dösa* on huomattavasti uudempi kuin monet aiemmin käsittelemäni liikennevälineiden nimitykset, ei ole tarkkaa tietoa siitä, mistä se on slangiin tullut. Kaarina Karttunen yhdistää sen ruotsin kielen *dosa*-sanaan, joka tarkoittaa pientä rasiaa tai laatikkoa (Karttunen 1979: s.v. *dösa*). Heikki Paunonen pitää mahdollisena, että *dosa* olisi voinut ruotsinkielisten slanginpuhujien kielestä siirtyä yleisemminkin slangiin. Etymologiaa tukee se, että linja-autot muistuttavat ulkomuodoltaan laatikkoa. Paunonen kuitenkin nostaa esiin sen seikan, että tällöin olisi voinut odottaa välimuotona olleen *toosa*-sanana linja-autoa merkitsemässä. Näin ei kuitenkaan ole missään vaiheessa ollut, vaikka *toosa* slangisanana onkin hyvin monimerkityksinen. (Paunonen 2015a.) Paunonen pohtii myös, että *dosa* olisi voinut muodostua samaan tapaan kuin lähinnä Tampereella käytössä oleva *nysse*. Sen pohjana on ilmaus *nys se tulee*, ja samaan tapaan *dosan* pohjana voisi olla *tos se tulee* tai *tos sa tulee*. Paunonen kuitenkin huomauttaa, että tämän alkuperän kanssa saatetaan olla jo lähellä kansanetymologisia tulkintoja. (mp.)

Raitiovaunun slanginimitysten yhteydessä oli jo esillä sana *onnika* ja sen rinnakkaismuoto *onnikka*. Linja-autosta näitä nimityksiä on käytetty 1920–1950-luvuilla ja jälleen 1980-luvulta eteenpäin (Paunonen 2000b). Kuten edellä kävi ilmi, yhden *k:n* sisältävä variantti on ollut käytössä vain 1920-luvulle asti, joten linja-autosta lienee pääasiassa käytetty muotoa *onnikka*. Tässä yhteydessä on kuitenkin todettava, että haastattelemieni Stadin Slangi ry:n jäsenten mukaan *onnikka* oli ”landelinjuri” ja nimitystä käyttivät lähinnä maaseudulla asuvat. Uudempia samaan kastiin kuuluvia nimityksiä ovat toisiaan muistuttavat *linkkari*, *linkka*, *linkki* ja *linkku*. Kokemukseni perusteella nämä sanat eivät juuri kuulu pääkaupunkiseutulaisten kielenkäyttöön ainakaan suuressa määrin, mutta jossain päin Suomea

ne lienevät varsin yleisiä. Myös haastattelemani nuoret olivat sitä mieltä, että kyseiset nimitykset eivät ole käytössä Helsingin seudulla.

Joidenkin pääkaupunkiseutulaisten kieleen nimitykset kuitenkin kuulunevat, kun ovat päätyneet *Stadin slangin suursanakirjaan*. Sanat *linkkari*, *linkki* ja *linkku* ovat olleet käytössä 1970-luvulta alkaen. Myös *linkka* on peräisin 1970-luvulta, mutta sitä on sanakirjan mukaan käytetty vain 1980-luvulle asti. (Paunonen 2000b: s.v. *linkkari*, s.v. *linkka*, s.v. *linkki*, s.v. *linkku*.) Humoristisessa mielessä linja-autoa on lisäksi nimitetty *linjuriksi*. Sana on ollut käytössä 1950-luvulta alkaen. (Paunonen 2000b.) Nämä kaikki nimitykset on muodostettu sanan *linja-auto* pohjalta eri slangijohdinten avulla. Haastattelemani Stadin Slangi ry:n jäsenet eivät tunnistanee *linkkari*-nimitystä linja-autosta. Kun kysyin heiltä, oliko linkkarikin ”landelinjuri”, sain vastaukseksi selityksen linkkuveitsestä. Minun oli helppo samaistua tähän, sillä myös itselleni *linkkari* merkitsee nimenomaan linkkuveistä. *Stadin slangin suursanakirjasakin* se on sanan ensisijainen merkitys, joka on ollut käytössä jo 1910-luvulta lähtien (Paunonen 2000b). Koska sana on alkanut merkitä linja-autoa vasta 1970-luvulla, on varsin loogista, että haastattelemani slanginpuhujat eivät tunnistanee sitä linja-autoksi. Mielestäni tämä kaikki kertoo kuitenkin myös siitä, että slangissa *linkkari* on nimenomaan ensisijaisesti linkkuveitsi, ja toinen merkitys on levinnyt jostakin muualta päin Suomea.

Eräs muualle Suomeen yhdistyvä linja-auton nimitys on myös jo mainittu *nysse*, joka on ollut käytössä 1980- ja 1990-lukujen taitteessa. Alkuaan se on nimenomaan tamperelainen ilmaus. *Stadin slangin suursanakirjan* mukaan *nysse* on merkinnyt myös raitiovaunua. (Paunonen 2000b.) Kyseessä on kuitenkin niin marginaalinen ilmaus, että en katsonut tarpeelliseksi käsitellä sitä edellisessä luvussa raitiovaunun kohdalla. En usko, että sana on Helsingin seudulla kovinkaan yleisessä käytössä, slangisanakirjassakin sen ainoiksi lähteiksi on merkitty koululaiskeruut vuosilta 1989 ja 1990. Vuoden 1989 koululaiskeruuta käsittelemme tarkemmin luvussa 4.2. Toinen slangisanakirjasta löytyvä melko marginaalinen linja-autoa tarkoittanut nimitys on 1970- ja 1980-luvuilla käytössä ollut *prole* (Paunonen 2000b). Sanan ainoaksi lähteeksi on merkitty Helsingin 2. normaalilyseon slangikilpailu vuonna 1981. Lisäksi *bussi* on vasta *prole*-sanana neljäs merkitys sanakirjassa, kolme aiempaa tulivat ilmi jo edellisessä luvussa junan nimitystä *proleputki* käsiteltäessä.

Johdinauton eli ”trolleybussin” käytetyin nimitys lienee *trollikka* tai *trollika*. *Stadin slangin suursanakirjaan* ei ole erikseen merkitty näiden sanojen käyttövuosia, vaan kerrottu johdinautoliikenteen kulkeneen Helsingissä vuosina 1948–1974 ja kokeiluluonteisesti vielä 80-luvun alussa (Paunonen 2000b: s.v. *trollikka*). Tässä voisi päätellä nimitysten olleen käy-

tössä sinä aikana, kun johdinautot ovat liikennöineet. 1950–60-luvuilla käytössä on ollut lisäksi lyhyempi nimitys *trolli* (Paunonen 2000b). Johdinauton englanninkielinen nimi *trolleybuss* on suomalaisittin käännetty ”trolleybussiksi”, ja sen pohjalta on muodostettu edellä mainitut slanginimitykset. Johdinautoa on kutsuttu 1940–50-luvuilla myös *naruautoksi* ja 1950–60-luvuilla *narubussiksi*.

3.5 Metro

Metro on raitiovaunua, linja-autoa ja junaa huomattavasti uudempi kulkuväline Helsingissä. Lisäksi sana *metro* on melko lyhyt, joten voisi helposti kuvitella, että sille olisi syntynyt vähemmän slanginimityksiä kuin edellä käsitellyille kulkuvälineille. Varsinkin kun arkikokemuksen perusteella vaikuttaa siltä, että valtaosa helsinkiläisistä käyttää vain nimitystä *metro*. *Stadin slangin suursanakirjasta* löytyy kuitenkin yllättävän monta slangivastinetta kyseiselle sanalle. Näyttäisi siis siltä, että *metroa* merkitseviä slangisanoja on olemassa, mutta mikään niistä ei ole ainakaan tähän mennessä saavuttanut kovin suurta suosiota.

Nimitystä *tuubi* on käytetty metrosta 1980-luvulta lähtien eli aivan metron alkuajoista, ja se lienee käytössä yhä edelleen. *Stadin slangin suursanakirjan* mukaan *tuubia* on 2000-luvulla käytetty myös raitiovaunusta. Ainoaksi lähteeksi on merkitty vuoden 2000 slangikilpailu Helsingin normaalilyseossa, joten kyseessä lienee ollut melko marginaalinen ilmaus. (Paunonen 2000b.) Sana ei nimittäin siinä merkityksessä esiinny enää tämän vuoden slangikeruussakaan. Näin ollen en katsonut tarpeelliseksi käsitellä nimitystä raitiovaunun kohdalla. Metron nimityksistä ovat 1980-luvulta peräisin myös *ketsuplain* ja *metukka*. Näistä *ketsuplain* on merkitty käytetyksi 1980-luvulta eteenpäin, mutta *metukka* vain 1980-luvulle. (Paunonen 2000b.) 1990-luvulta lähtien metroa on kutsuttu myös nimityksillä *tunnelistoge*, *mete*, *M-taksi* ja *putki*. (Paunonen 2000b.) Nimitykset ovat suuremmaksi osaksi melko läpinäkyviä. *Tuubi* mitä ilmeisimmin on tullut slangiin brittienglannista, ainakin Lontoon maanalainen on nimeltään *tube*. Englannin kielessä sana *tube* merkitsee putkea, letkua tai pilliä, joten myös nimitys *putki* on voinut saada vaikutteita siitä. Toisaalta se on voinut muodostua myös mielikuvan pohjalta, muistuttaahan metrotunneli jonkinlaista putkea.

Ketsuplain mitä ilmeisimmin yhdistyy metron väriin, joskin mielestäni vähän ontuvasti, sillä metrojunat ovat selvästi oransseja, eivät punaisia kuten ketsuppi. *Ketsuplain* on yhdyssana, jonka alkuosa *ketsup* merkitsee ketsuppia (englanniksi *ketchup*) ja loppuosa *lain* linjaa. Englannin kielen linjaa tarkoittava sana *line* äännetään nimittäin ”lain”. Myös nimitys *ketsuplain* on siis selvästi peräisin englannista. *Metukka* sen sijaan on mitä ilmeisimmin

väännetty sanasta *metro* slangijohdinta *-kka* apuna käyttäen. Myös *meten* pohjalla on selvästi sana *metro*. *M-taksi* puolestaan viittaa metron tunnuksena toimivaan *M*-kirjaimeen ja taksiin. *Tunnelistoge* sen sijaan on muodostettu jo edellä käsiteltyä junan slanginimitystä, *stogea*, apuna käyttäen.

Olen nyt käynyt läpi kaikki slangisanakirjasta löytämäni nimitykset käsittelemilleni kulkuvälineille. Nimityksissä on selvästi havaittavissa useita ajallisia kerrostumia, ja toiset nimityksistä luonnollisesti ovat yleisemmässä käytössä kuin toiset. Seuraavissa luvuissa keskitynkin nimitysten käyttöajankohtien ja yleisyyden tarkasteluun.

4 Nimitykset Helsingin slangissa

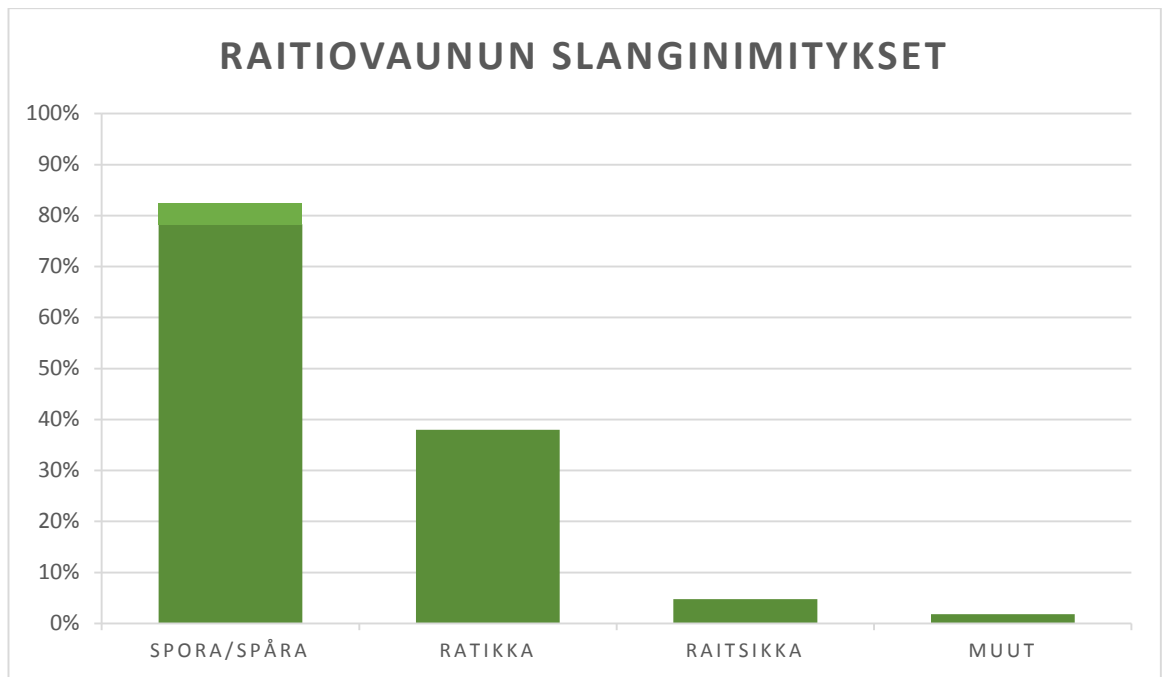
Tässä luvussa tarkastelen uudempaa Helsingin slangia. Aineistonani käytän Helsingin kouluissa vuosina 2014 ja 1989 järjestettyjen slangikeruiden tuloksia sekä neljän vuoden 2014 slanginkeruukilpailuun osallistuneen nuoren haastattelua. Alaluvussa 4.1 keskityn vuoden 2014 tuloksiin, ja alaluvussa 4.2 tarkastelen vuoden 1989 tuloksia.

4.1 Vuoden 2014 slangikeruu

Käyn tässä luvussa läpi sellaisia kulkuvälineiden nimityksiä, joita nykynuoret ovat slanginkeruukilpailussa tai haastattelussa kertoneet käyttävänsä. Tarkastelen nimityksiä kulkuväline kerrallaan. Alalukujen otsikot on poimittu slanginkeruukilpailuun tulleeista esimerkkilauseista.

4.1.1 ”Tuolla menee mejän spora”

Kaikkiaan 166 nuorta, eli reilut 68 prosenttia keruuseen osallistuneista, vastasi kohtaan, jossa kysyttiin slanginimityksiä raitiovaunulle. Heistä suurin osa, noin 76,5 prosenttia, on antanut sanalle *raitiovaunu* vain yhden slangivastineen. Kaksi nimitystä on listannut hieman alle 22 prosenttia vastaajista, kun taas kolme nimitystä on maininnut vain vajaat kaksi prosenttia osallistuneista. Kaaviosta 1 näkyy slangikeruussa saatujen vastausten jakautuminen eri nimitysten kesken.



Kaavio 1. Raitiovaunun slanginimitysten jakautuminen vastauksissa.

Spora on nykynuorten keskuudessa ylivoimaisesti käytetyin slanginimitys raitiovaunulle. Sen on maininnut yhteensä 130 vastaajaa eli reilut 78 prosenttia kohtaan vastanneista. Suurin osa, hieman yli 70 prosenttia, näistä vastaajista on ilmoittanut sanan *spora* ainoaksi käyttämäkseen nimitykseksi. Myös kirjoitusasu *spåra* esiintyy, sen on maininnut seitsemän henkilöä (4,2 %). Osuus on merkitty kaavion 1 ensimmäiseen pylvääseen vaaleammalla vihreällä. Kuusi seitsemästä *spåra*-sanon vastanneesta on listannut sen ainoaksi käyttämäkseen nimitykseksi. Haastattelemistani nuorista kolme neljästä käyttää nimitystä *spora*. *Spåra* on lähinnä kirjoitetun kielen muoto, ja sen vastanneet nuoret ovat mahdollisesti voineet leikitelläkin *å*-kirjaimen käytöllä. Vaikka *spora* on selvästi käytetympi, esiintyy *spårakin* esimerkiksi mediassa. Lisäksi kesäisin Helsingissä liikennöivä ravintolaksi muutettu vanha raitiovaunu on nimeltään *Spårakoff*. Kyseessä on vuonna 1959 valmistettu raitiovaunu numero 15, joka muutettiin ravintolaksi vuonna 1995, ja on siitä lähtien kuulunut kesäisen Helsingin katukuvaan. (Ratikkamuseo; Spårakoff.)

Toiseksi suosituin nykynuorten slanginimitys raitiovaunulle on *ratikka*. Se jää yleisyydessä kuitenkin selvästi *sporasta*, sillä se esiintyy vain noin 38 prosentilla vastaajista. Tulos on yllättävän alhainen ottaen huomioon sen, miten yleinen *ratikka* tuntuu arkikokemuksen perusteella olevan. Toisaalta *ratikan* arkikielistyminen on voinut vaikuttaa *spora*-sanaan verrattuna puolet alhaisempaan esiintymisprosenttiin. Kenties *ratikka* ei vaikuta nykynuoren korvaan tarpeeksi slangimaiselta, ja slangikyselyssä on haluttu antaa nimenomaan

slangilta kuulostavia vastauksia. Tätä tukee se jo mainittu seikka, että reilusti suurin osa vastaajista on listannut vain yhden nimityksen, ja enemmistö on valinnut *sporan*, vaikka saattaisi puhua myös *ratikasta*.

Neljän lukiolaisen haastattelu tukee hyvin näitä oletuksia. Haastatellut nuoret eivät pidä *ratikkaa* varsinaisena slangisanana, vaikka käyttävätkin sitä jonkin verran. Eräs haastatelluista perustelee tätä näkemystä *ratikka*-sanon laajalla käyttäjäkunnalla:

3) Elias: Aina ku kaikki aikuisetki sanoo **ratikka**, ni ei se mun mielest oo slangisana.

Perustelusta käy hyvin ilmi yksi slangin keskeisistä käyttötarkoituksista jo sen syntyajoilta: slangia puhumalla on haluttu nimenomaan erottua omista vanhemmista (Paunonen 2013c). Toisen haastatellun mukaan sana *ratikka* ”tuntuu aika arkipäiväselältä”, mistä syystä se ei oikein vaikuta slangilta. Hän kuitenkin käyttää sitä *spora*-sanon rinnalla. Yksi neljästä haastatellusta sen sijaan käyttää pelkästään *ratikka*-sanaa:

4) Emilia: Mulle se on aina **ratikka**, mä en osaa sanoo **spora**.

Esimerkki 4 todistaa hyvin sitä, että vaikka *spora* näyttäisi olevan suosituin raitiovaunun slanginimitys, ei se kuitenkaan kuulu kaikkien nuorten kielenkäyttöön. Uskoisin helsinkiläisten nuorten joka tapauksessa tuntevan kyseisen nimityksen, vaikka eivät sitä itse käyttäisikään. Näin ainakin on Emilian kohdalla.

Spora ja *ratikka* ovat omassa luokassaan raitiovaunun slanginimitysten joukossa. Kolmanneksi eniten mainintoja saanut *raitsikka* nimittäin esiintyy vain kahdeksalla vastaajalla (4,8 %). Kuvaavaa on myös se, että puolet *raitsikka*-sanon listanneista on ilmoittanut käyttävänsä sen lisäksi *ratikkaa* tai *sporaa*. Tämä tarkoittaa siis sitä, että kaikki ne harvat, jotka ovat kertoneet käyttävänsä kolmea eri nimitystä raitiovaunulle, ovat maininneet yhdeksi näistä *raitsikan*. Tästä voi päätellä, että *raitsikka* on ainakin joidenkin nykynuorten sanavarastossa, ja se on tuotu esiin, kun on haluttu antaa useita eri vastauksia. Puolet *raitsikan* vastanneista on kuitenkin maininnut sen ainoaksi käyttämäkseen nimitykseksi. Merkille pantavaa on myös, että näistä kahdeksasta *raitsikka*-maininnasta viisi on samasta koulusta, mikä voi viitata siihen, että *raitsikka* on erityisesti jonkin tietyn kaveriporukan käytössä.

Raitsikka-mainintojen vähäisyys ei johdu pelkästään siitä, että vastaajat eivät olisi jaksaneet listata kaikkia tuntemiaan sanoja. Kaikkien nuorten sanavarastoon *raitsikka* ei nimittäin kuulu, sillä esimerkiksi haastatelluille se ei ole ollenkaan tuttu. Sana on kuitenkin niin lähellä *ratikkaa*, että sen merkitys on helppo ymmärtää. Haastatellut nuoret eivät miellä *raitsikkaa* slangiksi, vaan pohtivat, että se voisi ennemminkin olla vain jonkinlainen lyhennelmä

tai sanamuunnelma. Vaikka haastatellut eivät tunteneet *raitsikka*-sanaa ennestään, herätti se kuitenkin mielikuvia:

5) Eetu: Kuulostaa vähä semmoselt hauskalta nimeltä.

Emilia: Kuulostaa semmoselt mitä lapset saattais käyttää, tai nuoremmat.

Esimerkistä 5 käy ilmi, että yksi haastatelluista yhdistää *raitsikka*-sanon lasten kielenkäyttöön. Sana tosiaan esiintyy ainakin lastenlaulussa *Ajomatka*, mistä itse olen sen luullakseni oppinut. Samassa laulussa mainitaan myös nimitys *ratikka*. Laulun kuudennen säkeistön loppu ja seitsemännen säkeistön alku menevät näin:

6) Nukke Nieminen vain nauroi: ”Hienosti me autoillaan.” Mutta **raitsikka** jo käski: ”Alta pois ja sukkelaan!” Kuului ”kling kling” siellä, kuului ”kling kling” täällä, kuului ”kling kling kling” sekä siellä että täällä.

Väisti auto, nostivat he **ratikalle** hattua. Silloin ajoi auto seinään, pitikin niin sattua. Ryminällä lensivät he kaikki ulos autosta. Tuli siihen poika, joka löysi heidät kasasta.

Sanan esiintyminen lastenlaulussa varmasti tuo sen lasten tietosuuteen ja kenties myös omaan kielenkäyttöön. Suomenkielinen sanoitus on Sauvo ”Saukki” Puhtilan (1928–2014) käsialaa ja peräisin vuodelta 1961 (Fono-äänitetietokanta: *Ajomatka*). En osaa sanoa, onko kappaleen sanoittaja itse osannut slangia tai käyttänyt sanaa *raitsikka*. Ainakin hän oli Helsingistä kotoisin (HS 19.12.2014), joten siinä mielessä se on täysin mahdollista.

Kaavion 1 kolmas pylväs kuvaa muita raitiovaunulle annettuja slanginimityksiä, jotka ovat *raitikka*, *skuru*, *ruutivaunu* ja *vaunu*. Kaikki ovat yksittäismainintoja, eli yhteensäkin näitä muita nimityksiä esiintyy vain 1,8 prosentissa vastauksista. Tämä kertoo joko siitä, että valtaosa nuorista ei tosiaan käytä raitiovaunusta muita nimityksiä kuin *spora*, *ratikka* tai *raitsikka* tai sitten he eivät vain ole jaksaneet kyselyn tässä vaiheessa merkitä muita käyttämiään ilmauksia. Nimitykseen *raitikka* en ole törmännyt missään muualla, eikä siitä ole mainintaa myöskään *Stadin slangin suursanakirjassa*. Onkin mahdotonta tietää, onko kyseessä kirjoitusvirhe vai jonkun vastaajan todella käyttämä nimitys.

Koska *skuru* esiintyy vain yhdellä vastaajalla, näyttäisi siltä, että se ei juuri kuulu enää nykyslangiin. Lisäksi tämäkin vastaaja on maininnut ensimmäiseksi nimityksen *spora*. Vaikka kilpailun ohjeistus oli, että tulisi listata sanoja, joita itse käyttää tai tietää kavereidensa käyttävän, on täysin mahdollista, että vastaaja on liittänyt mukaan myös tietämiään sanoja. Voisi olettaa, että jos *skuru* olisi nykynuorten käytössä tai edes jonkin tietyn kaveri-

porukan käytössä, myös joku toinen samasta koulusta olisi maininnut sen. Voi toki olla mahdollista, että vastaaja on oppinut *skurun* esimerkiksi vanhemmiltaan, ja käyttää sitä heidän kanssa puhuessaan. Haastattelemistani nuorista kukaan ei tunne sanaa *skuru*.

Vaunu on selkeä yleiskielen sana, joskin se on voitu muodostaa myös *raitiovaunu*-sanaa lyhentämällä. Haastateltujen nuorten mukaan erityisesti kirjoitetussa kielessä sanoja lyhennetään paljon (ks. luku 6.2). Tämä ei kuitenkaan välttämättä aina tee sanasta slangia, vaan joskus vain yleiskielen sanasta tiputetaan kirjaimia pois:

- 7) Eetu: No kyl niit [sanoja] jonku verran [lyhennetään]. Aina joku keksii jonku pienen lyhenteen, josta tippuu joku yks tai kaks kirjainta, mutta se nyt sillee hirveesti vaikuta siihe sanaan.

Raitiovaunu-sanan pohjalta on muodostettu myös nimitys *ruutivaunu*. Käytän sanasta oikeinkirjoitussääntöjen mukaista asua, vaikka vastaaja itse on kirjoittanut sen sekä yhdysmerkillä että erikseen. On vaikea sanoa, mistä määriteosa *ruuti* voisi olla peräisin tai liittykö se edes millään tapaa raitiovaunuihin. Kyseessä voisi olla esimerkiksi humoristisessa mielessä muodostettu nimitys. Uusien sanojen luominen on aina ollut keskeinen osa slangia, ja *ruutivaunu*-nimityksen voikin katsoa kuvastavan juuri sitä, kuinka erityisesti nuoret luovat uusia, monesti lyhytikäisiä slangisanoja jo olemassa olevien rinnalle.

Aineiston perusteella *spora* näyttäisi siis olevan selvästi suosituin ja käytetyin raitiovaunun slanginimitys, mutta myös *ratikkaa* käytetään melko paljon. *Sporasta* esiintyy myös kirjoitusasu *spåra*. Näiden lisäksi *raitsikka*-sana on joidenkin nuorten käytössä, mutta se ei ole kaikille tuttu. *Sporan* ja *ratikan* sen sijaan luultavasti tuntevat kaikki ikäluokan nuoret, ja valtaosa keruuseen osallistuneista käyttääkin ainakin jompaakumpaa näistä sanoista. Vanhojen slangisanojen rinnalle on kehitelty myös yksi uusi nimitys, *ruutivaunu*. Olisi voinut luulla, että nuorilla olisi ollut enemmänkin uudempia, kehittelemiään nimityksiä raitiovaunulle tai kenties omia nimityksiä jollekin tietylle raitiovaunulinjalle. Tällainen ei kuitenkaan tullut esille. Raitiovaunulinja oli mainittu vain yhdessä esimerkkilauseessa:

- 8) Mentiin tänään perheen kanssa **sporaseikkailulle**; kierrettiin **nelosen** reitti.

Esimerkissä 8 linja on nimetty sen numeron mukaan, ja kyseinen tapa onkin yleisessä käytössä. Vaikka kaikki ennakko-oletukset eivät siis raitiovaunun nimitysten kohdalla täyttyneet, on tulos toisaalta myös melko odotuksenmukainen. Haastattelu tukee hyvin slanginkeruukilpailussa esiin tulleita vastauksia, ja niiden tulokset käyvät hyvin yksiin.

4.1.2 ”Mil junal mennää?”

Junaa tarkoittavat slanginimitykset eivät ole kovin laajassa käytössä slangikeruuseen vastanneiden nuorten keskuudessa. Kohtaan tuli vain 45 vastausta, mikä tarkoittaa sitä, että 18,5 prosenttia keruuseen osallistuneista vastasi siihen. Näistä vastauksista 29:ssä on mainittu pelkästään sana *juna*, joten slanginimityksiä on ainoastaan 16 vastauksessa. Kaikista kyseeseen vastanneista nuorista siis vain 6,5 prosenttia kertoo käyttävänsä junasta slanginimitystä. 11 vastaajaa on lisäksi merkinnyt kohtaan vain viivan tai pisteitä, mistä voisi päätellä heidän käyttävän pelkästään nimitystä *juna*. Eräs vastaaja on myös esimerkikilauseille varatussa kohdassa kertonut, että junalle ei ole olemassa slanginimitystä:

9) ei sille ole sanaa okei

Lähes kaikki vastaajien listaamista slanginimityksistä ovat yksittäismainintoja. Ainoat useamman vastaajan käytössä olevat nimitykset ovat *stoge* ja *stoke*. *Stoge* on mainittu seitsemässä vastauksessa ja *stoke* kahdessa. Toisin kuin *spora*-sanan kohdalla, näistä sanoista ei esiinny *å*-kirjaimen sisältäviä kirjoitusasuja *ståge* tai *ståke*. Sen sijaan aineistossa on yksi kokonaan ruotsinkielinen sana, junaa merkitsevä *tåg*. Tässä muodossa en pidä sanaa varsinaisesti slangiin kuuluvana, sillä sitä ei ole mitenkään muokattu alkuperäisestä ruotsinkielisestä asustaan. Edellä mainitut *stoge* ja *stoke* on muodostettu kyseisen ruotsinkielisen sanan pohjalta samoin kuin aineistossa kertaalleen esiintyvät *toge* ja *doke*. Molemmat nimitykset on maininnut sama vastaaja. Kyseinen nuori näyttää käyttävän tai ainakin tuntevan paljon junaa merkitseviä slangisanoja, sillä hän on ainoana listannut viisi eri nimitystä. Edellä mainittujen *togen* ja *doken* lisäksi vastaaja on kertonut käyttävänsä nimityksiä *stoge*, *stoke* ja *tsuge*. Tämän lisäksi eräs toinen vastaaja on maininnut kaksi eri nimitystä, *stogen* ja *tsugun*, mutta muuten kaikissa vastauksissa on vain yksi junan slanginimitys.

Tsuge ja *tsugu* muistuttavat läheisesti toisiaan, mutta ainoastaan *tsuge* tarkoittaa *Stadin slangin suursanakirjan* mukaan junaa. Myös *tsugu* löytyy teoksesta, mutta hyvin erilaisessa merkityksessä, sanakirjan mukaan *tsugu* on ollut käytössä 1930–40-luvuilla ja tarkoittanut hattua (Paunonen 2000b). *Tsugu* on hyvin lähellä *tsuge*-sanaa. Lisäksi se muistuttaa kovin paljon ääntä, joka junaan perinteisesti yhdistetään. Lapsillehan on tapana opettaa junan sanovan ”tsuku, tsuku” ja näin lauletaan myös esimerkiksi laulussa *Pienen pieni veturi*. On siis helppo uskoa, että myös *tsugu*-nimitystä käytettäisiin junasta.

Yhdessä vastauksessa on mainittu *skuru*. Perinteisesti *skuru* on tarkoittanut raitiovau-
nua, eikä aineistossakaan näy merkkejä siitä, että sanan merkitys olisi laajenemassa myös

junaan. Koska kukaan muu ei ole maininnut *skuru*-sanaa tässä yhteydessä, on hieman vaikea kuvitella, että se todella olisi käytössä junasta. Kuten edellisessä luvussa kävi ilmi, *skuru*-sana ei aineiston perusteella ole nuorille juurikaan tuttu, joten en pidä mahdottomana sitä, että vastaaja olisi vain erehtynyt sanan merkityksestä. Toinen toiselta kulkuvälineeltä lainattu nimitys aineistossa on *tuubi*. Tämänkin on maininnut junan kohdalla ainoastaan yksi vastaaja. Metrosta useampi nuori sen sijaan kertoo käyttävänsä kyseistä nimitystä. Metro tulee esille myös nimityksissä *metro* ja *pikametro*, jotka kummatkin on maininnut junan kohdalla yksi vastaaja. Ne eivät kuitenkaan ole varsinaisesti slanginimityksiä, joten en käsittele niitä sen enempää.

Juna-sanana pohjalta slangijohdinten avulla muodostettuja aineistossa esiintyviä nimityksiä ovat *juntski* ja *junis*, jotka molemmat on mainittu kertaalleen. Kumpakaan sanaa ei löydy *Stadin slangin suursanakirjasta*. *Urbanin Sanakirjan* mukaan *junis* merkitsee rautatieasemaa, mutta *juntski* ei tässäkään sanakirjassa esiinny (US). Nimitykset vaikuttavat siltä, että ne on kenties luotu spontaanisti johonkin kielenkäyttötilanteeseen, mutta ne eivät ole levinneet tai jääneet yleisempään käyttöön. Yksi vastaaja on kertonut käyttävänsä junasta nimitystä *traini*. Sanan pohjalla on selvästi englannin juna tarkoittava sana *train*, joka on mukautettu suomen kieleen *-i*-kirjaimen avulla. Sanaa ei löydy *Stadin slangin suursanakirjasta*, eikä myöskään *Urbanista Sanakirjasta*.

Aineistosta nousee *junan* slanginimitysten kohdalla esille se, että suurin osa *stoge*-vastauksista on peräisin Helsingin yhteislyseosta. Neljä kyseisen koulun yhdeksäsluokkalaista kertoo käyttävänsä varianttia *stoge* ja yksi varianttia *stoke*. Muiden koulujen vastauksissa *juna*-sanalle mainitsee slanginimityksen keskimäärin kaksi vastaajaa, joten myös slangivastausten määrä on Helsingin yhteislyseossa kaikista korkein. Vastausten lukumäärä ylipäätään on kuitenkin junan kohdalla niin alhainen, että tämän perusteella ei voi vetää mitään kovin tarkkoja johtopäätöksiä. Koko koulun käyttöön *stoge* ei kuitenkaan ole levinnyt, sillä mainintoja on niin vähän. Lisäksi haastattelemani neljä lukiolaista opiskelevat myös Helsingin yhteislyseossa, eikä heistä kukaan osannut kertoa junalle mitään slanginimitystä:

- 10) Elias: Iha **juna** vaa, en mä oo ainakaa ite ees oo kuullu mitää slangisanaa sille.
Eetu: Nii harvoin käyttää, ni se on ihan pelkkä **juna** vaa.
Elias: Jos ois joka päivä käyttöä, ni kyl sille varmaa keksis jonku sanan, mut ei nyt oikee, nii harvoin käytän juna.
Eetu: Ja se on muutenki nii lyhyt sana, ei sitä tarvii enää lyhennellä hirveesti.

Esimerkistä 10 tulee hyvin ilmi kaksi seikkaa, joiden haastatellut epäilevät olevan syynä siihen, että heidän tiedossaan ei ole mitään slanginimityksiä junalle. Ensiksikään he eivät

juuri käytä junaa, ja toisekseen *juna* on jo valmiiksi niin lyhyt sana, että sitä ei välttämättä tarvitse enää lyhentää.

Junan slanginimitysten kohdalla haastattelu tukee hyvin slangikeruussa saatuja tuloksia. Valtaosa keruuseen osallistuneista nuorista ei näytä käyttävän junasta mitään slanginimitystä. On kuitenkin hyvä muistaa, että tulos painottuu tietyille alueille. Mikään kuudesta koulusta ei esimerkiksi sijaitse junaradan varrella. Todennäköisesti suurin osa kyselyyn vastanneista nuorista asuu Helsingissä koulunsa lähistöllä, eikä varmaankaan juuri tarvitse junaa kotiseudulla liikkumiseen. Juna lieneekin heille matkaväline ennemminkin silloin, kun kuljetaan pääkaupunkiseudulta kauemmas, jonnekin muualle Suomeen. Tämä käy ilmi parista slangikeruussa annetusta esimerkistä:

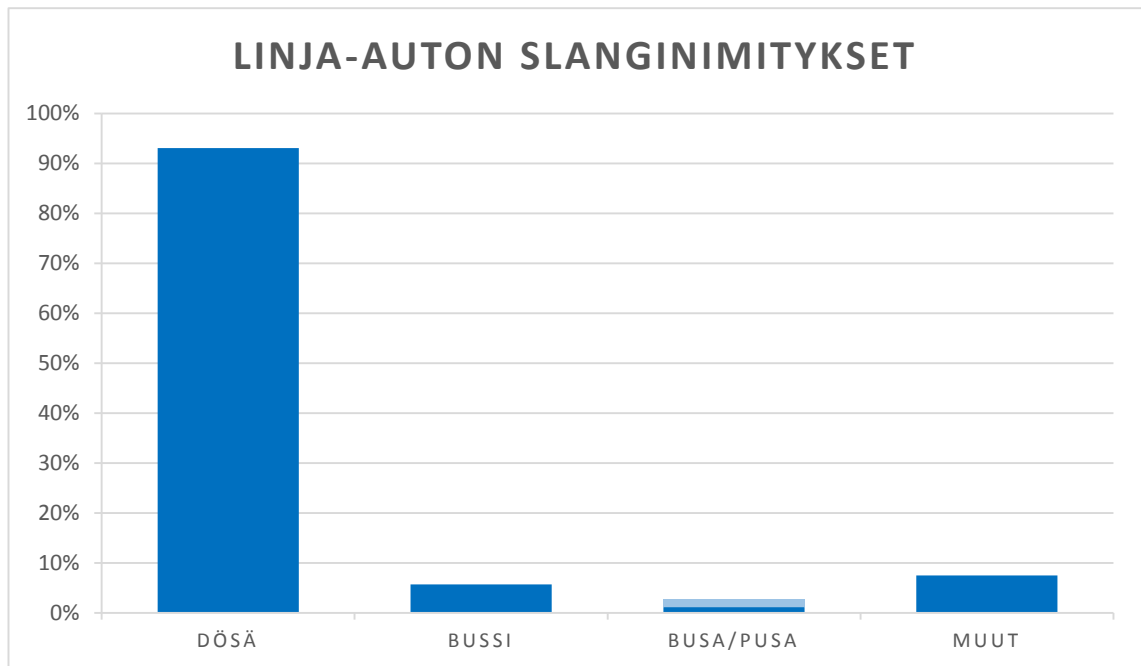
11) Meen junal [I]isalmee.

12) Pääseeks tuubil Rovaniemelle?

Olisi mielenkiintoista tietää, olisiko keruun tulos toisenlainen, jos mukana olisi ollut esimerkiksi jokin junaradan varrella sijaitseva koulu. Radan varrella asuvat nuoret saattaisivat käyttää junasta enemmän slanginimityksiä kuin tämän aineiston perusteella käy ilmi. Olihan yksi haastatelluista nuoristakin sitä mieltä, että luultavasti keksisi junasta jonkin slanginimityksen, jos vain käyttäisi junaa (ks. esimerkki 10).

4.1.3 ”Hyppää dösään!”

Linja-auton kohdalla vastausaktiivisuus on selvästi korkein, sillä siitä käyttämiään nimityksiä on kertonut kaikkiaan 174 nuorta eli 71,6 prosenttia keruuseen osallistuneista. Heistä suurin osa, reilut 91 prosenttia, on kuitenkin maininnut vain yhden slanginimityksen. Kaksi nimitystä on listannut kymmenen vastaajaa (5,7 %) ja kolme nimitystä vain neljä vastaajaa (2,3 %). Kaaviosta 2 näkyy vastauksissa esiintyneiden nimitysten jakautuminen.



Kaavio 2. Linja-auton slanginimitysten jakautuminen vastauksissa.

Keruuseen vastanneet nuoret ovat hyvin yksimielisiä linja-auton slanginimityksistä. Jopa 162 vastaajaa eli hieman yli 93 prosenttia käyttää nimitystä *dösä*. Olen laskenut tähän mukaan myös yhden *dosä*-vastauksen, sillä kyseessä lienee lyöntivirhe.

Bussi-sana esiintyy ainoastaan kymmenessä vastauksessa (5,7 %). Lukumäärä on yllättävän alhainen ottaen huomioon sen, miten yleisessä käytössä *bussi* tuntuu arkikokemuksen perusteella olevan. Alhaiseen esiintymisprosenttiin lienee kuitenkin vaikuttanut se, että sana *bussi* esiintyi kyselyssä jo valmiina, kyseinen kohta oli otsikoitu sanoin ”bussi, linja-auto”. Tästä syystä *bussi*-sanaa ei välttämättä ole koettu tarpeeksi slangimaiseksi. Se onkin jo melko yleiskielinen, ja näin ollen on varsin loogista, että nimitystä ei välttämättä enää mielletä slangiksi. Tämä tuli esille myös haastattelussa. Kaikki haastatellut olivat yksimielisiä siitä, että *dösä* on enemmän slangisana kuin *bussi*, jota he nimittivät ”yleiskieliseksi” tai ”arkikieliseksi”:

13) Emmi: Et **bussi** on sellanen yleiskielinen.

Eetu: Aika arkikielinen. Et kaikki tietää jos puhutaan **bussista**.

Bussi-sana näyttää tässä yhteydessä yhdistyvän jossain määrin edellä käsiteltyyn *ratikkaan*, joskaan *ratikka* ei ole niin yleiskielinen kuin *bussi*. Haastatellut nuoret eivät pidä kumpaakaan nimitystä varsinaisesti slangina. Esimerkistä 13 käy ilmi myös samansuuntainen perustelu, *ratikkaa* ei pidetä slangina, koska aikuisetkin käyttävät sitä (ks. esimerkki 3),

ja *bussin* kohdalla taas viitataan siihen, että kaikki ymmärtävät sanan merkityksen. Perustelu tuskin pätee kuitenkaan kaikkialla, jos aikuiset käyttävät jotakin sanaa, se ei välttämättä suoraan tarkoita sitä, että kyseinen sana ei voisi olla slangia. Haastattelun perusteella uskoisin kuitenkin, että nuoret mieltävät nykyslangiksi enemmän sellaiset sanat, joita vain he käyttävät. Vanhemman polven puhuma Stadin slangi taas on asia erikseen, sitä haastatellut nuoret pitävät selvästi slangina, vaikka eivät ymmärtäisi siitä sanaakaan (ks. luku 6.2).

Vaikka haastatellut nuoret eivät pidäkään *ratikkaa* ja *bussia* slangina, heistä kolme neljästä käyttää tilanteesta riippuen *bussi*-sanaa siinä missä *ratikkaakin*:

- 14) Eetu: Ne yleensä vaihtelee, että mikä tulee nopeiten sanottuu, et joskus se on **bussi** ja joskus se on **dösä**.
Emilia: Mul se on aina **dösä**.

Emilia kertoo käyttävänsä linja-autosta aina nimitystä *dösä*. Myöhemmin haastattelussa nimityksestä *linkkari* keskusteltaessa hän kuitenkin sanoo linja-auton olevan aina *bussi* tai *dösä*. Tässä hän saattaa tosin viitata myös siihen, että linja-auto on yleisesti helsinkiläisten nuorten keskuudessa joko *bussi* tai *dösä*, eikä esimerkiksi koskaan *linkkari*. On mielenkiintoista, että Emilia kertoo käyttävänsä aina *dösä*-sanaa, sillä aiemmin kävi ilmi, että hän ei osaa käyttää sanaa *spora* (ks. esimerkki 4). Tämä osoittaa sen, että vaikka käyttäisi joistakin kohteista nuorten mielestä kaikista slangimaisimpia variantteja, voi joistain toisista kohteista käyttää hyvinkin arkikielisiä vastineita.

Kaavion 2 matalin pylväs kuvaa sanojen *busa* ja *pusa* esiintymistä vastauksissa. Kumpikin variantti on kahden vastaajan käytössä. On hieman yllättävää, että sana yleensäkin esiintyy vastauksissa, sillä *busa* näyttäisi olevan enemminkin vanhemman slanginpuhujapolven käytössä. Molemmat *pusa*-vastaukset ja yksi *busa*-vastaus ovat peräisin saman koulun oppilailta, joten voi olla, että sana on erityisesti jonkin tietyn kaveriporukan käytössä. Yhdessä vastauksista esiintyy pelkästään sana *busa*, mikä viittaa siihen, että kyseinen nuori käyttää linja-autosta pääasiassa tätä slanginimitystä.

Edellä käsiteltyjen nimitysten lisäksi slanginkeruukilpailun vastauksissa esiintyvät nimitykset *dössä*, *phiinilinja*, *linkki*, *linkka*, *linkku*, *linkkari* ja *nysse*. Nuoret näyttäisivät siis käyttävän linja-autosta enemmän eri slanginimityksiä kuin raitiovaunusta ja junasta. Näitä kaikkia muita nimityksiä esiintyy kuitenkin vain 13 vastaajalla (7,5 %). *Dössää* on kertonut käyttävänsä kaksi vastaajaa. Sanaa ei löydy Stadin slangin suursanakirjasta eikä *Urbanista Sanakirjasta*, joten kyseessä voi olla myös lyöntivirhe. Jos vastaukset olisivat samasta koulusta, voisi olettaa sanan olevan jonkin kaveriporukan käytössä, mutta näin ei kuitenkaan

näytä olevan. Geminaatta s:n vuoksi *dössä* muistuttaa sanaa *bussi*, mikä on voinut vaikuttaa nimityksen syntyyn. *Phiinilinjaakaan* ei löydy *Stadin slangin suursanakirjasta* tai *Urbainista sanakirjasta*. Koska sitä on lisäksi kertonut käyttävänsä ainoastaan yksi nuori, voi olla, että kyseessä on hänen itse keksimänsä nimitys.

Linkki, *linkka*, *linkku* ja *linkkari* ovat nimityksiä, joita pääkaupunkiseudulla ei arkikokemukseni perusteella juuri kuule. Slangikeruussa niistä on kuitenkin muutamia mainintoja. *Linkki* esiintyy kolmessa vastauksessa, *linkka* kahdessa ja *linkkari* ja *linkku* kumpikin yhdessä vastauksessa. Mikään näistä ei ole ainoa vastaajan käyttämä nimitys, sillä kaikki ovat listanneet sen lisäksi yhden tai kaksi muuta nimitystä, ja jokaisessa näistä vastauksista esiintyy myös *dösä*. Kaikki kolme *linkki*-mainintaa ovat samasta koulusta, joten vaikuttaa siltä, että sana on jonkin pienen piirin käytössä. *Linkku* ja *linkka* sen sijaan ovat saman vastaajan mainitsemia nimityksiä. Esimerkkilauseissa hän yhdistää *linkku*-nimityksen kaukoliikenteeseen: ”Meen **linkkulla** Turkuun”.

Pidän mahdollisena sitä, että jotkut vastaajat tai heidän vanhempansa ovat saattaneet muuttaa Helsinkiin jostain muualta päin Suomea, jossa näitä edellä mainittuja nimityksiä käytetään. Tätä todistaa ennen kaikkea mainintojen vähäisyys. Vastaajat ovat voineet toki myös ohjeistuksen vastaisesti listata pelkästään tuntemiaan tai kuulemiaan sanoja, vaikka eivät itse käyttäisikään niitä. Sama pätee myös Tampereelle yhdistyvään nimitykseen *nysse*. Sitä kertoo käyttävänsä kolme vastaajaa, joista kaksi on samassa koulussa. Kaikki ovat kirjoittaneet ensimmäiseksi variantin *dösä*, joten vaikuttaisi siltä, että he käyttävät ensisijaisesti sitä. Aineistossa esiintyy siis useita linja-auton slanginimityksiä, mutta kovinkaan moni niistä ei näytä olevan laajassa käytössä. Lähes kaikki vastaajat käyttivät pääasiassa nimitystä *dösä*. Haastattelu tukee myös näitä tuloksia, *dösä* on haastateltujenkin keskuudessa suosituin, mutta myös *bussia* käytetään.

Dösä-sanan suosio näkyy myös matkalippujen nimityksissä. Variaatio on lippujen nimityksissä suurta, mutta suurimmassa osassa *dösä*-sana on jotenkin näkyvillä. Suosituin yksittäinen käytössä oleva nimitys on *dösäri*. Sitä on kertonut käyttävänsä kaikkiaan 60 nuorta (45,1 % kohtaan vastanneista). Myös haastatellut käyttävät sanaa *dösäri*. He tuovat esille sen seikan, että *dösäri* tarkoittaa matkalipun lisäksi linja-autopysäkkiä. Nämä molemmat merkitykset löytyvät myös *Stadin slangin suursanakirjasta*. Sana *dösäri* on ollut molemmissa merkityksissä käytössä 1980-luvulta alkaen (Paunonen 2000b). Toiseksi suosituin matkalipun nimitys on *dösälippu*. Sitä kertoo käyttävänsä 39 nuorta (29,3 %). Myös muita *dösä*-alkuisia nimityksiä on runsaasti, mutta niistä on vähemmän mainintoja: *dösäkortti* (5 mainintaa), *dösätiketti* (4), *dösätsetti* (3), *dösäsetti* (2), *dösächetti* (1), *dösäzetti* (1),

dösäflaba (2), *dösälappu* (1), *dösäläkä* (1). Osa näiden nimitysten edusosista esiintyy vastauksissa myös itsenäisenä nimityksenä, vaikka ne eivät kaikki slangia olekaan: *lippu* (7), *lippuh* (1), *tiketti* (5), *tsetti* (2) ja *kortti* (1).

Bussikin esiintyy osana matkalippujen nimityksiä, mutta huomattavasti vähäisemmässä määrin kuin *dösä*. Tämä johtunee samasta syystä kuin *bussi*-mainintojen vähyys muutenkin. Keruussa haettiin slangivastineita nimenomaan sanalle *bussilippu*, joten moni on voinut jättää sen tai jonkin muun *bussi*-alkuisen nimityksen mainitsematta. Kahdeksan nuorta kertoo kuitenkin käyttävänsä *bussilippua*, ja lisäksi seitsemän vastaajaa on merkinnyt kohtaan vain viivan tai pisteitä, mistä voisi päätellä myös heidän käyttävän sitä. *Bussikortin* on maininnut kolme nuorta, mutta muita *bussi*-alkuisia nimityksiä vastauksissa ei esiinny. Edellä mainittujen sanojen lisäksi keruussa esiintyvät *lauttakortti*, *kännylippu*, *däsöri*, *bösäri*, *dösis* ja *biljett*. Nämä kaikki on kuitenkin vastattu vain kertaalleen. Suurimmalla osalla helsinkiläisistä lienee nykyään käytössä HSL:n matkakortti, jolla voi ostaa lippuja kaikkiin julkisiin kulkuvälineisiin, myös Suomenlinnan lautalle. Uskoisin nimityksen *lauttakortti* juontavan juurensa tästä, joskaan kyseessä ei tosin ole varsinaisesti slangisana. *Kännylippu* sen sijaan viitanee kännykällä ostettavaan matkalippuun, kännykkälippuun, joka käy pääosin vain raide- ja lauttaliikenteeseen.

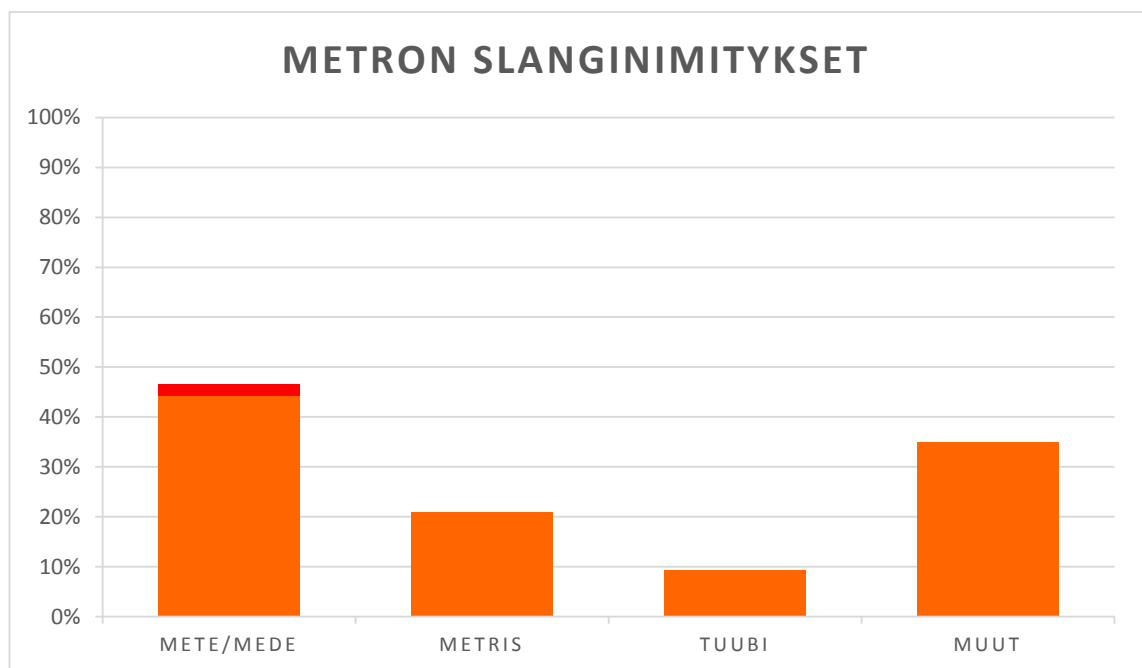
Däsöri vaikuttaa siltä, että se on muodostettu *dösäri*-sanalla leikittelemällä, joskin on myös mahdollista, että vastaaja on tehnyt lyöntivirheen. *Bösärikin* muistuttaa suuresti *dösäriä*. Linja-autolle on olemassa myös nimitys *bösä* (Paunonen 2000b), minkä pohjalta *bösäri* voisi olla muodostettu. Tällöin olisi toki luultavaa, että *bösäriä* käyttävä nuori käyttäisi myös *bösä*-sanaa, mutta siitä ei kuitenkaan ole koko aineistossa yhtään mainintaa. *Stadin slangin suursanakirjassakin* *bösän* ainoa lähde tässä merkityksessä on vuoden 1989 slangikeruu (mp). Voi siis olla, että vastaaja on leikittelemällä muokannut sanan *bösäri* sanojen *bussi* ja *dösäri* pohjalta. *Dösis* tarkoittaa *Stadin slangin suursanakirjan* mukaan linja-autosamaa, -pysäkkiä tai -lippua, ja se on ollut käytössä 1970-luvulta eteenpäin (Paunonen 2000b). Sana on muodostettu nimityksen *dösä* pohjalta. *Biljett* sen sijaan on ruotsin kielen lippua merkitsevä sana, eikä siis varsinaisesti slangia.

Mielestäni keruussa esille tulleet matkalippujen nimitykset tukevat varsin hyvin myös linja-auton nimitysten kohdalla saatuja tuloksia. *Dösäri* on selkeästi käytetyin, mutta muutkin *dösä*-sanana sisältävät nimitykset ovat suosiossa. Myös *bussilippu* ja *bussikortti* ovat käytössä, mutta eivät esiinny läheskään niin usein. Olisin odottanut, että myös *matkakortti* olisi tullut keruussa esille jossain muodossa, sillä se lienee nykyään huomattavasti kertalippuja

käytetympi. Vastauksissa ei kuitenkaan ollut merkkejä siitä, että matkakortille olisi muodostunut jokin oma slanginimitys.

4.1.4 ”Mennääks metrol?”

Metron kohdalla näyttää olevan jokseenkin samanlainen tilanne kuin junan kanssa, slanginimitykset eivät vaikuta olevan suosiossa. Kohtaan on vastannut vain 73 nuorta (30 % kaikista), ja heistä yli 40 % on maininnut sanalle ainoastaan yleiskielisen nimityksen *metro*. Lisäksi 11 vastaajaa on laittanut kohtaan pelkästään viivan tai pisteitä, mistä voisi päätellä myös heidän käyttävän *metroa*. Slanginimityksiä 73 vastauksesta sisältää siis vain 43. Lähestulkoon kaikissa vastauksissa on mainittu yksi nimitys, ainoastaan neljä vastaajaa on listannut niitä useamman. Alla olevasta kaaviosta 3 näkyy, miten slanginimitykset vastauksissa jakautuvat. Pelkästään *metro*-sanana sisältäviä vastauksia ei ole otettu tässä huomioon.



Kaavio 3. Metron slanginimitysten jakautuminen vastauksissa.

Kuten kaaviosta näkyy, on *mete* suosituin slanginimitys, mutta muitakin nimityksiä käytetään. Suurin osa näistä on kuitenkin melko vähäisessä käytössä, sillä niistä ei ole kovin montaa mainintaa. *Meteä* on kertonut käyttävänsä 19 vastaajaa (44,2 %). Lisäksi yksi vastaaja on kirjoittanut sen asussa *mede*. Tämä on merkitty ensimmäisen pylvään yläosaan punaisella. Haastattelemani nuoret tuntevat sanan *mete*, mutta eivät käytä sitä metrosta. Heidän

mukaansa metroasemaa voi nimittää *meteksi*. Myös *metris* merkitsee haastatelluille vain metroasemaa:

15) Emilia: Mut metroasema on **metris**.

— —

Emilia: Tai sit jos sanotaa, et nähää metroasemal, vaik Kontulan metroasemal, ni sanotaa, et nähää Kontulan **metel**.

Metris on keruun perusteella toiseksi suosituin nimitys. Sitä on kertonut käyttävänsä yhdeksän nuorta (20,9 %). Mainintojen vähyyden perusteella voisi olettaa, että suurin osa vastaajista pitää *metristä* metroaseman nimityksenä aivan kuten haastatellutkin. Myös *Stadin slangin suursanakirjassa* kerrotaan *metriksen* tarkoittavan vain metroasemaa (Paunonen 2000b).

Kolmanneksi eniten mainintoja on saanut *tuubi*, jota käyttää neljä nuorta (9,3 %). Yksi heistä mainitsee *tuubin* lisäksi myös *tuben*, jonka pohjalta *tuubi* arvatenkin on muokattu (ks. luku 3.4). Lisäksi *tuubi* esiintyy edusosana kahdessa muussa kerran mainitussa nimityksessä, *sitituubissa* ja *proletuubissa*. Luulisin määriteosan *siti* tulevan englannin kielen kaupunkia tarkoittavasta sanasta *city*. *Proletuubin* taustalla sen sijaan lienee junasta käytössä ollut nimitys *proleputki* tai linja-autosta käytössä ollut nimitys *prole* (ks. luvut 3.3 ja 3.4). *Tuubiin* yhdistyvät myös *putki* ja *hukkaputki*, jotka on molemmat mainittu kerran. *Sitituubi*, *proletuubi* ja *hukkaputki* ovat kaikki saman vastaajan nimityksiä samoin kuin *porkkanaraide*, joka mitä ilmeisimmin perustuu metron oranssiin väriin. Väri on pohjana myös kerran mainitussa vastauksessa *oranssi mato*. Tämän lisäksi eräs toinen vastaaja kertoo kutsuvansa metroa *madoksi*. Nimitys perustunee metron ulkonäön ja liikkumistavan tuottamaan mielikuvaan.

Muita keruussa esiintyviä nimityksiä ovat *maalalainen*, *maalalanen*, *maalalainentunkeilija*, *juna*, *metukka*, *metski*, *m*, *tunnelbana*, *tunbana* ja *bana*. Olen laskenut kaaviossa 3 slanginimityksiksi kaikki mainitut nimitykset *metroa* lukuun ottamatta. *Maalalainen* ei kuitenkaan varsinaisesti ole slangia, vaan täysin yleiskielinen sana kuten *metrokin*. *Maalalainen* löytyy myös *Kielitoimiston sanakirjasta*, jossa se on määritelty maan alla kulkevaksi rautatieksi sekä junaksi ja metroksi (KS). Nimitys esiintyy aineistossa kahdella vastaajalla samoin kuin sen puhekielisempi muoto *maalalanen*. Näistä neljästä maininnasta kolme on tullut samasta koulusta, eli todennäköisesti nimitys on jonkin kaveriporukan käytössä. Samasta koulusta on peräisin myös aineistossa kerran esiintyvä *maalalainentunkeilija*. Myös yleiskielinen *juna* esiintyy metron kohdalla vain yhdellä vastaajalla. Vaikka se ei olekaan slangia, voisi sen tässä tapauksessa kuitenkin ajatella olevan lyhennelmä sanasta *metrojuna*.

Metukka ja *metski* sen sijaan ovat molemmat selviä slanginimityksiä, jotka on muodostettu sanan *metro* pohjalta. *Metukka* on mainittu kahteen kertaan ja *metski* kerran. Sanaa

metski ei tässä merkityksessä löydy niin *Stadin slangin suursanakirjasta* kuin *Urbaanista sanakirjastakaan*. Niiden mukaan *metski* merkitsee onkea (Paunonen 2000b, US). Koska nimityksestä on vain yksi ainoa maininta, voi olla, että vastaaja on itse muodostanut sen sanan *metro* pohjalta. Myös *m* on mainittu vain kerran, eikä sitäkään tässä merkityksessä löydy niin *Stadin slangin suursanakirjasta* kuin *Urbaanista sanakirjastakaan*. *Tunnelbana* on ruotsia ja tarkoittaa metroa. Koska kyseessä on ruotsin yleiskielen sana, ei se siis varsinaisesti ole slangia. Sanaa lyhentämällä on saatu aikaan slanginimitykset *tunbana* ja *bana*, jotka on mainittu aineistossa kerran kuten *tunnelbanakin*. *Bana* kuuluu myös Tukholman slangiin, mutta *tunbanaa* ei ainakaan *Stockholmslang*-sanakirjasta löydy (Kotsinas 1996).

Aineiston tarkastelu osoittaa, että nykynuoret nimittävät metroa pääasiassa vain *met-roksi*. Haastattelu tukee hyvin tätä tulosta, sillä myös haastatelluille metro on ainoastaan *metro*. Yksi heistä totesi, että ”sille ei oo ainakaan vielä keksitty mitään nimee”. Nähtäväksi jää, muodostuuko *metrolle* tulevaisuudessa jokin suosioon nouseva slanginimitys. Aineiston perusteella nimityksiä on jo muodostunut, mutta mikään niistä ei ole yleisessä käytössä. Monia näistä nimityksistä saatetaan käyttää spontaanisti silloin tällöin, mutta pääasiassa käytössä on *metro*. Ainoa enemmän käytetty slanginimitys on *mete*, mutta haastattelu osoitti, että joillekin nuorille se merkitsee pelkästään metroasemaa.

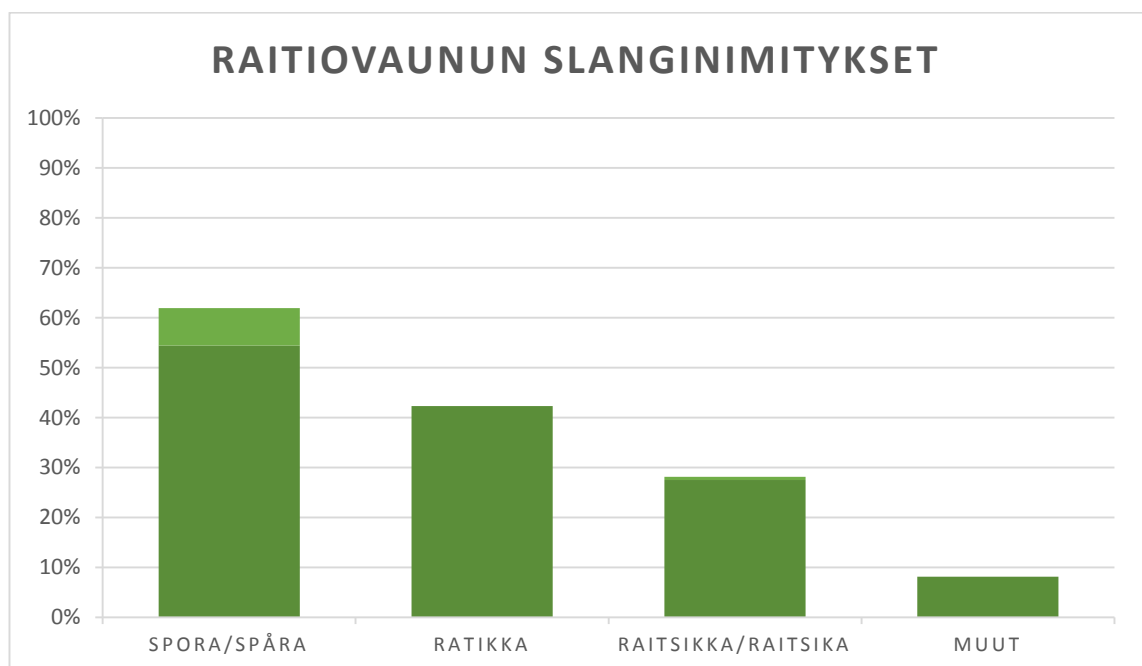
Olen käsitellyt nyt kaikki vuoden 2014 keruuaineistossa esiintyvät joukkoliikennevälineiden nimitykset. Nuoret vaikuttavat pääasiassa olevan kovin yksimielisiä käyttämistään slanginimityksistä. Junasta ja metrosta slanginimityksiä ei juurikaan käytetä, ja raitiovaunusta ja linja-autosta käytössä ovat tietyt nimitykset. Yksi lukiolaisista totesi haastattelussa: ”**Metro** on mulle aina **metro** ja se on joko **spora** tai **ratikka** ja **dösä** tai **bussi**”. Mielestäni tämä lausahdus kuvaa hyvin todellisuutta laajemminkin. Kokonaisuutena aineistosta nousee jossain määrin esiin myös se seikka, että itselle tutuille kulkuvälineille on käytössä enemmän nimityksiä. Junan kohdalla pohdinkin jo sitä, että tulos saattaisi olla toisenlainen, jos keruussa olisi ollut mukana jokin junaradan varrella sijainnut koulu. Eniten vastauksia keränneissä kohdissa nimitysten määrä jakautuu melko tasaisesti, eivätkä erot linja-auton ja raitiovaunun välillä ole suuria. Kuitenkin Aleksis Kiven yläasteelta ja Helsingin normaali-lyseosta hieman useampi on vastannut raitiovaunun nimityksiä käsittelevään kohtaan kuin linja-auton nimityksiä käsittelevään kohtaan. Molemmat koulut sijaitsevat alueella, jolla pääasiassa liikennöivät raitiovaunut. Viikin normaalikoulusta ja Kontulassa sijaitsevasta Helsingin yhteislyseosta linja-auto puolestaan on kerännyt hieman raitiovaunua enemmän vastauksia. Erot ovat kuitenkin pieniä, joten kyse voi olla sattumastakin.

4.2 Vuoden 1989 slangikeruu

Tässä luvussa tarkastelen, mitä nimityksiä nuoret ovat vuoden 1989 slangikeruussa kertoneet käyttävänsä eri joukkoliikennevälineistä. Valitettavasti keruussa ei ole kysytty nimityksiä junalle eikä metrolle, joten tarkastelun kohteena ovat pääasiassa raitiovaunun ja linja-auton nimitykset. Yksi haastattelemistani Stadin slangiryhmän jäsenistä on ollut yläasteikäinen juuri vuonna 1989, joten käytän tarkastelun apuna hänen kommenttejaan 1980-luvun nimityksistä. Myös alalukujen otsikot ovat peräisin tästä haastattelusta. Vertailen samalla saamiani tuloksia vuoden 2014 keruun tuloksiin ja luon katsauksen siihen, miten nimitysten käyttö on viimeisen 25 vuoden aikana muuttunut.

4.2.1 ”Spora ja ratikka oli nää mitä käytettiin”

Raitiovaunusta käyttämiään slanginimityksiä on vuonna 1989 kertonut kaikkiaan 160 vastaajaa eli 86 prosenttia keruuseen osallistuneista. Vaikka vastauksia määrällisesti on suunnilleen saman verran kuin vuoden 2014 keruussa, on vastausprosentti huomattavasti korkeampi. Vastaajien ahkeruus näkyy myös nimitysten määrässä. Suurin osa vastaajista, 65 prosenttia, on antanut sanalle *raitiovaunu* vain yhden slangivastineen, mutta hieman alle 29 prosenttia on listannut kaksi nimitystä ja reilut viisi prosenttia on kertonut kolme eri nimitystä. Nimitysten jakautuminen näkyy kaaviossa 4.



Kaavio 4. Raitiovaunun slanginimitysten jakautuminen vastauksissa.

Spora on ollut suosituin raitiovaunun nimitys nuorten keskuudessa myös vuonna 1989. Silloin sillä ei ole kuitenkaan ollut niin selvää johtoasemaa kuin nykyisin. Vuonna 1989 *spora* on kertonut käyttävänsä reilut 54 prosenttia vastanneista, ja heistä vähän yli puolet on maininnut sen ainoaksi käyttämäkseen nimitykseksi. Myös kirjoitusasu *spåra* on ollut käytössä, se esiintyy kahdeksalla vastaajalla (7,5 %), ja kuudella heistä ainoana nimityksenä. Vastaajien määrään suhteutettuna *spåra* on siis ollut selvästi suositumpi vuonna 1989 kuin vuonna 2014. *Ratikan* suosio on pysynyt melko samana viimeisen 25 vuoden aikana. Vuonna 1989 sitä on kertonut käyttävänsä reilut 42 prosenttia vastaajista, kun vuoden 2014 keruussa vastaava luku on 38 prosenttia. Ero ei ole kovin suuri, mutta kenties *ratikka*-sana on arkikielistynyt entisestään. *Spora* lienee siis koettu selkeämmin slangisanaksi myös vuonna 1989 aivan kuten 25 vuotta myöhemminkin. Uskon, että jos samanlainen kysely järjestetään jälleen 25 vuoden kuluttua, on *ratikka*-sanana esiintymisprosentti laskenut entisestään.

Suurin ero näyttää 25 vuodessa tapahtuneen *raitsikka*-sanana käytössä. Vuonna 1989 sen on maininnut 27,5 prosenttia, kun vastaava luku vuonna 2014 on enää vain 4,8 prosenttia. Lisäksi vuoden 1989 keruussa on mainittu kertaalleen myös muoto *raitsika*, ja se mukaan luettuna nimityksen käyttäjien määrä nousee yli 28 prosenttiin vastaajista. 25 vuodessa tapahtunut ero on todella suuri, varsinkin kun ottaa huomioon sen, että vuonna 2014 haastatellut nuoret eivät tunteneet koko *raitsikka*-sanaa. Samalla kun sanan käyttäjien määrä on romahtanut, on se siis myös tullut monelle täysin vieraaksi. Jos samanlainen kehitys jatkuu, voi *raitsikka* kadotakin nuorten kielenkäytöstä. Kaikkien nuorten käytössä *raitsikka* ei ole 1980-luvullakaan ollut. Haastateltu kertoo tunteneensa *raitsikan*, vaikka se ei hänen omassa kaveripiirissään ollutkaan käytössä:

- 16) Marko: Ehkä me sanottiin enemmän **ratikka**, mut jotku sano **raitsikka** kyllä myös, et kyl seki on ihan tuttu nimi, mut **ratikka** oli niinku oma.

Raitsikka-nimitys vaikuttaisi siis olleen vahvasti joidenkin kaveriporukoiden käytössä, ja varmasti osittain sitä kautta kaikkien nuorten tietoisuudessa. Aktiiviseen kielenkäyttöön se ei ole kuitenkaan läheskään kaikilla kuulunut.

Toinen suuri ero vuosien 1989 ja 2014 slangikeruussa on muiden mainittujen ilmausten määrässä. Vuonna 2014 muita kuin edellä käsiteltyjä nimityksiä oli todella vähän, ainoastaan 1,8 prosenttia. Vuoden 1989 keruussa muiden nimitysten määrä sen sijaan nousee

reiluun kahdeksaan prosenttiin. Nämä muut vuonna 1989 mainitut nimitykset ovat *skuru*, *pora*, *katuspora*, *sbor*, *pula-ajan putki*, *rautakaara*, *banaani* ja *stoge*.

Skurun on maininnut kolme nuorta. Kukaan heistä ei ole merkinnyt sitä ainoaksi käyttämäkseen nimitykseksi, vaan listannut lisäksi *sporan*, *ratikan* tai *raitsikan*. Vaikuttaisi siis siltä, että *skuru*-sanana käytössä ei ole tapahtunut kovin suurta muutosta viimeisen 25 vuoden aikana. Ei voi sanoa varmasti, ovatko nuoret tällöin tunteneet sanan, vaikka eivät sitä olisi käyttäneetkään. Haastattelun mukaan *skuru* oli ”vähän vieraampi” sana 1980-luvulla:

17) Marko: Ja sit mä voisin viel mainita ton et **spora** ja **ratikka** oli taas nää mitä käytettiin, et **skuru**-sana oli vähän vieraampi.

Kenties *skuru* on ollut jossain määrin tunnetumpi vuonna 1989 kuin nykyään. Kaikki kolme *skuru*-mainintaa ovat eri kouluista. Kovin yleisessä käytössä sana ei kuitenkaan ole enää 1980-luvulla nuorten keskuudessa ollut, ja viimeisen 25 vuoden aikana se näyttää kadonneen nuorten kielenkäytöstä käytännössä kokonaan. Kuten edellisessä luvussa kävi ilmi, ainoastaan yksi vastaaja mainitsi *skurun* vuonna 2014, ja haastatelluille sana oli täysin outo.

Poran on maininnut kolme vastaajaa, ja he ovat kaikki merkinneet sen ainoaksi käyttämäkseen nimitykseksi. *Poraa* ei mainita *Stadin slangin suursanakirjassa* eikä *Urbaanissa Sanakirjassa*. Myöskään vuoden 2014 slangikeruussa se ei esiinny. *Pora* on mitä ilmeisimmin lyhennetty sanasta *spora*. Nimitystä käyttäneet nuoret lienevät muokanneet sen itse *spora*-sanana pohjalta tai oppineet sen joltain muulta sitä käyttäneeltä. Kaksi kolmesta *pora*-vastauksesta on peräisin samasta koulusta. *Spora*-sana näkyy myös nimityksessä *katuspora*, yhdyssanan edusosana. *Katusporan* on maininnut ainoastaan yksi vastaaja, ja hänkin on kertonut käyttävänsä sen lisäksi myös *sporaa* sellaisenaan sekä *ratikkaa*. *Spora*-sanana pohjalta on mitä ilmeisimmin muodostettu myös nimitys *sbor*. Sitäkin on kertonut käyttävänsä vain yksi vastaaja, eikä sanaa löydy niin *Stadin slangin suursanakirjasta* kuin *Urbaanista sanakirjastakaan*. Yksittäismainintoja ovat myös *pula-ajan putki*, *rautakaara* ja *banaani*. *Pula-ajan putken* ja *rautakaaran* vastanneet eivät ole kirjoittaneet muita nimityksiä, mutta uskoisin, että he ovat sen lisäksi kuitenkin käyttäneet myös joko *sporaa*, *ratikkaa* tai *raitsikkaa*. Muutoin olisi luultavaa, että *pula-ajan putki* ja *rautakaara* näkyisivät myös joidenkin heidän kavereidensa vastauksissa. Nimitys *pula-ajan putki* juontanee juurensa siitä, että toisen maailmansodan aikaan Helsingin joukkoliikenne oli raitiovaunujen varassa (ks. luku 3.1.4).

Stoge on mainittu vuoden 1989 keruussa kahteen kertaan raitiovaunun kohdalla. Molempiin vastauksiin on kuitenkin merkitty ensimmäiseksi sana *raitsikka*, ja lisäksi toinen

nuorista on kirjoittanut *stogen* kohdalle lisähuomioksi ”enemmän junasta”. *Stoge*-sanaa lie-
nee siis käytetty raitiovaunusta aika vähän. Kenties sitä ei olisi edes vastattu tähän kohtaan,
jos keruussa olisi kysytty slangivastineita myös *juna*-sanalle. Vastauslomakkeen loppuun on
varattu tilaa sellaisille slangi-ilmauksille, jotka eivät ole muualla kyselyssä tulleet esille, ja
eräs vastaaja on kirjoittanut tähän *stogen* merkitsevän junaa. Myös haastateltu kertoi junan
olleen heidän kaveripiirissään *stoge* tai sitten ihan vain *juna*. Voisi siis olettaa, että vuoden
1989 nuoret ovat käyttäneet *stogea* nimenomaan junasta.

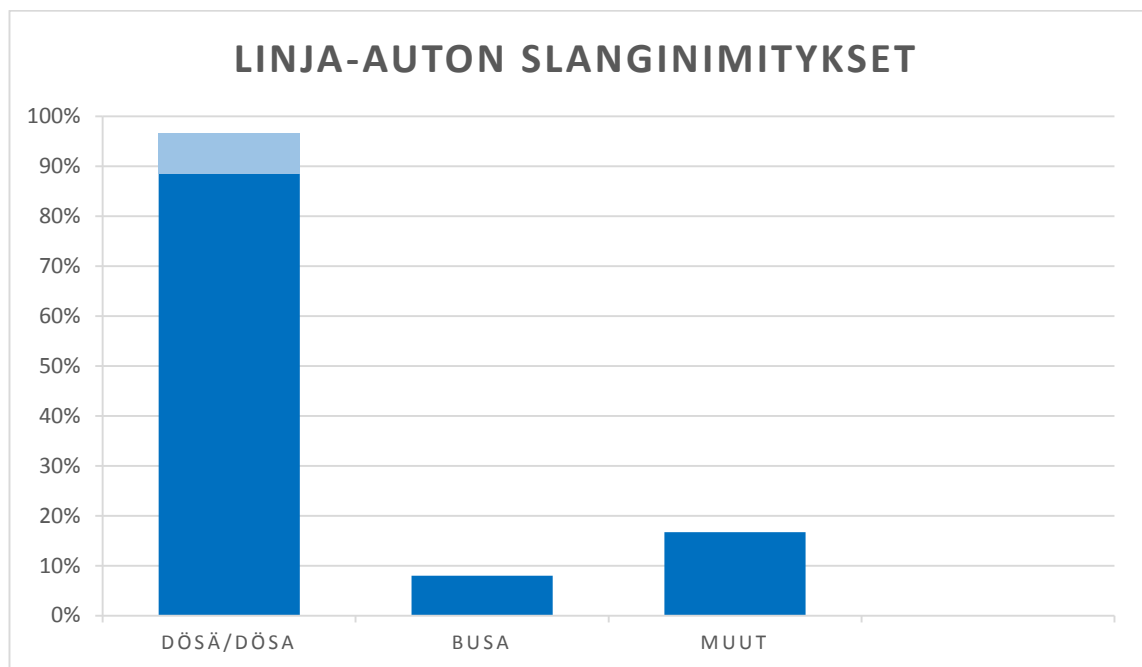
Vertaamalla vuosien 1989 ja 2014 raitiovaunun slanginimityksiä kuvaavia kaavioita
(kaaviot 1 ja 4) saa hyvän kuvan siitä, miten nimitysten käyttö on 25 vuodessa muuttunut.
Vaikka nimien suosiojärjestys on pysynyt samana, on nimien käytössä kuitenkin tapahtunut
suuria muutoksia. *Sporan* suosio on kasvanut huomattavasti viimeisen 25 vuoden aikana,
mutta samalla kirjoitusasun *spåra* käyttö on vähentynyt. Vaikka *spora* on suosituin nimitys
myös vuonna 1989, ei sillä ole silloin ollut niin selvää johtoasemaa kuin vuonna 2014. *Ra-
tikan* käyttöön *sporan* suosion nousu ei ole kuitenkaan kovin paljoa vaikuttanut. Nimityksen
käyttö näyttää vähentyneen jonkin verran.

Suurin muutos on tapahtunut *raitsikan* kohdalla, joka näyttää lähes kadonneen nuorten
kielenkäytöstä viimeisen 25 vuoden aikana. Vuonna 1989 *raitsikkaa* on käyttänyt melkein
kolmasosa vastaajista, mutta vuonna 2014 siitä on vain kahdeksan mainintaa. Eri nimitysten
käytön vähentyminen näkyy myös muiden nimitysten määrässä. Muita kuin edellä mainit-
tuja nimityksiä kertoi vuonna 1989 käyttävänsä reilut kahdeksan prosenttia vastaajista, kun
vastaava määrä 25 vuotta myöhemmin on enää 1,8 prosenttia. Vaikuttaa siltä, että nämä
muut nimitykset eivät ole olleet laajassa käytössä, ja ne lienevät jääneen kovin lyhytikäisiksi.
Uusia nimityksiä ei ole myöskään keksitty tilalle samassa määrin.

4.2.2 ”Takapenkki oli dösässä paras paikka”

Linja-auton nimityksiä käsittelevään kohtaan nuoret ovat vastanneet todella ahkerasti. Kaik-
kiaan 174 nuorta eli 93,5 prosenttia keruuseen osallistuneista on kertonut käyttämiään nimi-
tyksiä. Määrällisesti vastauksia on siis tullut täsmälleen saman verran kuin vuonna 2014,
mutta osallistumisprosentti on ollut huomattavasti parempi. Toisin kuin raitiovaunun koh-
dalla, vain harvat ovat maininneet useamman kuin yhden nimityksen. Jopa 84,5 prosenttia
vastaajista on listannut sanalle *linja-auto* ainoastaan yhden slangivastineen. Kahta eri nimi-
tystä on kertonut käyttävänsä hieman yli 12 prosenttia, mutta kolmea ainoastaan muutama

vastaaja (1,7 %). Lisäksi kaksi vastaajaa (1,1 %) on maininnut neljä nimitystä ja yksi vastaaja (0,6 %) viisi. Nimitysten jakautuminen näkyy kaaviosta 5.



Kaavio 5. Linja-auton slanginimitysten jakautuminen vastauksissa.

Nuoret ovat olleet hyvin yksimielisiä linja-auton slanginimityksistä myös vuonna 1989, kuten kaaviosta 5 voi todeta. *Dösä* on ollut selvästi käytetyin slanginimitys jo tuolloin. Sen on maininnut kaikkiaan 88,5 prosenttia vastaajista, ja heistä yli kolme neljäsosaa on listannut sen ainoaksi käyttämäkseen nimitykseksi. Vuonna 1989 *dösästä* on esiintynyt myös vokaalisointua rikkova asu *dösa*, jota on käyttänyt kahdeksan prosenttia vastaajista. Heistäkin suurin osa on kertonut käyttävänsä ainoastaan tätä nimitystä. *Dösä* on myös haastatellun käytössä, ja esiintyy hänen muistoissaan 1980-luvulta:

18) Marko: Takapenkki oli **dösässä** meille taas se paras paikka. Takalepakoista puhuttiin, me oltiin takalepakkoja, ku me oltiin päästy takapenkille tsittaamaan.

— —

Marko: **Dösä** sanottiin enemmän, mut **busa** oli sitten myös totta kai siin rinnalla, mut **dösä** se oli meille enimmäkseen.

Marko mainitsee *busan* olleen jossain määrin käytössä *dösän* rinnalla. Vuoden 1989 keruuaineiston perusteella *busa* onkin ollut toiseksi käytetyin slanginimitys. Sitä on kertonut käyttävänsä 14 vastaajaa (8 %). Ainoastaan yksi vastaaja on maininnut pelkästään nimityksen *busa*. Kaikki muut käyttävät myös muita nimityksiä, suurin osa joko *dösää* tai *dösaa*.

Tämä lienee olennaisesti vaikuttanut siihen, että *busan* käyttäjien määrä on laskenut viimeisen 25 vuoden aikana yli puolella. Vuoden 1989 aineistossa ei esiinny ollenkaan kirjoitus-asua *pusa* toisin kuin vuoden 2014 aineistossa.

Vaikka *dösän* suosio on ollut todella vahva vuonna 1989, esiintyy keruussa myös lukuisia muita nimityksiä. Kaikista mainituista nimityksistä muita kuin edellä käsiteltyjä on vähän alle 17 prosenttia. Eri nimityksiä on yhteensä 16, ja suurin osa niistä on muodostettu sanan *linja-auto* pohjalta. Nimityksiä *linkkari* ja *linkku* on kertonut käyttävänsä neljä vastaajaa, *linjistä* kolme, *linikkaa* ja *linjuria* kaksi sekä *linkkaa*, *linkkiä*, *linkkuria* ja *limppua* kutakin yksi vastaaja. Yhteensä näitä nimityksiä esiintyy kuitenkin vain 14 vastaajalla, eli monet nimityksistä ovat olleet samojen nuorten käytössä. Kukaan vastaajista ei ole maininnut pelkästään näitä nimityksiä, vaan lisäksi myös *dösän*, *dösan* tai *busan*. Näitä muita nimityksiä on voitu käyttää myös huumorimielessä, esimerkiksi *linjuri* on *Stadin slangin suursanakirjassa* merkitty nimenomaan humoristiseksi ilmaukseksi (Paunonen 2000b).

Ensisijaisesti nämä sanan *linja-auto* pohjalta syntyneet nimitykset tuntuvat yhdistyvän muualle päin Suomea kuin pääkaupunkiseudulle, mitä pohdinkin jo vuoden 2014 keruun tuloksia tarkastellessani (ks. luku 4.1.3). Myös vuoden 1989 nuoret ovat voineet oppia ilmauksia esimerkiksi joiltain muualta muuttaneilta kavereiltaan tai sukulaisiltaan, ja osa heistä on tietysti itsekkin voinut muuttaa Helsinkiin jostain muualta. Myös mediasta on voitu omaksua näitä nimityksiä. Keruussa esiintyvät lisäksi *onnikka* ja *nysse*, jotka eivät nekään identifioitu pääkaupunkiseudulle. Näistä on kummastakin kaksi mainintaa. Toinen *onnikka*-sanana vastannut, on listannut sen ainoaksi käyttämäkseen nimitykseksi.

Huumorilla lienee osuutta asiaan ainakin nimityksessä *liikkuva pakkilaatikko*. Se on mainittu vain kerran, ja vastaaja on merkinnyt sen ainoaksi käyttämäkseen nimitykseksi. Koska kukaan muu ei kuitenkaan ole maininnut sitä, on luultavaa, että tämäkin vastaaja on käyttänyt lisäksi myös jotain yleisempää nimitystä. Hän on kenties itse muodostanut *liikkuvan pakkilaatikon* linja-auton ulkonäön perusteella, mutta se ei ole levinnyt laajempaan käyttöön. Muita vuoden 1989 slangikeruussa esiintyviä nimityksiä ovat *bussi*, *bösa*, *rösa* ja 52, joista on kaikista yksi maininta. On kummallista, että vain yhdellä vastaajalla esiintyy nimitys *bussi*. Tämä johtunee kuitenkin siitä, että myös vuoden 1989 keruussa kysyttiin slangivastineita sanoille ”bussi, linja-auto” (ks. liite 1). Uskon, että *bussi*-nimitys on ollut nuorten käytössä myös vuonna 1989, mutta sitä ei ole vain merkitty ylös, koska se on ollut jo valmiina vastauspaperissa.

Bösä ja *rösä* muistuttavat paljon *dösä*-sanaa, joten se lienee vaikuttanut niiden molempien syntyyn. *Bösä* voisi olla jopa jonkinlainen yhdistelmä sanoista *bussi* ja *dösä*. Kumpikaan nimitys ei näytä kuitenkaan olleen yleisessä käytössä tai levinneen laajemmalle. Nimitys 52 puolestaan viittanee yksittäisen linjan numeroon. Haastateltu kertoo linjan 52 olleen tärkeimpiä linja-autolinjoja Käpylässä 1980-luvulla:

- 19) Marko: **Femmakakkonen, kuusysi**, nää oli niinku meillä Käpikses mun aikaan niin ne tärkeet. Totta kai ne tunsivat väryksestä myös, niil oli iha muistaakseni Tammarista toi Tammelundin liikenteen tota busseja oli **viiskakkosen** linjalla. Ne oli ihan oman värisiä, samoin **kuusysil** oli oma, semmonen punavalkonen.

Keruuseen tulleet vastaukset 52 ei käy ilmi, miten nuori on numeron ääntänyt. Esimerkistä 19 kuitenkin näkyy, että Marko käyttää linjasta nimityksiä *femmakakkonen* ja *viiskakkonen*.

Aivan kuten raitiovaunulle, linja-autollekin on annettu enemmän eri nimityksiä vuonna 1989 kuin vuonna 2014. Tämä saattaa kuitenkin osittain johtua myös vastausaktiivisuudesta. Linja-auton nimitysten käytössä ei ole tapahtunut niin suuria muutoksia kuin raitiovaunun nimitysten kohdalla. Vaikuttaa kuitenkin siltä, että muualle Suomeen yhdistyvien slanginimitysten käyttö on vähentynyt samalla, kun *dösä*-suosio on kasvanut entisestään. Vuoden 2014 keruussa esiintyy ainoastaan neljä sanan *linja-auto* pohjalta muodostettua nimitystä, kun niitä vuoden 1989 aineistossa on 14. *Nysse*-mainintojen määrä on pysynyt jotakuinkin samana, mutta *onnikan* käyttäjiä ei nykynuorissa näytä keruun perusteella enää olevan. *Dösä*-sanat käytön vahvistuessa viimeisen 25 vuoden aikana on vokaaliharmoniaa rikkova variantti *dösa* jäänyt kokonaan pois käytöstä. Myös *busan* suosio on vähentynyt. Vaikka *dösä*-sanat käyttö on lisääntynyt entisestään, jää se kuitenkin nykyään hieman siitä, mitä varianttien *dösä* ja *dösa* yhteenlaskettu osuus on ollut vuonna 1989.

Vaikka linja-autojen nimityksissä ei ole 25 vuodessa tapahtunut kovin suurta muutosta, on matkalippujen nimitysten käyttö muuttunut merkittävästi. Kolmen suosituimman nimityksen kärki on ollut hyvin tasainen vuonna 1989, mutta nimityksistä on esiintynyt useita eri kirjoitusasuja. *Dösälippu* on ollut kaikista suosituin vuonna 1989. Sen on maininnut 52 vastaajaa (32,3 %). Lisäksi neljä nuorta (2,5 %) on kertonut käyttävänsä sitä muodossa *dösalippu*. Nämä eri asut yhteen laskettuna nimitystä on käyttänyt siis hieman alle 35 prosenttia vastaajista.

Lähes yhtä suosittuja näyttäisivät olevan *dösätsetti* ja *tsetti*, kun sanojen kaikki eri asut lasketaan yhteen. Ensimmäinen esiintyy muodoissa *dösätsetti* (25 mainintaa), *dösäzetti* (13),

dösäsetti (4), *dösatsetti* (4), *dösasetti* (2), *dösazetti* (1), *tösäsetti* (1). Yhteensä nimitystä on käyttänyt siis noin 31 prosenttia vastaajista. Jälkimmäinen nimitys sen sijaan on mainittu kirjoitusasuissa *tsetti* (36), *zetti* (8), *setti* (2) ja *chetti* (2), joten yhteensä sillä on käyttäjiä hieman alle 30 prosenttia vastaajista. Koska *tsetti* esiintyy näissä molemmissa nimityksissä, näyttäisi se olleen selvästi käytetyin vastine matkalipulle, vaikka *dösälippu* onkin yksittäisenä nimityksenä saanut hieman enemmän mainintoja. *Tsetti* esiintyy edusosana myös yhdyssanoissa *bussizetti*, *busatsetti* ja *kuukautiszetti*, joista on kaikista yksi maininta. Lisäksi eräs vastaaja on kertonut käyttävänsä *zepaa*, joka myös lienee muodostettu sanan *tsetti* pohjalta.

Kaksi nuorta on lisännyt vastaukseensa maininnan siitä, että *dösätsetti* tai *tsetti* merkitsee nimenomaan kuukausikorttia. Sama tuli esille myös haastattelussa:

- 20) Marko: Ja tää **tsetti** tarkoitti meillä **dösätsettiä** ainoastaan eli se oli useimmiten tämmönen kuukausikortti ja se oli tosi tärkeä tos neljätoistvuotiaana tämmönen **tsetti**. Ja se näytettiin kuskille, joka meille aina tsombas dösää. Puhuttiin tsombaamisesta ja tarkoitti siis ajamista. Ja konnarit oli tietysti konduktöörejä ja smurffeja alko sillo 80-luvun lopulla jo tulla, et tää sana joka tarkoittaa lipuntarkastajia, ni se oli kyl meillä jo tuota jo käytössä.

Stadin slangin suursanakirjassakin kerrotaan, että nimitystä *tsetti* on käytetty erityisesti HKL:n kulkuneuvoissa käyvästä kuukausikortista (Paunonen 2000b). Luultavasti ainakin kaikilla niillä nuorilla, jotka ovat kulkeneet kouluun linja-autolla, on ollut kuukausikortti 1980-luvulla. Tämä selittää *tsetti*-sanan suurta suosiota vuoden 1989 slangikeruussa. Moni useamman nimityksen maininneista vastaajista on kertonut käyttävänsä nimityksen *tsetti* tai *dösätsetti* lisäksi *dösälippua*. Tällöin *dösälippu* lienee ollut käytössä matkalipusta ylipäätään ja *tsetti* nimenomaan kuukausikortista. Kuukausikortti näkyy myös nimityksissä *kuukautiskortti* ja *kuukkari*, jotka on molemmat mainittu kerran.

Dösälipun lisäksi keruussa esiintyy muitakin *dösä*-alkuisia nimityksiä, mutta ne eivät ole olleet läheskään niin suosittuja. *Dösäkorttia* on kertonut käyttävänsä neljä vastaajaa, *dösätikettiä* kaksi ja *dösäflabaa*, *dösäbiljettiä*, *dösäjettiä* ja *dösäkortsua* kutakin vain yksi vastaaja. Myös muutama *busa*-alkuinen nimitys esiintyy, *busalippu*, *busatiketti* ja *busakortti* on kaikki mainittu kerran. Lisäksi neljä nuorta on vastannut *lipun* ja yksi *tiketin*, vaikka ne eivät slangia olekaan. Yksi vastaaja on lisäksi kertonut käyttävänsä *lippu*-sanon pohjalta muodostettua nimitystä *lipukka* ja yksi vastaaja nimitystä *flaba*. Myös nimityksestä *bussilippu* on ainoastaan yksi maininta. Sama vastaaja on kertonut käyttävänsä myös aiemmin

esille tullutta nimitystä *bussizetti*, joten *bussi*-sana esiintyy matkalipuissa vain yhdellä vastaajalla. Tämä johtunee kuitenkin jälleen siitä, että slangivastineita on haettu nimenomaan sanalle *bussilippu* (ks. liite 1). Kaikkiaan 24 vastaajaa on jättänyt kohdan tyhjäksi, joten on mahdollista, että he käyttävät pelkästään tätä nimitystä. Uskoisin sen kuitenkin olleen myös muiden käytössä *dösälipun* ja *tsetin* rinnalla.

Dösälipun, *dösätsetin* ja *tsetin* jälkeen eniten mainintoja on kerännyt *dösis*, jota on kertonut käyttävänsä kaikkiaan 19 vastaajaa (11,8 %). *Dösis* näyttää olleen kuitenkin hyvin koulukohtainen nimitys. Sen on maininnut 10 Hykkylän yläasteen oppilasta ja seitsemän Helsingin II normaalikoulun (nyk. Helsingin yliopiston Viikin normaalikoulu) oppilasta. Alppilan yläasteelta on kaksi *dösis*-mainintaa, mutta Aleksis Kiven koulun yhdeksäsluokkalaisista sitä ei ole kertonut käyttävänsä kukaan. Tämän aineiston perusteella *dösis* keskittyy siis Käpylään ja Viikkiin, aivan kantakaupungin rajoille ja esikaupunkialueelle.

Viimeisen 25 vuoden aikana *dösis* näyttää ainakin tässä merkityksessä kadonneen käytännössä kokonaan nuorten kielenkäytöstä. Vuoden 2014 aineistossa sitä kertoo käyttävänsä ainoastaan yksi vastaaja, ja hänkin on maininnut ensimmäisenä nimityksen *dösälippu*. En osaa sanoa, käyttävätkö nykynuoret *dösistä* kuitenkin vielä esimerkiksi *pysäkki*-sanan vastineena, vai onko siitäkin käytössä pelkästään sana *dösäri*, kuten lukiolaisten haastattelussa kävi ilmi. Minulle *dösis* ainakin merkitsee nimenomaan linja-autopysäkkiä. Myös *Urbaanin Sanakirjan* mukaan *dösis* tarkoittaa vain linja-autoasemaa tai -pysäkkiä (US). Saattaa siis olla, että nykyään *dösiksen* merkitys on kaventunut. Kenties *dösis*-sanana on korvannut *dösäri*, joka näyttää ilmaantuneen nuorten kielenkäyttöön viimeisen 25 vuoden aikana. Vuonna 1989 sitä on nimittäin kertonut käyttävänsä ainoastaan kaksi nuorta, joista toinen on kirjoittanut sanan asussa *dösari*. Molemmat maininnat ovat Hykkylän yläasteelta. *Dösäri* on kasvattanut suosiotaan huimasti 25 vuodessa, kun ottaa huomioon, että nimitystä käyttää melkein puolet vuoden 2014 keruuseen osallistuneista nuorista.

Aineiston tarkastelu on osoittanut, että *dösälippu*, *dösätsetti* ja *tsetti* ovat kaikki olleet lähes yhtä suosittuja vuonna 1989, ja niistä on esiintynyt useita eri äänneasuja. Neljänneksi suosituin on ollut *dösis*, mutta se on ollut kovin alueellinen. Näistä neljästä ainoa suosionsa seuraavien sukupolvien käyttöön säilyttänyt näyttää olevan *dösälippu*. Vastaajien määrään suhteutettuna sen käyttäjämäärä on pysynyt kutakuinkin samana. Kuitenkin vokaaliharmonian rikkova *dösälippu* on jäänyt pois käytöstä. On täysin luonnollista, että *tsetti*-nimitys on lähestulkoon hävinnyt viimeisten 25 vuoden aikana, sillä kuukausikortti, johon se mitä il-

meisimmin viittasi, on myös poistunut käytöstä. Aivan täysin nimitys ei ole kuitenkaan nuorten kielenkäytöstä kadonnut, sillä se esiintyy vielä vuoden 2014 vastauksissa seitsemällä vastaajalla, suurimmalla osalla *dösa*-sanaan yhdistettynä.

Dösis sen sijaan vaikuttaa kadonneen käytännössä kokonaan viimeisen 25 vuoden aikana ja *dösäri* tulleen tilalle. *Busa*-alkuiset lippujen nimitykset ovat myös jääneet pois käytöstä, vaikka *busaa* muutama nuori kertookin käyttävänsä vuoden 2014 keruussa. Linja-autolippujen nimityksissä tapahtuneet muutokset heijastelevat selvästi linja-autojen nimityksissä tapahtuneita muutoksia. Tämä näkyy pääasiassa *busa*- ja *dösa*-alkuisten lippujen nimitysten häviämisenä, ja *bussi*-alkuisten nimitysten lisääntymisenä. Suurimmat muutokset tarkastellussa aineistossa viimeisen 25 vuoden aikana näyttäisivät siis tapahtuneen matkalippujen slanginimityksissä, mutta myös raitiovaunun ja linja-auton slanginimitysten käytössä on havaittavissa muutoksia, vaikka *spora* ja *dösa* ovatkin säilyttäneet asemansa suosituimpina nimityksinä.

5 Nimitykset Stadin slangissa

Tässä luvussa tarkastelen vanhempaan Stadin slangiin kuuluvia liikennevälineiden nimityksiä. Aineistonani käytän pääasiassa vanhemman slanginpuhujapolven haastattelua sekä vanhojen slanginpuhujien muistelmateoksissaan käyttämiä liikennevälineiden nimityksiä. Tähän joukkoon kuuluvat myös Erkki Johannes Kauhasen verkkoon kokoamat omaelämäkerralliset pakinat sekä hänen slangisanoituksensa. Tarkastellut teokset ja niiden kirjoittajat on kuvattu lyhyesti aineiston esittelyn yhteydessä luvussa 1.2.3. Haastattelussa en siis tässä kohden ota huomioon 1970-luvulla syntyneen haastateltavan käyttämiä ilmauksia, ellen sitä erikseen mainitse. Käsittelen kulkuvälineitä järjestyksessä yksi kerrallaan seuraavissa alaluvuissa. Lukujen otsikot on poimittu käyttämästäni aineistosta.

5.1 ”Kyl spora on spora”

Haastateltujen puheessa esiintyvät nimitykset *spora*, *raitsika*, *ratikka* ja *skuru*. Myös *man-keli* mainitaan kertaalleen, mutta vain ohimennen, eikä kukaan ota siihen mitään kantaa. Kun haastellut muistelevat, miten liikkuvat paikasta toiseen lapsuudessaan, keskeisimmiksi kulkutavoiksi nousevat käveleminen eli ’dallaus’ sekä polkupyörällä eli ’fillarilla’ ajo. Raitiovaunulippuihin ei ollut välttämättä varaa, joten piti kävellä paikasta toiseen:

- 21) Aulis: No tossa meiän jengi jotka asu siinä Hämeentie 37:ssä. Me käytiin skrinnaamassa tuol Kulosaaren kentällä. Siel oli aina tilaa, siel pysty pelaa lätkää. Braggulle ei päässy ku se oli aina täys. Ja jalkasin mentiin Kulosaareen, sinne on kolme neljä kilometrii oli siitä meiltä niinku. Nii et joka paikkaan kyllä ei ollu fyrkkaa et olis päässy **sporalla** ajamaan mut.

Kesäisin polkupyörä sen sijaan oli tärkein kulkuväline, jos sellaisen vain sattui omistamaan:

- 22) Annikki: No mä sain kans **fillarin** joskus. Mä olin opparin tokalle luokalle niinku päässy ni sitten faija osti mulle **fillarin** ja se oli tällanen Crescent ja siitä niin sanottu nuorisomalli eli se oli vähän matalampi ku ne se naisten Cresu ja tota. Mä olin kyl melko lavee kanssa ku sain mokoman hienon **fillarin** ja. Sillä sit kyllä sotkettiin ihan ihan tositarkoituksella että. – – **Fillari** oli se niinku se tärkein kesäliikkumaväline.

Vaikka pyöräily ja kävely nousevat keskeisimmiksi liikkumatavoiksi, on myös raitiovaunu ollut haastateltujen käytössä, kolme heistä mainitsee kulkeneensa sillä koulumatkojaan. Annikki kertoo kuitenkin, kuinka raitiovaunulla ajo oli niin hienoa, että koulumatkoihin tarkoitetut liput menivät myös muuhun käyttöön:

- 23) Annikki: Mutta kyllä jo silloin ku mä kansiksen alotin siellä Kirstarille ku päästiin, ni silloin opettaja sano et kaikki joilla on pitempi matka skoleen ku kilsa, ne saa anoo niitä **sporalippuja**. Ja tota no tietystihän sitä heti niitä anottiin. Ja sit me tehtiin aika usein niin, että kouluun päin mentiin aina dallaamalla ja tota sitten viikonloppuna elikkä lauantaisin, ni ku skole loppu ni silloi hypättiin **kolmosen ratikkaan** ja ajettiin niin monta kierrosta ku lippuja oli. (Naurua.) Se oli niin hienoo. Ja nimenomaan niissä avovaunujen takaosassa, että siellä se kaikista hienoin matkateko oli.

Esimerkissä 23 esiintyvät nimitykset *spora* ja *ratikka*. *Spora* vaikuttaa olleen käytetyin nimitys raitiovaunulle ainakin haastateltujen keskuudessa. Se esiintyy jokaisella, ja lähes kaikki käyttävät sitä haastattelun aikana useimmiten raitiovaunusta puhuessaan. *Ratikka* sen sijaan esiintyy vain muutaman kerran ja ainoastaan kahdella puhujalla, joten se vaikuttaisi olevan huomattavasti *spora*a vähäisemmässä käytössä. *Ratikka*-sanan käyttö lienee yleistyneen slanginkäytön vähentyessä. Kaksi haastateltua ainakin kertoo käyttävänsä nykyään *ratikka*-nimitystä enemmän kuin ennen, kun slanginkäyttö muutenkin on vähentynyt:

- 24) Ahto: Ainaki mulla ne on enemmän kirjakielistyneet nää nimet
Aulis: Joo
Ahto: Vähemmän mä käytän **spora**a tai muuta kyllä mulle tulee se raitiovaunu tai no **ratikka** on kyllä semmonen mitä mä yleensä tänä-
Aulis: Se on semmonen yleinen nimi kyllä
Ahto: tänäpäivänä kyllä.

Esimerkistä 24 käy ilmi, että Ahto ja Aulis pitävät *ratikka*-nimitystä *spora* yleiskielisempänä, mikä tukeekin hyvin myös nuorten haastattelusta saatuja tuloksia. Siitä, onko *ratikka* enää varsinaisesti slangisana, haastatellut ovat kuitenkin erimielisiä. Aulis epäilee, että *ratikka* ei oikeastaan ole slangia enää nykyään, mutta Ahto ja Aarne pitävät sitä slangisanana yhä edelleen. Myös 70-luvulla syntynyt Marko on vakaasti sitä mieltä, että *ratikka* on slangia. Hän perustelee tätä sillä, että sana ei ole vielä tullut yleiskieleen.

Yksi haastatelluista käyttää lähes poikkeuksetta nimitystä *raitsika*. Hän mainitsee kerran *sporan* ja *skurun*, mutta muuten hän puhuu pelkästään *raitsikasta* raitiovaunuun viitattaen. *Spora*-nimityskin esiintyy ainoastaan asiasta erikseen kysyttäessä:

25) Aimo: No se oli **raitsikahan** se nyt yleensä sanottiin. No **spora** oli toinen tietenki, että ei me nyt oikeastaan paljon muuta nimitystä käytetty.

Esimerkistä 25 voisi päätellä, että Aimo on nuorena liikkunut porukassa, jossa on puhuttu *raitsikasta*, mutta myös *spora* on saattanut olla käytössä. Aimon lisäksi *raitsikaa* käyttävät haastattelussa myös Annikki ja Ahto, mutta heistä kumpikin mainitsee sen vain kerran. Vaikuttaa siis siltä, että *spora* ja *raitsika* ovat molemmat olleet laajasti käytettyjä ja tunnettuja, mutta on riippunut puhujasta tai kaveripiiristä, kumpi niistä on noussut hallitsevammaksi.

Haastattelussa *raitsika* esiintyy ainoastaan *k*:llisena, mutta käytössä lienee samoihin aikoihin ollut myös *g*:llinen variantti *raitsiga*. Stadin Slangi ry:n slangitreffeillä 20.11.2014 eräs jäsen johdatteli kuulijat illan aiheeseen toteamalla: ”Mun mutsi ja faija ei puhunu **rati-kasta**, ne puhu **raitsigasta**”. Myöhemmin hän kertoi, että *raitsiga*-nimitys olisi ollut käytössä ”Tölikassa” eli Töölössä. Hän oli sitä mieltä, että Pitkänsillan pohjoispuolella Hermannissa ja Vallilassa ei olisi osattu *d*:tä ja *g*:tä. (Slangitreffit 20.11.2014). Pitää tosiaan paikansa, että kaikki slanginpuhujat eivät oppineet soinnillisia klusiileja *b*:tä, *d*:tä ja *g*:tä, ja käyttivät niiden sijaan soinnittomia *p*:tä, *t*:tä ja *k*:tä (Paunonen 2000a: 19). Lienee kuitenkin liian yleistävää sanoa, että kyseiset puhujat olisivat keskittyneet nimenomaan Hermanniin tai Vallilaan. Lisäksi soinnittomien klusiilien käyttö ei välttämättä johtunut siitä, että pehmeitä klusiileja ei olisi osattu. Soinnilliset ja soinnittomat klusiilit ovat voineet vaihdella myös samalla puhujalla niin, että joistain sanoista molemmat variantit ovat olleet käytössä. (Paunonen 2006a: 337.)

Siinä, että tietyt variantit olisivat esiintyneet tietyillä alueilla, on kuitenkin perää. Soinnillisten klusiilien ja ylipäätään suomen kielelle vieraampien äänteiden käyttö on voinut vaihdella kaupunginosien tai eri poikaporukoidenkin mukaan. Sellaiset poikaporukat, joihin on kuulunut enemmän ruotsinkielisiä, ovat esimerkiksi ilmeisesti käyttäneet enemmän myös

suomen kielelle ”vieraita” konsonantteja ja päinvastoin. (Paunonen 2000a: 19.) Tämän aineiston perusteella on mahdotonta olettaa mitään varmaa *raitsikan* ja *raitsigan* puhuma-alueista. Tulokset kuitenkin tukevat edellä mainittuja väitteitä, sillä Aimo on asunut Pitkäsillan pohjoispuolella Kalliossa, kun taas *raitsiga* on Töölössä ollut ainakin joidenkin käytössä.

Edellä olleessa esimerkissä 25 Aimo kertoo, että hänen kaveripiirissään oli *raitsikan* lisäksi käytössä ainoastaan *spora*. Tähän muut haastatellut kuitenkin kommentoivat, että *skuru*-nimitystä käytettiin myös. Aimo epäilee, että *skuru* olisi tullut käyttöön vasta myöhemmin, mutta Annikki ja Aarne ovat vakaasti sitä mieltä, että se on ollut käytössä jo 1950-luvulla. Myös Ahto muistelee toisessa kohden haastattelua, että raitiovaunua kutsuttiin *skuruksi*, ja Aulis on samaa mieltä tästä. *Skuru* esiintyy siis jonkin verran haastateltujen puheessa heidän viitatessaan raitiovaunuun, mutta selvästi vähemmän kuin *spora*. Ajatus, että *skuru* olisi tullut käyttöön 1950-luvulla tai myöhemmin, on siinä mielessä erikoinen, että *skuruhan* viittasi alun perin hevosvetoiseen raitiovaunuun eli nimitys on ollut käytössä aivan alusta alkaen. Vaikuttaisikin siis siltä, että *skuru* on välissä ollut vähäisemmässä käytössä ja noussut uudelleen suosioon myöhemmin.

Spora näyttää olevan käytetyin nimitys raitiovaunulle myös tarkastelemassani kirjallisuudessa. Tervomaa käyttää yksinomaan *sporaa*, ja Janzonillakin se on selvästi yleisin nimitys. Janzonin teosten lopussa olevassa sanastossa raitiovaunulle on annettu slangivastineiksi *sporan* lisäksi myös *skuru*, *ratikka* ja *raitsikka*. Tästä voi päätellä, että kaikki variantit ovat olleet tunnettuja, mutta Janzon on itse käyttänyt pääasiassa *sporaa*, aivan kuten suurin osa haastatelluistakin. Tervomaa kirjoittaa äitinsä ajaneen raitiovaunua sodan aikana: ”Kri-guaikana mutsi tsöras **sporaa**, ja iltasin se ompeli ja korjas muijien kledjuja.” (2005: 17).

Myös Mattsson käyttää teoksissaan enimmäkseen *sporaa*. *Skuru* esiintyy kuitenkin yhdessä pakinassa, joka käsittelee erityisesti raitiovaunuja. Pakinan nimi on ”Tsörattiin sporalla” ja se alkaa sanoin ”Tai skujattiin skurulla.” Tämä kuvaa mielestäni hyvin Stadin slangissa käytössä ollutta synonymiaa, saman asian voi sanoa monin eri tavoin. Aiheesta on kirjoittanut Heikki Paunonen artikkelissaan *Synonymia Helsingin slangissa* (2006b). Mattsson käyttää pakinassaan useaan otteeseen molempia nimityksiä *skuru* ja *spora*, ja ne esiintyvät myös yhdyssanoissa, kuten *skurumuseon* ja *sporaristeyksissä*. Kertaalleen hän mainitsee myös *raitsikan*, mutta se esiintyy hänen pojanpoikansa repliikissä: ”Ukki tiätsä mitä? Tuall on hevonen vetämässä **raitsikaa**. Ootsä ukki ajanu semmosella?” (Mattsson 1995: 65). Mattssonin toisessa teoksessa on käytössä pelkästään *spora*. Tästä voisi päätellä, että *spora* lienee ollut hänellekin yleisin muoto, mutta *skuru* on voinut olla käytössä sen rinnalla.

Mattsson muistelee kaikenlaista raitiovaunuihin liittyvää pakinassaan. Toisin kuin Annikki, hän ei saanut raitiovaunulippuja koulumatkoihin: ”Skolematkat kulettiin dallaamalla, ei niihin sporalibareita irronnu” (1995: 64). Mattsson oli tosin myös haastateltuja selvästi vanhempi, 1920-luvulla syntynyt. Samanlainen elämänmeno kuitenkin välittyy hänen kirjoituksistaan. Mattsson muistelee lämmöllä avoraitiovaunuja:

- 26) Liffoin niistä oli kuiteskin kesävaunu. Siinä oli kivaa tsitata kesiksellä. Skruudata jättskiä ja ottaa suulista. (mp.)

Myös haastatellut muistelivat kesävaunuja mielellään. Seuraavassa esimerkissä Annikki kuvaa niitä tarkasti:

- 27) Annikki: Ne sen aikuset avovaunut ja niin sano-, nykyisin sanotaan kesävaunuiksi, ni ne oli kyl aika kliffoja ku niis oli tällaset pitkät penkit vaan kummallaki puolella **raitsikaa** ja sillä sipuli ja keskellä käytävä. Ja sit katosta roikku kauheesti niitä apinapuita missä sai killua, että pysy pystyssä. Ni se rahastaja tunki itseensä edestakas siinä käytävällä ja siellähän ne ensimmäiset ruotsin kielen sanatki opittiin nämä ”stig framåt” ja kaikki muut (naurua) et tota. Ja sillon vissiin synty tää vitsikin että liikennelaitoksella on kaks aatelista. Oli Stig av Framåt ja Erik von Frenckell. (Naurua.)

Annikki viittaa kuvauksessaan myös raitiovaunussa kuultuun ruotsin kieleen. Kuten kolmannessa luvussa kävi ilmi, raitiotietyöläiset olivat tuohon aikaan lähes poikkeuksetta ruotsinkielisiä, joten raitiovaunuissa luonnollisesti kuuli paljon ruotsia. Annikin mainitsemasta fraasista ”stig framåt” tuli jonkinlainen lentävä lause, ja eräs radiotoimittaja otti sen jopa nimimerkikseen (Ratikkamuseo). Työntekijöiden huono suomen kielen taito tietenkin kirjoitti myös moni vitsejä.

Esimerkissä 27 Annikki kertoo raitiovaunuissa olleen pitkät penkit seinustoilla. Avoperävaunuissa penkit sen sijaan ovat olleet peräkkäin:

- 28) Ahto: Kyl mä muistan ne **avosporat** oli semmosia nehä oli penkit peräkkäin. Ja siitähän pääsi joka penkin kohdalta sisään. Sillo ne ihan ensimmäiset – – Joka penkin kohdalta mentiin siin oli tää pitkä tämmöne astinlauta ja sieltä sit tää rahastaja kiersi justiin ja siitä pääsi pois sitte. Mut sitte jossain vaihees tää autoliikenne kasvo niin paljo ni siihen tuli tämmöset kettingit laitettiin että siitä se täyty mennä sit takaosasta tai etuosasta sisään eli sivuilta ei enää päässy. Ja nehän oli viimeisen kesän nää kesävaunut vuonna viiskytaks muistaakseni.

Ahton kuvaus esimerkissä 28 täsmää täydellisesti vanhoihin avoperävaunuihin, jotka ovat ajaneet viimeisen kerran linjaliikenteessä olympialaisten aikaan kesällä 1952 (ks. luku 3.1.2). Nykyään tällaisen vanhan avoperävaunun kyytiin on mahdollista päästä kesäisin, kun

Oy Stadin Ratikat Ab järjestää museorattikka-ajeluja Helsingissä. (Museoliikenne.) Myös haastatellut mainitsevat nykyään kesäisin liikennöivän vanhan avovaunun ja nimittävät sitä *turistisporaksi*.

Kaarlo Stenvall on ollut hieman haastateltuja vanhempi, hän oli syntynyt 1920-luvulla aivan niin kuin Erkki Mattssonkin. Stenvall luettelee teoksessaan useita raitiovaunujen nimityksiä:

- 29) Niinä vuosikymmeninä, jolloin raitiovaunut olivat kaupungissa kulkeneet, olivat myös nimitykset lisääntyneet ja muuttuneet: käytössä olivat olleet ainakin **konimasiina**, **skuru**, **spora**, **sipoolainen**, **raitsika** ja **ratikka**. (2012: 141.)

Stenvall mainitsee jo esillä olleiden nimitysten lisäksi *konimasiinan* ja *sipoolaisen*. Esimerkistä ei kuitenkaan käy ilmi, milloin mikäkin näistä nimityksistä on ollut käytössä, ja mitä Stenvall on itse niistä suosinut. Muualla teoksessa hän käyttää pääasiassa *raitsikaa*, joten kenties se on ollut yleisin hänen käyttämistään nimityksistä. *Spora* sen sijaan esiintyy hänen isänsä repliikeissä, joten voisi kuvitella sen kuuluneen hänen kielenkäyttöön.

Kaverinsa puhetta referoidessaan Stenvall käyttää kertaalleen nimitystä *sipoolainen*, joten uskoisin senkin olleen kaverusten käytössä. Hän viittaa raitiovaunuun myös pelkällä *vaunu*-nimityksellä, kuten alla olevasta katkelmasta käy ilmi. Nämä kohdat tekstissä ovat kuitenkin hyvin yleiskielisiä, joten voi olla, että *vaunu* ei ole ollut puhekielessä käytössä. Kuvauksessa eletään 1940-luvun alkua, Stenvallin eli Killen ja hänen ystävänsä Laukin nuoruusvuosia:

- 30) – Killee, äkkii **sipoolaisen** peesiin!

Kymmenen metrin matka ei ollut mikään ponnistus meille. Hieman liukastelin, ja pian tarrasimme molemmat kiinni lunta pöllyttävän vaunun takapuskureihin. Tarvittiin vain muutama sovittava juoksuaskel ja jalat peräkkäin kiskoille. Luiku oli hyvä, vaunu lisäsi kurvin jälkeen vauhtiaan ja niin mentiin kyyryssä Hakaniemeä kohti.

— —

Vaunu pysähtyi. Verryteltiin hiukan. Ei ollut menijöitä eikä tulijoita ja pian taas lähdettiin liikkeelle. Ohi liukui Kone-Sillan musta, matala tehdasmakasiini sekä sama kulma, jossa päivällä olin seissyt. Ajatukseni menivät eteenpäin. Pian tulee hallin sivu, ja samassa muistin, että siinä oli vaihteen haara.

Kiljuin Laukille, että laske irti nopeasti, mutta hän ei kuullut tai ei ollut tietääkseenkään vaan huuteli takaisin uhitellen:

– Kesken ei jätetä, koko hinnan edestä, jumaa-la-utaa!

Irrotin otteeni. Liu'uin viistosti ajotien syrjään ja päädyin pehmeästi lumivalliin. Nousin pystyyn, puhdistin vaatteeni. Vilkaisin etenevää vaunua ja näin, kuinka Laukki kiepahti äkkiä mahalleen. Kädet irtosivat puskurista, ja hän sliirasi lumisena sukkulana monta metriä kiskoja välissä. Kuvittelin nähneeni tulikipinöitä kiskolla Laukin jalan alla, ennen kuin haaveri sattui. (2012: 143–144.)

Esimerkissä Stenvall kuvaa, kuinka hän matkustaa pummilla kiskoja pitkin liukuen. Matka päättyy hieman huonosti, mutta kummallekaan ei käy kuinkaan, kengänpohjat vain kuluvat. Tällainen matkustustapa tuli esille myös haastattelussa, ja oli ilmeisesti varsin yleistä:

- 31) Aimo: Sit meil oli kakarana oli semmonen tyyli sitten varsinki talvisaikaan, että **raitsikoiden** takana viimesen taikka sen takimmaisena vaunun takana oli semmoiset kumiletkut, ilmailetkut semmoiset, ni sieltä pidettiin kiinni ja kenkien kanssa luisteltiin siellä perässä. Pummilla ajettiin tällä tavalla aina niin kauan kunnes konnari tuli hätyyttää veks sieltä sitte. Mutta sillä tavalla kuljettiin, et se oli hyvin yleistä kakaroilla talvisaikana, että liutettiin siellä perässä kenkien kanssa. **Skuruthan** kulki siihen aikaan hyvin paljon hitaampaa mitä nyt kulkee, täytyy nyt muistaa sekin, et vauhti ei aina nyt ollu niin hirveen kova.

Toisin kuin Stenvall ja hänen ystävänsä, Aimo kertoo, että he eivät juuri välittäneet kengänpohjien kulumisesta: ”Noo sitä nyt ei kysely sillo kakarana. Faija otti taas puunauloja ja koitti korjata niitä kenkiä, jos pohjat lähti irti.”

Erkki Johannes Kauhanen on ollut haastateltuja nuorempi, 1950-luvulla syntynyt. Hänen slangissaan on kuitenkin ollut myös vanhempaa kerrostumaa. Kauhanen kertoo verkkosivuillaan, että hänen omaan 1950–60-lukujen slangiinsa on sekoittunut sekä hänen isänsä 1940–50-lukujen että hänen poikiensa 1980–90-lukujen slangia. Tällaista kielimuotoa Kauhanen kutsuu ”eläväksi slangiksi” tai ”fuusioslangiksi”. (Slangi.net.) Kauhasen slangisanoitus *Sporakuski* kuvaa mielestäni osuvasti sitä, miten keskeinen kulkuväline raitiovaunu Helsingissä on. Laulussa tuodaan esiin se, että raitiovaunut kulkevat vain Helsingissä, ja kaupungin rajat myös määritellään raitiovaunun kulkureitin mukaan. Tämä onkin käsittääkseni ollut varsin tavallinen näkökanta helsinkiläisten keskuudessa aiemmin, ja tuli esille myös tutkielmani alussa olleessa katkelmassa (ks. luku 1).

Sporakuski on tehty kappaleen *Hyvää huomenta Suomi* pohjalta, jonka alkuperäinen versio taas on *City of New Orleans* (Kauhanen: *Sporakuski*; Äänitearkisto). *Sporakuski* on kirjoitettu raitiovaununkuljettajan näkökulmasta, ja sen kertosaieistö menee näin:

- 32) Ja **sporalla** stadilaiset skujaa:
ku kiskot slyyyttää, niin Stadikin.
Ei skutsis, eikä pellol **skurut** föraa.
Spora Stadin ”ihme” on ku minäkin.

Skujaan **spora**a, stikkaan samaa rundii.
Kiesit gungaa, kiskot kirskuun paan.
Tsekkaan flabaa, draisaan friiduu, kundii.
Oon Stadin kuski, **spora Seiska A:an**.
(Kauhanen: *Sporakuski*)

Laulu on julkaistu *Stadin styget 1* -cd:llä, jolla sen esittää rockyhtye Kenonen. Kauhanen on muuttanut sanoja hieman levyn julkaisun jälkeen, mutta kertosäkeistö on säilynyt samana. Raitiovaunua kutsutaan laulussa sekä *sporaksi* että *skuruksi*, kuten kertosäkeistöstäkin käy ilmi. *Spora*-nimitys on kuitenkin hieman käytetympi, esiintyyhän se jo laulun nimessäkin.

Spora mainitaan myös kertaalleen kolmessa muussa Kauhasen sanoituksessa, kappa-leissa *Tää mun Stadini on*, *Raflan skremma* ja *Paha skäbä*. (Slangi.net). *Raflan skremmassa* raitiovaunun nimityksenä on käytetty myös pelkkää linjanumeroa:

33) Kun raflaan meen, missään en nää,
sitä skremmaa, en tyttöäkään.
Niiden **sporaan** on hiffattu menneen
ja sit pohjoiseen **kuutosel** kadonneen.
(Kauhanen: *Raflan skremma*)

Muita raitiovaunun nimityksiä Kauhanen ei näytä käyttävän. Myös hänen pakinoissaan esiintyvät pelkästään *spora* ja *skuru*, ja niissäkin hän käyttää *spora*-nimitystä *skuraa* useammin. Hän muistelee pakinoissaan omaa lapsuuttaan ja nuoruuttaan yksittäisten tapahtumien kautta. Kahdessa pakinassaan Kauhanen on yhdistänyt *spora*-nimitykseen myös raitiovaunun linjanumeron: ”gamla kutosen spora”, ”ykkösen spora!” (Kauhanen 2000; Kauhanen 2002). Nämä ovat samalla hyviä esimerkkejä siitä, että kun linjanumero on yhdistetty muuhun raitiovaunun nimitykseen, se esiintyy genetiivissä, mutta yksinään yleensä adessiivissa kuten kappaleessa *Raflan skremma* (ks. esimerkki 34).

Kuten edellä totesin, Kauhanen oli nuorempi kuin haastatellut. Oman sukupolven slangin luulisi olevan hallitsevin omassa kielenkäytössä, vaikka siihen olisikin sekoittunut niin vanhempaa kuin nuorempaakin kerrostumaa. Tältä kannalta katsottuna Kauhasen käyttämät muodot tukevat hyvin haastattelussa ilmi tulleita seikkoja. *Spora* on selvästi säilyttänyt asemansa suosituimpana muotona, mutta *skurun* käyttö on lisääntynyt. Kuten edellä kävi ilmi, haastatelluilla oli hieman eri näkemyksiä siitä, milloin *skuru*-nimitys olisi ollut käytössä, mutta ilmeisesti se on yleistynyt jälleen 1950-luvulta eteenpäin. Se että 1950-luvun alussa syntynyt Kauhanen käyttää *skuraa* haastateltuja enemmän tukee hyvin tätä oletusta.

Raitiovaunun nimityksiä tarkasteltaessa ei voi olla huomioimatta Veikko Lehmukse-lan (1908–2003) sanoittamaa kappaletta *Niin gimis on Stadi*, joka on yksi Stadin Slangi ry:n tunnuslauluista (Slangi.net, Stadin Slangi ry). Kappale tunnetaan myös nimellä *Stadin kundan kaiho*, ja sen alkuperäinen nimi on ollut *Ässän kaiho*. Lehmuksela on kirjoittanut sanat jouluaatonaattona vuonna 1941 Karhumäessä Karjalassa. Hän soti siellä Sörnäisten ja Kallion asevelvollisista kootussa Ässärykmentissä, mistä laulun alkuperäinen nimi juontaa-

juurensa. (Nikula 2003: 9.) Kappaleesta välittyy suuri kaipuu Helsinkiä kohtaan ja toive, että sen pääsisi vielä kerran näkemään:

34) Niin gimis on Stadi,
ois toivomus snadi,
et tsiigaa sais sen vielä kerran.
Mieli Sörkkaan ois tsöraa,
sinne **skuru** kyllä föraa
tai vislaa vois issikan tsärran.
(Lehmuksela 1941)

Esimerkissä 34 on kappaleen ensimmäinen säkeistö. Puhuja kaipaa siinä kotikonnuilleen Sörnäisiin, jonne kertoo raitiovaunun ajavan. Tämä on ainoa kohta, jossa raitiovaunu mainitaan eli siitä käytetään pelkästään nimitystä *skuru*. Heti perään sanoituksessa tuodaan esille, että Sörnäisiin pääsisi myös hevosajurilla, ”issikan tsärrä” merkitsee vossikan kärryä eli hevosajuria. Vielä toisen maailmansodan aikana vuokra-ajurien kyytiin onkin Helsingissä päässyt, mutta heti tämän jälkeen he ovat kadonneet katukuvasta (ks. luku 3.1).

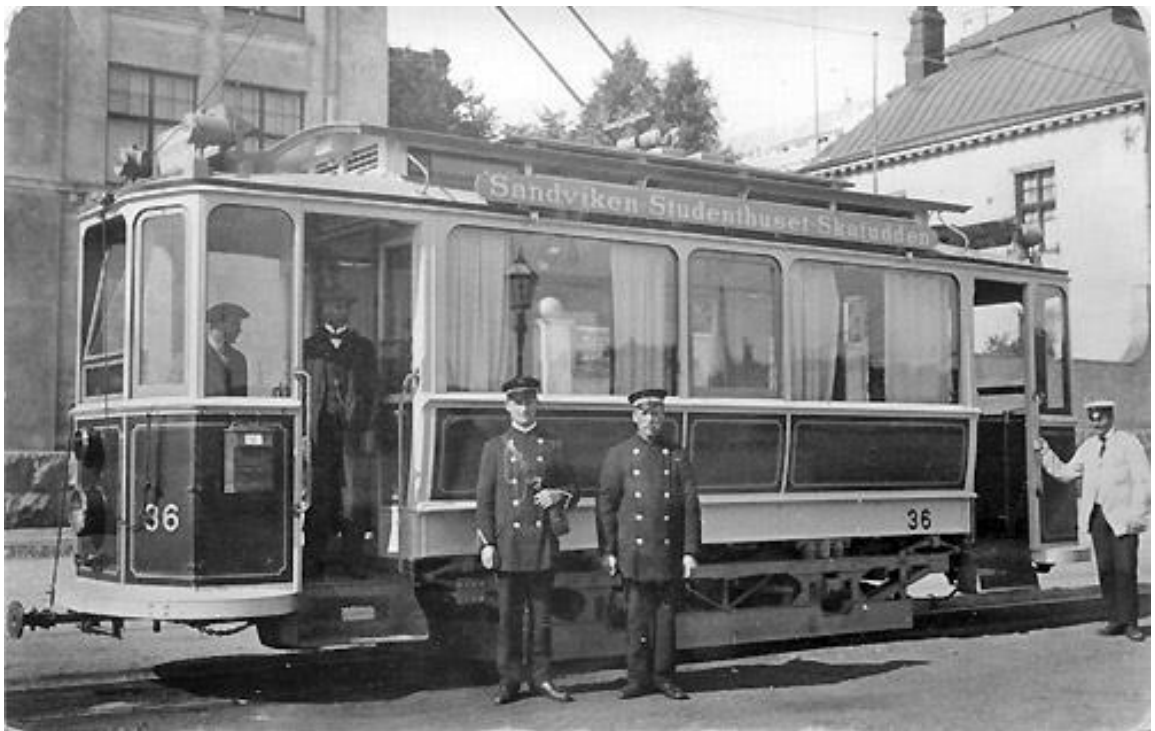
Alkujaan kappale on ollut slangiruno, kunnes Jussi Isomeri on säveltänyt sen lauluksi. Tämän jälkeen se on levytetty useaan otteeseen. Ainakin Jussi Raittinen sekä yhtyeet Alan miehet ja Sakilaiset ovat esittäneet kappaleen (Fono-äänitetietokanta.) Sen voisi katsoa olevan jonkinlainen ylistyslaulu Helsingille, vaikka siellä ei aina menisikään hyvin, on se kuitenkin ”niin gimis” eli niin hyvä tai kiva. Kenties juuri tästä syystä kappale onkin noussut helsinkiläisten suosioon ja varsin tunnetuksi. Otin sen mukaan tarkasteluun juuri siksi, että se vaikuttaa olevan ehdottomasti yksi merkittävämmistä slangisanoituksista, ellei jopa merkittävin.

En pysty tarkasteleman aineistoni perusteella tekemään tarkkaa yleistystä siitä, mitkä nimitykset olisivat olleet käytetyimpiä milläkin vuosikymmenellä, ja tästä syystä olen keskittynyt lähinnä esittelemään käytössä olleita nimityksiä ja pohtimaan niiden mahdollista yleisyyttä ja käyttöaikaa. Vaikuttaisi kuitenkin siltä, että *spora* on ollut suosituin ja käytetyin nimitys jo ainakin 1940-luvulta lähtien, ja mahdollisesti aiemminkin. Sen rinnalla on joissakin porukoissa ollut vahvana myös nimitys *raitsika*. *Skurukin* on ollut enemmän tai vähemmän käytössä 1900-luvun puolivälin tienoille, ja ilmeisesti nimitys on jopa yleistynyt uudelleen niihin aikoihin. Missään vaiheessa se ei kuitenkaan ainakaan tämän aineiston perusteella vaikuta olevan niin käytetty kuin *spora*. *Ratikka* näyttäisi olleen vielä vähäisemmässä käytössä, joskin kyllä selvästi tunnettu.

Tähän mennessä olen tarkastellut raitiovaunujen yleisnimityksiä, mutta tietyillä vau-numalleilla on ollut myös omia tunnettuja nimityksiään. Nämä nimitykset eivät tulleet esille

haastattelun aikana, eikä niitä esiinny myöskään edellä tarkastelemassani kirjallisuudessa. Luon seuraavaksi lyhyen katsauksen siihen, millaisia nimityksiä käytössä on ollut. Aineistona tähän käytän Ratikkamuseosta ja Stadin Slangi ry:n slangitreffeiltä saamiani tietoja sekä Paunosen teoksia. En pyri systemaattiseen kaikkien vaunutyyppien nimitysten esittelyyn, vaan tuon esille sellaisia tunnettuja nimityksiä, joihin olen aineiston keruun yhteydessä törmännyt.

Svenskiksi ja *pikkusvenskiksi* kutsuttiin ruotsalaisen Allmänna Svenska Elektriska Aktiebolaget -yhtiön eli ASEA:n valmistamia vaunuja, mistä nimitys juontaakin juurensa. *Svenski* löytyy myös *Stadin slangin suursanakirjasta* tässä merkityksessä (Paunonen 2000b). Pikkusvenskin liikennöinnin alkuaikoina 1910-luvulla siinä oli postilaatikko kyljessä. Vaunun kiertäessä ympäri kaupunkia, postilaatikkokin siirtyi siis sopivasti paikasta toiseen. Rahastajan tehtävänä oli tyhjentää laatikko ja viedä kirjeet postitoimistoon. (Rauhala 2014.) Kuvassa 23 on pikkusvenski postilaatikko kyljessään.



Kuva 23. Vuonna 1908 valmistettu HRO:n vaunu 36, jonka kyljessä on postilaatikko. Kuva: M. Hellstenin kokoelma.

Asean valmistama oli myös vuonna 1919 käyttöön otettu suuri neliakselinen raitiovaunu, joka pian sai helsinkiläisiltä lempinimen *Jumbo* (Paunonen 2010: 418). Vaunu oli tavallista isompi ja hienompi, mistä nimi lieenee peräisin. Jumbossa oli kaksi eri osastoa, yksi kummassakin päässä. Toinen puoli oli tupakoville ja toinen tupakoimattomille. Jumbo onkin

ollut ainoa vaunu, jossa on voinut polttaa matkan aikana. (Ratikkamuseo.) Edellä mainitut seikat Jumbosta tulevat esille myös Mattssonin raitiovaunuja käsittelevässä pakinassa, vaikka ei hän mainitsekaan Jumboa nimeltä:

- 35) Bräntsikaan tsöras ihan oma ruskea **skuru**. Se oli snygimpi ja korkeampi kuin tavalliset **skurut**. Siin oli vaan yks vaunu mut kaks luokkaa I ja II. Blaadaajillekin oli oma osasto. **Skuruun** ei kelvannu ku sen omat libarit. (1995: 64–65.)

Mattsson mainitsee kyseisen raitiovaunun ajaneen Bräntsikaan eli Kulosaareen. Aluksi Jumbo liikennöikin tällä reitillä. *Jumboiksi* nimitettyjä vaunuja oli kaksi, ja ne hankittiin Kulosaaren raitiotieliikennettä varten sillan valmistuttua. Kulosaarelaiset olivat ylpeitä hienoista vaunuistaan, mutta joutuivat kuitenkin lopulta luopumaan niistä, sillä silta ei kestänyt niin suuria ja painavia raitiovaunuja. Näin ollen Jumbot siirrettiin Munkkiniemen ja Käpylän reiteille. (Paunonen 2010: 418.) Jumbot liikennöivät Kulosaareen vuosina 1919–1936, ja linjaliikenteessä ne olivat vuoteen 1954 saakka. Tämän jälkeen vaunuja käytettiin kesämökkeinä, kunnes ne 1990-luvulla palautuivat HKL:lle. Toinen vaunuista päätettiin kunnostaa, ja pitkällisen projektin tuloksena se saatiinkin entisöityä lähes alkuperäiseen asuunsa. Työ käynnistyi 2000-luvun alussa ja valmistui syksyllä 2007. (HKL, Jumbo; Räsänen.) Loppu-tulos on nähtävissä kuvassa 24.



Kuva 24. Vuonna 1917 valmistunut Jumbo lähes alkuperäiseen asuunsa kunnostettuna vuonna 2007. Kuva: Jorma Rauhala.

Vuosina 1920–1959 linjaliikenteessä oli käytössä 20 amerikkalaista raitiovaunua, joita kutsuttiin *Jenkeiksi*. 1940-luvulla näihin vaunuihin tuli omat paikat myös rahastajille, jotka siihen saakka olivat kulkeneet vaunussa edestakaisin. Tekniikaltaan *Jenkit* olivat aikansa hienoimpia vaunuja, niissä oli pneumaattinen ovenavausjärjestelmä eli ovet avautuivat paineilmalla. Käytännössä se tarkoitti sitä, että rahastaja pystyi avaamaan ja sulkemaan ovet omalta paikaltaan. Myös raitiovaunun jarru toimi paineilmalla, mikä oli merkittävin ero vanhoihin vaunuihin, sillä se jarrutti tehokkaammin. Kaiken kaikkiaan Jenkeissä oli kolme eri jarrua. Lisäksi vaunuissa oli käännettävät penkit, niin ettei kenenkään tarvinnut koskaan istua selkä menosuuntaan päin. Samasta syystä monissa aiemmissa vaunuissa penkit oli sijoitettu vaunujen sivuille. (Ratikkamuseo.) Vuosina 1941–42 tilattiin olympialaisia varten kuusi uutta vaunua, jotka saivat nimen *Arkku* ulkonäkönsä vuoksi. Olympialaisia ei tällöin tullutkaan, mutta vaunut jäivät käyttöön. Niitä on kutsuttu myös *miljoonavaunuiksi* kalliin hintansa tähden.

Monia vanhoja raitiovaunuja on muutettu varikolle työvaunuiksi sen jälkeen, kun ne ovat poistuneet linjaliikenteestä. Tällaisia vaunuja nimitetään *varikon pässeiksi*. Nimitys lieinee ollut käytössä jostakin 1950–60-luvulta alkaen. Raitiovaunuhalleilla työskentelee myös henkilö, jota nimitetään *kikkamieheksi*. Hän on eräänlainen ”yleiskorjausmies”. Raitiovaunuihin liittyy myös *pysäkkinyrki* kutsuttu henkilö. Pysäkkinyrkeiksi nimitettiin järjestysmiehiä, jotka estivät kiilaamisen raitiovaunujonossa, ja pysäyttivät jonon vaunun ollessa täysi. 1940–50-luvuilla raitiovaunupysäkeillä oli jonotusportteja, joissa vaunuihin jonotettiin, ja näiden porttien luona pysäkkinyrkit päivystivät. Vaunun ollessa täysi matkustajat saattoivat myös hypätä roikkumaan vaunun ulkopuolelle päästäkseen mukaan, ja pysäkkinyrkit poistivat nämä mahdolliset roikkujat. (Ratikkamuseo.) *Stadin slangin suursanakirjasta* ei löydy *pysäkkinyrkiä*, mutta *pysäkkipainija* sen sijaan löytyy. Tämä nimitys näyttäisi olevan synonyyminen *pysäkkinyrkin* kanssa ja myös käytössä samoihin aikoihin 1940-luvulla. (Paunonen 2000b.) Kuvassa 25 näkyvät hyvin jonotusportit raitiovaunupysäkillä Mannerheimintien alkupäässä.



Kuva 25. Liikennettä Mannerheimintien alkupäässä 1940-luvun loppupuolella. Raitiovau-
nupysäkeillä olevat jonotusportit otettiin käyttöön sodan aikana. Kuva: Fred Runeberg. (Hel-
singin kaupunginmuseo.)

5.2 ”Stoge ei lähteny ennenku tää jäbä heilautti flaguu”

Junan slanginimityksissä haastatelluilla ei vaikuta olevan juurikaan variaatiota, he kaikki käyttävät *stogea* ikäluokasta huolimatta. Sana näyttäisi monikon inessiivissä ainakin Ahton puheessa taipuvan *juna*-sanana tavoin. Samalla Ahto kuvaa hyvin sitä, kuinka matkustuskäytännöt ovat junissa muuttuneet:

36) Ahto: No **stogissa** oli aikoinaan sillo toinen ja kolmas luokka. Rahvas matkusti kolmannessa ja hienosto tokassa luokassa. Ja sitte muutettiin tossa vaunut ei muuttunu mikskään, mutta tokasta luokasta tehtiin eka luokka ja kolmannesta luokasta toka luokka ihan samat sisustukset. Mut eka luokka oli olemassa sil-
aikoinaan, mut se oli vaan tämmöstä todella diplomaattien ja muiden käyttöön
sitte erikoisvaunut ja.

Aimo: Eiks siin ollu pehmustetut penkitki vielä?

Ahto: No nimenomaan just ja tokassaki, mut kolmas luokka oli näillä puupenkeillä
ku köröteltii.

Stoge-sanana taivutuksesta ei voi aineiston perusteella tehdä juurikaan päätelmiä, sillä tämä on ainoa kerta haastattelun aikana, kun sana esiintyy monikossa.

Vaikka informantit käyttävätkin haastattelun aikana pelkästään *stogea* tai *junaa*, lienee *tsuge* myös heille tuttu. Asia tulee esille polkupyörän slanginimityksistä keskusteltaessa, kun Marko mainitsee *tsygän*. Ahtolle se on täysin outo nimitys, ja niinpä hän luulee Markon sanovan *tsyge* ja yhdistää sen mitä ilmeisimmin *tsugeen*:

- 37) Ahto: Jos sillo olis mun lapsuudessa nuoruudessa sanottu **tsyge**, ni kyllä mä olisin käsittäny sen junaksi.
Annikki: Junaks joo.
Marko: **Stoge** oli taas juna meillä.
Ahto: Mutta just **tsyge** ni se menee niin lähelle.
Marko: Mut se on **tsygä**, se on ä siel lopussa.
Ahto: Joo no just joo mut ku semmost sanaa ei ollu olemassakaan.
Marko: Se on **sykkelistä** tietysti.
Ahto: Nii **sykkelistä** just joo.

Ei ole ihme, että vanhempi polvi ei tunnista sanoja *tsygä* tai *tsyge*, sillä ne ovat tulleet slangiin vasta 1980-luvulla. Markon mainitsema *tsygä* vaikuttaisi *Stadin slangin suursanakirjan* perusteella olleen yleisemmässä käytössä. *Tsyge*-sanalle on merkattu ainoastaan yksi lähde, ja sana on ajoitettu käytetyksi pelkästään 1980-luvulla toisin kuin *tsygä*. Molempien nimitysten pohjana oleva *sykkeli* puolestaan on ollut käytössä jo 1910-luvulta alkaen, ja se onkin Ahtolle tuttu sana, kuten esimerkistä 37 käy ilmi. (Paunonen 2000b.) *Tsyge* ja *tsygä* ovat hyvä esimerkki siitä, kuinka monilla toisiaan muistuttavilla slangisanoilla on sama alkuperä. Tällöin sanan merkityksen voi myös helposti päätellä muiden tuntemiensa sanojen perusteella. Läheskään näin ei aina kuitenkaan ole, ja esimerkki 37 kuvaakin mielestäni hyvin sitä, kuinka monet täysin erimerkityksiset slangisanat voivat muistuttaa läheisesti toisiaan.

Stoge on suosittu nimitys myös tarkastelemassani kirjallisuudessa. Tervomaa ei juurikaan kirjoita junista, mutta kerran hänen tekstissään esiintyy kuitenkin *stoge* yhdyssanassa *stogevaunuja*. Janzonkin käyttää *stogea*, mutta sen lisäksi *tsuge* esiintyy hänellä useaan otteeseen. Seuraavassa esimerkissä hän muistelee matkaansa Ruotsiin sotalapseksi:

- 38) Jo täs ku lähettiin Stadis, mä meinasin sliibaa, ku se hävis hetkeks näkyvist. Sit meiät pantii **stogee** ja siel ne sit yhes välis samlas kaikilt ku viel oli niist smörgäreist, ku oli porukalle himast duunattu messiin, loput ja dilkkas ne sit uudestaa, nii et kaikille riitti murkinaa.
— —
Sit lopuks me tultii Tornioo, matkast sinne mul on semmone hämärä muistikuva et se meiän **stoge** olis matkal jossaan staijannu tunnelis, pommareit gudjus.
— —
Sit ku meiät ruvettii lastaa **svenskistogee**, yks solttu ku syynas niit rusettii, sano et mult puuttuu se vika, ku oli sinikeltanen ja se leedas mut yhtee parakkii, mis se kai sit selvis mist kiikasti ja mä pääsin messii **tsugee**. (1997: 13–14)

Mattsson sen sijaan käyttää junasta yksinomaan *stoge*-nimitystä. Se esiintyy useammassakin hänen pakinassaan monessa kohtaa. Mattsson kertoo haaveilleensa lapsena junankuljettajan ammatista:

- 39) Jos kysyt snadilta kundilta mikä siitä tulee bulina niin se sanoo sulle et se rupee tsöraan fiudee tai flygarii. Mulla oli snadina hinku ruveta bulina skujaan **stogee**. Statsalla taitaa olla vieläkin lasilodjussa se sama snäbä **stogen** veturi, jota mä kävin usein fajian kanssa tsiigaamassa. Kun skuffas lodjun holeen huggen, sytty **stogeen** lyysis ja sen pyörät rupes rundaamaan. Se oli ihan oikeen näkönen. (2009: 74–75.)

Esimerkistä 39 välittyy kuva siitä, että junat ovat olleet Mattssonille tärkeitä. Tätä tukee myös se, miten usein ne muihin tarkastelemini kulkuvälineisiin verrattuna hänen teoksissaan mainitaan. Toisessa pakinassaan Mattsson kertoo halunneensa alkaa junan lähettäjäksi:

- 40) Ennen snadin kundin toiveena oli esimerkiksi bilikan suharin, botskin kipparin, dekkarin tai vaikka flygaajan ammatti. Mä oisin kyl ihan skidinä halunnu tulla **stogen** lähettäjäksi. Semmoseks jol oli punanen koppakotsa ja pilli. **Stoge** ei lähteny ennenku tää jäbä heilautti flaguu ja puhals pilliinsä. Kivaa oli stondaa siinä **stogen** jättämäs valkoses ongas, jossoli jännä döfis. (2009: 119)

Kuten esimerkeistä 39 ja 40 näkyy, Mattsson ei *stogen* lisäksi käytä junasta muita nimityksiä, ei edes yleiskielistä *juna*a.

Stenvallin teoksessa kertojajaksot ovat paikoitellen kovin yleiskielisiä Tervomaan, Janzonin ja Mattssonin teksteihin verrattuna. Stenvallin isän, Yrkan, veljelleen kirjoittamassa kirjeessä mainitaan kerran nimitys *toge*. Kirje on kirjoitettu sodan aikana, ja siksi veljekset käyttävät kiertoilmauksia, kirjeessä mainittu ”Oskarisetä” tarkoittaa joulukinkkua, joka lähetetään maalta kaupunkiin:

- 41) Morjens Valle. Ja Liisi myös,

Kiitoksia kirjeestä. Terveinä me on oltu kaikki kolme täällä stadissa. Vai Oskarisetä elää sentään vielä. Jos hän tykkää käydä meillä täällä kylässä Jouluna niin pistä faari **togeen** vaan ja ilmota ajoissa meille himaan kortilla tai minun duuni-paikkaan että voisin mennä statsalle häntä vastaan. Osotteet kumpaanki paikkaan on samat kuin keväällä annoin. Niin kuin tiedät niin meillä on liite ahdasta mutta kyllkait yksi vanha gubbe mahtuu tänne lisäksi. (2012: 202.)

Vaikka kyseessä on kirje, on siinä kuitenkin runsaasti slangia, mikä kuvastaa hyvin Yrkalle ominaista kielenkäyttöä. Silti myös yleiskielinen nimitys *juna* esiintyy teoksessa useaan otteeseen hänenkin repliikeissään. Esimerkissä 42 Yrkka pohtii, että maalta turvallisesti kotiin saatua joulukinkkua ei kannata enää lähteä kuljettelemaan mihinkään:

- 42) – Saatana. Lihaa on siunaantunut lopultakin, kerrankin näin päin. Köyhän kölsään on prässäämällä prässätty shötee. Niin, Talin mökille sinne kylmään voisi tietysti viedä osan, mutta ei sitä parane paljoa kuljetella kaupungilla eikä **junissa**. Patrulli voi iskeä räpylänsä hivakkaan kiinni ja sitten se prässäys vasta alkais. (2012: 239.)

Juna-nimitys esiintyy teoksessa muidenkin puheessa, mutta kaikkien kirjan henkilöiden kielenkäyttöön slangi ei muutenkaan kuulu.

Kauhanen käyttää pakinoissaan lähes yksinomaan *stoge*-nimitystä. Hän mainitsee *junan* kerran yhdyssanassa *sähköjunarata*, mutta muuten käytössä on pelkästään *stoge*. Nimitys esiintyy myös yhdessä Kauhasen sanoituksessa, kappaleen *Ei lande snaijaa* ensimmäisessä säkeistössä:

- 43) Siinä stondas se,
laukut handuissa,
ja multaa tsengoissaan.
Stoge tyttären,
karun pohjoisen,
jättäny yksin staijaamaan.
(Kauhanen: *Ei lande snaijaa*)

Kappaleessa kuvataan, kuinka tyttö on muuttanut maalta Helsinkiin työn perässä. Tämä onkin ollut varsin tavallista 1800-luvun loppupuolella, jolloin Helsingin väkiluku 30 vuodessa äkkiä moninkertaistui ihmisten muuttaessaan maalta kaupunkeihin ja erityisesti juuri Helsinkiin (Waris 1932: 3). Suurin osa helsinkiläisistä on siis alun perin ollut nimenomaan ”junan tuomia” (ks. luku 2.1).

Haastattelussa nousi esille myös *lättähattu* tietyn junamallin nimityksenä, vaikka se ei varsinaisesti olekaan liikennöinyt Helsingissä joitakin satunnaisia turistiajoja lukuun ottamatta. Haastatellut kuitenkin muistavat lättähätyt erityisesti matkoiltaan muualla Suomessa. Aimo intoutuu kertomaan, missä lättähattuja voi nähdä nykyisin:

- 44) Aimo: Niitä **lättähattuja** on tänä päivänä nähtävänä Porvoon vanhalla asemalla siellä siin on pitkä rivi niitä **lättähattuja** siinä parkkeerattuna siihe kiskoille ku on niit paljon kiskoja. Siinä niin sanotusti missä se vanha silta on ni sen edessä siin on se skur- taikka se **stogeasema** siinä, ni siel on niit **lättähattuja**.
Marko: Joo eihän ne tossa oikein liikennöinykään, täs Stadissa
Aimo: Ajaa ne jotain väliä joskus, turistina.
Marko: Et sillen me Pohjois-Karjalassa hiihtolomilla ajettiin **lättähatuilla**, mut et...
Aulis: Ne oli semmosii pieniä matkoja oli, millä siirryttiin. Mä muistan tuol Vilp-pulassa Mänttää esimerkiks, ni siinä kulki kanssa tämmönen **lättähattu**.

Kaiken tarkastellun aineiston perusteella näyttää vahvasti siltä, että junan käytetyin slanginimitys on ollut *stoge* ainakin 1940-luvulta eteenpäin. Sen lisäksi *tsuge* lienee ollut käytössä joillakin puhujilla, mutta vaikuttaisi siltä, että myös *stogea* on käytetty sen rinnalla. Muita nimityksiä aineistossa ei esiinny lukuun ottamatta yhtä *toge*-mainintaa sekä spesifimpää *lättähattua*. Luonnollisesti myös yleiskielistä *junaa* on käytetty. Epäilisin sen johtuvan osittain siitä, että sana on jo valmiiksi kovin lyhyt, eikä slanginimityksen käyttö siis ainakaan sanan pituuden perusteella ole ollut tarpeen.

5.3 ”Se oli vaan ihan busa”

Busa nousee haastattelussa selkeästi suosituimmaksi linja-auton slanginimitykseksi vanhemman polven slanginpuhujien keskuudessa. *Bussi* on tosin myös käytössä sen rinnalla:

- 45) Annikki: Ja kyl mä sitten jossain vaiheessa elämää, äsken jäi kertomatta, ni asuin Käpylässä Käärmiksessä ja silloin tietysti oli **busa** se liikkumaväline. Ja me asuttiin nyt niin et **bussipysäkki** oli melkei ikkunan alla että sillä oli, siihen oli helppo mennä ja helppo liikkua, että. Kyl mulle nää Stadin välineet on aika tutuja.

Esimerkissä 45 Annikki käyttää sekä *busaa* että *bussia*, joskin jälkimmäinen esiintyy yhdysosan osana. Hän näyttäisi suosivan *busa*-sanaa, sillä tämä on koko haastattelun aikana ainoa kerta, kun *bussi* esiintyy hänen puheessaan (ks. myös esimerkki 47). Muut haastatellut käyttävät *bussia* hieman useammin, mutta *busa* nousee kuitenkin selvästi suosituimmaksi nimitykseksi.

Dösä sen sijaan aiheuttaa erimielisyyttä informanttien keskuudessa. Sana tulee esille Markon muistellessa lapsuutensa linja-automatkoja 1980-luvulla. Annikki kyselee, mistä kulkuvälineestä Marko puhuu, ja siitä käynnistyy pohdinta *dösä*-sanankäytöstä:

- 46) Annikki: **Busassa** vai **sporassa**?

Marko: **Dösässä**.

Ahto: Toi **dösä** on mulle ihan vieras sana, mitä mä vierastan.

Aulis: Ai **dösä** vai?

Ahto: On on. **Busaa** mä käytän aina siis.

Aulis: Kyl sitä käytettiin.

Ahto: Mä en oikeen tiedä kuka sen on keksiny.

Aulis: Tulee **dösä** tai sit tulee **mankeli**. **Sporaaki** sanottiin **mankeliks** kyllä.

Esimerkistä 46 käy ilmi, että Aulis on tottunut käyttämään *dösä*-sanaa *busan* rinnalla toisin kuin Annikki ja Ahto. Hän mainitsee ohimennen myös nimityksen *mankeli*, mutta siihen

kukaan ei ota mitään kantaa. Sana lienee ollut hyvin vähäisessä käytössä, sillä sitä ei tässä merkityksessä mainita ollenkaan *Stadin slangin suursanakirjassa*. Raitiovaunua se sen sijaan teoksen mukaan merkitsee, mutta vasta 1990-luvulta eteenpäin (Paunonen 2000b). Ahto toteaa käyttävänsä aina *busa*-nimitystä, mutta myöhemmin keskustelussa hän kertoo myös *bussin* olleen käytössä: ”**Bussist** ainaki me puhuttiin aina, **bussi** tai **busa**”.

Dösä-sanaan palataan vielä hieman myöhemmin nimityksistä keskusteltaessa, jolloin se saa täystyrmäyksen Ahtolta ja Annikilta:

47) Aulis: Nii ja **dösä, dösä** oli vissiin.

Annikki: Ei oo.

Ahto: Ei ollu meikäläisen nuoruudessa, lapsuudessa eikä. Nyt vasta 90-luvulla mä oon kuullu ekan kerran.

Annikki: Se oli vaan ihan **busa**.

Aulis: Se voi olla et se oli, joo et se **busa** tulee.

Kuten esimerkistä 47 näkyy, Aulis alkaa lopulta itsekin epäillä, onko *dösä*-nimitys ollut käytössä aiemmin. Vaikuttaisi siltä, että hän on omaksunut sen kielenkäyttöön myöhemmin aikuisiällä toisin kuin Ahto ja Annikki, jotka ovat pitäytyneet *busa*-nimityksessä. Auliskin tosin käyttää edelleen myös *busaa*.

Onnikakin tulee esille linja-auton slanginimityksistä keskusteltaessa, mutta se tyrmätään saman tien. Ahto muistelee, että jotkut olisivat puhuneet *onnikasta*, mutta pitää sitä itsekin enemmän muiden kuin helsinkiläisten käyttämänä nimityksenä:

48) Ahto: Jotkut puhu **onnikasta**, mutta se on enemmän lande-

Annikki: Se on iha böndejuttu.

Aulis: **Onnikka** oli enemmän ne tietsä jotka meni tonne böndelle.

Annikki kertoo hyvän esimerkin siitä, kuinka *onnikka* oli käytössä Helsingin ulkopuolella, mutta ei helsinkiläisten keskuudessa:

49) Annikki: Sillon ku meni joskus viis- kuustoistvuotiaana käväsemään siellä sukulaisissa Orimattilassa, ni kyl oli naurus pitämistä, ku ne sano, et tulitteks te **onnikalla**. He he. Ei tultu. (Naurua.) Tultii **busal**.

Esimerkistä 49 käy hyvin ilmi se, kuinka tärkeitä slanginimitykset ovat olleet ja miten niitä käyttämällä on samalla luotu eroa muualla asuviin.

Haastatellut muistelevat myös eri liikenneyhtiöitä, joiden linja-autot tunnisti värien perusteella (ks. luku 3.1.4):

50) Marko: Kontula oli niin kaukana idässä, et mentiin **punasilla busseilla**.

Ahto: Eiks ne **siniset bussitki** skujannu? Skujas.

Anja: Ei skujannu viel sillo. Ne oli nää **punakeltaset**, jotka lähti Ajanmiehen edestä.

Aimo: Liikenne Oy:n busseja ne **punaset bussit** oli.

Ahto: Meil oli Turistiauto taas Pohjois-Haagaan skujas.

Eri liikenneyhtiöt ovat siis huolehtineet eri linjojen tai kaupunginosien liikenteestä. Jonkin verran linjoja on ilmeisesti nimitetty myös kaupunginosien mukaan. Haastattelussa tuli esille ainakin Leppävaaraan liikennöinyt *lepuskilainen*.

Esimerkissä 50 mainittu Suomen Turistiauto Oy teki 1940- ja 50-luvuilla seuramatkoja Keski-Eurooppaan. Ahto kuvaa haastattelussa tällaista Keski-Euroopan linja-automatkaa:

51) Ahto: Se oli semmonen mikä teki sillo 40- ja 50-luvulla tonne Keski-Eurooppaan **bussimatkoja**, siis seuramatkoja **bussilla**. Tsitattiin aina **bussiin** ja sitten ajeskujattiin jostain Brysselistä Pariisiin se väli. Et semmonen viik- pari viikkoo kesti ku mentiin botskilla jonneki Köpikseen ja ja sitten siellä turistiauto venttas satamassa ja sitte siihen hypättiin, ni Köpiksest eka pysäkki oli yleensä Hampuri ja sieltä sitte, oltiin yö siellä, tsiigattiin Hampurin näkymiä sieltä sitte skujattiin muistaakseni jonneki Antwerpeniin ja sitte sieltä Amsterdamiin ja Brysseliin ja Pariisiin ja. Semmonen Keski-Euroopan kierros justiin.

Eurooppaan liikennöivällä linja-autolla ei kuitenkaan ollut mitään kummempaa slanginimitystä, sitä kutsuttiin ilmeisesti vain *turistibussiksi* tai *turistibusaksi*. Myös pelkkä *turisti*-nimitys esiintyy haastattelussa kerran. Yksi tällainen säilynyt ja entisöity linja-auto on saanut ulkomuotonsa perusteella myös nimen *kameli*:

52) Anja: Ja sitte yksi näistä **turisteista** joka on entisöity ja ajaa aina Helsinki-päivänä Töölöntorilta semmosen pienen rundin, ni se on nimeltään **kameli**. Se katto on semmonen perästä vähä korkeempi.

Yksittäisiä linja-autolinjoja lienee aina nimitetty useimmiten linjan numeron mukaan. Marko tuo asian esille haastattelussa, ja vanhempi polvi tuntuu olevan samaa mieltä. Vielä ainakin Markon nuoruudessa 1980-luvulla linjat on tosin tuntenut myös värityksen perusteella toisin kuin nykyään. Tässä yhteydessä Ahto nostaa esille sen seikan, että ainakin Tamme-
melundin linja-autot on joskus tuntenut pelkän ulkonäönkin perusteella. Tämä johtui siitä, että autot oli tuotu Englannista, ja ne olivat siis perinteisen englantilaisen linja-auton mallisia.

Tietty linja-autolinja on voinut saada myös oman lempinimen, kuten Malmilta keskustaan kulkeva 69, jota kutsutaan *Nakiksi*. Linja nousi julkisuuteen alkuvuodesta 2015, kun HSL suunnitteli sen lakkauttamista Koillis-Helsingin linjaston uusimisen yhteydessä. Tämä

poiki muun muassa nettiadressin ”Pelastetaan Helsingin bussilinja 69 eli Nakki o.s. Metsälän linja”. (HS 14.1.2015.) Linjan lakkauttaminen aiheutti lopulta niin suurta vastustusta, että HSL muutti linjastosuunnitelmiaan saamansa palautteen perusteella, ja linja 69 jää ennalleen (HS 6.2.2015). *Nakki* aloitti liikennöinnin vuonna 1952, mutta numeron 69 se sai vasta 14 vuotta myöhemmin. Lempinimi tulee siitä, että alussa linjaa liikennöitiin saksalaisilla Büssing-NAG-merkkisillä linja-autoilla. (Paunonen 2015a.) Adressin otsikossa mainitaan *Nakin* lisäksi myös *Metsälän linja*. Kyseinen yhtiö huolehti linjan liikennöimisestä aina sen alusta 2000-luvun alkuun asti (HS 14.1.2015).

Helsingin Sanomat teki kyselytutkimuksen linjalla tammikuussa 2015, ja tällöin *Nakin* tiesi neljä 32 matkustajasta ja kahdesta kuljettajasta. (HS 14.1.2015.) Kovin yleisessä käytössä nimi ei siis vaikuta olevan enää nykyään. Linjan lakkauttamisuhasta nousseen kohun myötä nimi oli kuitenkin niin paljon esillä alkuvuodesta 2015, että se lienee sitä kautta tullut monen tietoisuuteen. Linjalla 69 on ollut toinenkin lempinimi *Nakin* lisäksi, eräs matkustajista muistelee, että sitä olisi nimitetty myös *Kyykäksi* (mp). Tämä pitää täysin paikkansa, sillä linjalla liikennöiviä autoja alettiin kutsua nimellä *Kyykkä* joskus sen jälkeen, kun linja oli saanut numeron 69. Nimi juontaa juurensa lahtelaisen jalkapallojoukkueen FC Kuusysin kutsumanimestä *Kyykkä*. (Paunonen 2015a.)

Nimimerkki Pede muistelee *Helsingin Uutisissa* julkaistussa kirjoituksessaan *Nakkia* todella lämpimästi. Hän muistaa linjan lapsuudestaan asti ja kertoo itse matkustaneensa sillä myöhemmin päivittäin vuosina 1960–64.

- 53) Liikenne alkoi vähän takkuillen –. Olin silloin sen verran skäpä skidi, ettei **dösa** tarvinnut käyttää. Alun autot olivat secondhandiä ja muutenkin vähän rempallaan. – Silvennoisten broidikset alkoivat kehittää linjaa 50-luvun lopussa. He toivat alkuun yhden uuden kärryn. Se oli kuorma-auton rungolle rakennettu lyhyt **busa**. Siitä se lähti kehittymään, ja ennen 60-luvun puoltaväliä oli vaikeudet voitettu. – Se, mikä teki **kuusysistä** ylivoimaisen oli matkustusmukavuus. **Metsälän bussit** eivät heittelehtineet samalla tavoin kuin **siniset bussit** ja melutasokin oli siedettävämpi. Siihen aikaan uskomaton lisäetu oli radio. Autoissa oli radio-ohjelmaa koko matkan.” (Pede 2015.)

Peden mukaan Metsälän linjaa on aina kutsuttu *Nakiksi*. Hän viittaa siihen useaan otteeseen myös käyttämällä linjanumeroa, kuten edellisestä esimerkistäkin käy ilmi. Slanginimityksistä hänen käytössään näyttää *bussin* lisäksi olevan niin *dösa* kuin *busakin*, mikä täsmää hyvin siihen, että kertomansa perusteella hän ilmeisesti on 1940–50-luvun lapsi eli siis nuorempi kuin suurin osa haastatelluista.

Tarkastelemani kirjallisuus tukee hyvin haastattelusta saatuja tuloksia. *Busa* on suosituin nimitys myös vanhemman polven kirjailijoilla, mutta *bussi* on sen rinnalla käytössä jossain määrin. Tervomaa käyttää teoksessaan pääasiassa *busaa*, *bussi* esiintyy hänellä ainoastaan kerran yhdyssanassa *bussikuski*. Janzonin pakinoissa *bussi* sen sijaan ei esiinny ollenkaan, hän käyttää pelkästään *busaa*. Teosten lopussa olevassa sanastossa linja-autolle on annettu vain slangivastineet *busa* ja *onnikka*, joten *bussia* Janzon ei siis liene käyttänyt. Haastateltujen kommentit *onnikasta* huomioon ottaen on hieman kummallista, että Janzon on maininnut sen sanastossaan *bussin* sijaan.

Busa on yleisin nimitys myös Mattssonin pakinoissa, *bussi* esiintyy hänellä ainoastaan yhdyssanan osana. Esimerkissä 54 Mattsson kirjoittaa jo mainituista Keski-Euroopan seuratoista:

- 54) Matka suju ihan liffasti, mitä nyt hiivari botskii snadisti kiikutti. Köbikseen me tutustuttiin seuraava vuorokaus ja aamul meitä sit jo venttaski Suomen Turistiauton **busa**, suharin ja **bussiemäntä** Yrsan kera. Ei muuta ku kapsäkit bilikan kat-sille, pressun alle, jengi sisään ja menoks. Matkan aikana tutustuttiin toisiimme. Synty semmonen glaidu me-henki, jota ilman redust ois tuskin tullu nii liffa ku siit tuli. Ja niinku tiedetään ni sinne **busan** peräpäähän asettu ne, kel on parhaat jutut, joille griinaa koko **busa**. (2009: 98–99.)

Mattsson kirjoittaa Janzonin tavoin linja-autoista huomattavasti junia vähemmän. Vaikuttaa kuitenkin siltä, että myös he ovat suosineet *busaa*, ja *bussi* on Mattssonilla esiintynyt sen rinnalla jossain määrin. Myös Stenvall käyttää teoksessaan *bussia* ja *busaa*, mutta hänelläkään näitä mainintoja ei ole kovin montaa. *Bussi* esiintyy Stenvallilla hieman *busaa* useammin, mutta uskoisin sen johtuvan kerronnan yleiskielisyydestä, sillä *bussi* on teoksessa käytössä nimenomaan kerrontajaksoissa, ja *busa* Stenvallin ystävän repliikissä. Nuorempaa polvea oleva Kauhanen puolestaan ei näytä käyttävän kirjoituksissaan ollenkaan *busa*-nimitystä, ja *bussinkin* hän mainitsee vain kertaalleen. Sen sijaan *dösa* esiintyy hänen pakinoissaan useaan otteeseen, pari kertaa myös asussa *dösa*. Tämä onkin odotuksenmukaista, sillä *dösa* ja *dösä* ovat tulleet slangiin 1960-luvulla, jolloin 1950-luvun alkupuolella syntynyt Kauhanen on ollut aktiivisimmassa slanginkäyttöiässä.

Tarkastellun aineiston perusteella *busa* vaikuttaa olleen kaikista käytetyin slanginimitys ainakin 1960-luvulle asti, jolloin nuoriso on ilmeisesti alkanut suosia *dösää* tai *dösa*. *Bussi* sen sijaan lienee ollut käytössä läpi vuosikymmenten, mutta se ei vaikuta saaneen slanginpuhujilta niin suurta kannatusta kuin *busa* tai *dösa*. Joillain puhujilla *bussi* näyttää esiintyneen lähinnä yhdyssanojen osana. Sen sijaan *bussi* mitä ilmeisimmin on jo aikaa sitten

levinnyt myös muiden kuin slanginpuhujien keskuuteen, sillä niin hyvin se on asemansa pääkaupunkiseudun puhekielessä vakiinnuttanut.

Johdinautoa tarkastellussa kirjallisuudessa ei mainita ollenkaan, ja haastattelussakin se tulee esille ainoastaan yhdessä kohtaa. Anja kertoo lapsena matkanneensa sillä isoäitinsä luokse:

- 55) Anja: Ja isoäiti asu tuolla Tukholmankadulla ni sinne ajettiin sitten **trollilla** eli **trollikalla**, **narubussilla** niinku sanottiin.

Esimerkissä 55 Anja mainitsee johdinautolle nimitykset *trolli*, *trollikka* tai *trollika* ja *narubussi*, jotka lienevät siis kaikki kuuluneet hänen kielenkäyttöönsä. Ilmeisesti juuri näillä nimityksillä johdinautoa on yleisemminkin kutsuttu (ks. luku 3.4).

Matkalipuilla ei sen sijaan tunnu olleen mitään tiettyä omaa slanginimitystä. *Libari* tai *slibari* tarkoitti haastateltujen mukaan lippua ylipäätään:

- 56) Aimo: Raitsikalippu oli **libari** yleensä.
Ahto: Pääsylippu jonneki tilaisuuteen.
Haastatteliija: Entä sit olisi bussilipulla jotain?
Annikki: Ei kyl se oli sama. **Libari** se oli busassakin.

Kuten esimerkistä 56 käy ilmi, *libari* on voinut tarkoittaa niin matkalippua kuin pääsylippuakin, eikä kulkuvälineisiin käyvillä lipuilla ole ollut mitään omia nimityksiä. Nimitys esiintyy haastattelussa myös äänneasussa *slibari*. Tämä variantti onkin *Stadin slangin suur-sanakirjan* mukaan ollut käytössä juuri 1930–70-luvuilla. *Libari* sen sijaan on vanhempi muoto, sitä on käytetty jo 1900-luvun alusta lähtien, ja se on käynyt harvinaiseksi 1970-luvun jälkeen. (Paunonen 2000b.) Ainakin haastateltujen keskuudessa *libari* vaikuttaa olevan suosituimpi variantti, kuten jo esimerkistä 56 käy ilmi. Se on käytössä myös Mattssonilla (ks. luku 5.1 esimerkki 35). Sanakirjan mukaan nimitys on esiintynyt myös äänneasuissa *lipari* ja *slipari* (Paunonen 2000b). Tervomaa käyttääkin *lipari*-sanaa teoksessaan:

- 57) ”Se [mutsi] kaveeras jälkeenpäin, ett se oli niin auki, ettei sil ollu fyrkkaa ees **busalipariin**, niin et se ois voinu tulla tsiigaan mun pikkuskidejä. Tai jos just ois ollu **lipariin**, ei ois voinu enää tsöpaa pennuille mitään snadii tuliaisiks.” (2005: 18.)

Lippua merkitseviä synonyymisiä ja toisiaan muistuttavia slangisanoja vaikuttaa olevan useita. Nimimerkki Pede viittaa matkalippuun *slabari*-sanalla:

- 58) Kuukausilippu teki matkustuksen taloudelliseksi. Näinhän se oli myös sinisissä busseissa, mutta sitten annettiin joku kummallinen määräys. Kuukausilippuja ei enää saanut myydä, vaan **slabariit** muuttuivat 50 matkan kuukausilipuiksi, eli kuussa sai tehdä ainoastaan 50 matkaa.

Slabari ei kuitenkaan liene ollut matkalipusta niin yleisessä käytössä, sillä ainakaan *Stadin slangin suursanakirjassa* kyseistä merkitystä ei suoranaisesti mainita. Teoksen mukaan *slabari* on ollut käytössä 1920-luvulta eteenpäin ja merkitsee ensisijaisesti lappua. Sitä on tosin käytetty myös pääsy- ja vapaalipusta 1970-luvulle asti. *Slabari* on merkinnyt myös rahaa ja monikkomuoto *slabariit* pelikortteja. (Paunonen 2000b.)

Pede mainitsee tekstissään kuukausilipun useaan otteeseen, mutta sille ei kumma kyllä ainakaan hänen tekstissään ole mitään slanginimitystä. Seuraavalla vuosikymmenellä, 1970-luvulla, kuukausikorttia on ilmeisesti nimitetty ainakin *prolekortiksi* (Ratikkamuseo). Edellä mainittujen matkalipun nimitysten lisäksi aineistossa esiintyy kerran myös *flaba*. Se on käytössä Kauhasen sanoittaman *Sporakuskin* kertosaakeessa (ks. luku 5.1 esimerkki 32), jossa raitiovaununkuljettaja laulaa ”tsekkaavansa flabaa” eli tarkistavansa lippuja. *Stadin slangin suursanakirjan* mukaan *flaba* on alun perin 1950–70-luvuilla merkinnyt pääsylippua, mutta 1970-luvulta alkaen sitä on käytetty myös matkalipusta tai kuukausikortista. (Paunonen 2000b). Koska sana ei näytä kuuluneen vanhempaan slangiin, on hyvin loogista, että vanhemman polven haastateltavat eivät mainitse sitä.

5.4 ”Metrolla oon ajanu nykysin jonku kerran”

Metro vaikuttaa olevan lähes kaikille haastatelluille pelkästään *metro*. Monelle heistä metro on myös huomattavasti vieraampi kulkuväline kuin edellä mainitut, ainakin Annikki ja Aimo kertovat käyttävänsä sitä todella harvoin:

- 59) Annikki: **Metrolla** oon ajanu nykysin jonku kerran, mut mä en pidä **metrosta**, mun mielest se haisee pahalle ja mä en tykkää siitä. (Naurua.)
- 60) Aimo: Hyvin vähän on **metrolla** ajanu kai elämässäni kai kaks kertaa, että en ihan joka päivä kulje. Ja raitsikalla, mä en muistakaan koska mä oon viimesimmäksi ajanu raitsikalla, et siitä on. Kun aina on oma auto alla, ni eipä tarte paljon sillan. Ja kun landella asutaan siel Klaukkalassa, ni eihän sieltä, sieltä on vaikeet yhteydet tänne.

Esimerkistä 60 käy ilmi, että Aimo ei ole juuri käyttänyt julkisia kulkuvälineitä Helsingistä pois muutettuaan. Jos metro olisi ollut olemassa *Stadin slangin* kultakaudella haastateltujen

nuoruudessa, olisi sille varmasti muodostunut lukuisia eri slanginimityksiä. Sittemmin haastatellut ovat kuitenkin muuttaneet ympäriinsä Helsinkiä tai kokonaan pääkaupunkiseudun ulkopuolelle. Kun asuinpaikka ei sijaitse metropysäkkien lähellä, jää metro luonnollisesti vähemmän käytetyksi ja vieraammaksi.

Haastatellut pohtivat kuitenkin, onko metrolle olemassa joitakin slanginimityksiä. Aimo toteaa, että *metro* on jo sanana niin lyhyt, että siitä tuskin väännetään paljon mitään nimityksiä. Kukaan ei tunnukaan tietävän mitään erikoisempaa nimitystä lukuun ottamatta Anjaa, joka luettelee niitä lukuisia:

- 61) Anja: **Metukka** esimerkiksi ja **metrika**, sitte **tuubi**, **proleputki** ja sitte sillo kun suunniteltiin viel tätä länsimetroo, se oli **lipiletku**, ku vetkutettiin ja siellä Espoon valtuustossa oli liberaaleja ja muita tämmösiä.

Anja kertoo näiden nimitysten tulleen samoihin aikoihin kuin metro rakennettiin. Hän mainitsee vielä nimitykset *idän ihme*, *putki*, *ketsuplain* ja *myyrä*. *Myyrän* muutkin muistavat, sillä sitä suunniteltiin alun perin metron tunnukseksi:

- 62) Aimo: Mul on muistikuva semmonen hämärästi, et silloin ku tätä metroo alettiin suunnittelea, ni siinä kyllä oli varmaan muistaakseni aika paljon niitä niitä eri nimikkeitä, millä sitä oli kato, ykshän oli kuva semmonen **myyrä** niinku oli vielä, se oli hyvin yleinen, että tehdään tästä logosta semmonen nii **myyrä** sinne, et se olis niinku **metro**.

Vaikuttaisi siltä, että metrolle on yritetty luoda monia nimityksiä, mutta mikään niistä ei ole oikein vakiintunut käyttöön. Se, että muut eivät näytä juuri tuntevan Anjan mainitsemia ilmauksia, kertoo siitä, että ne tuskin ovat kovinkaan laajassa käytössä ainakaan vanhemman slanginpuhujapolven keskuudessa. Myöskään Marko ei tunnu käyttävän näitä ilmauksia, ja epäilee, että eniten käytetään nimenomaan *metro*-nimitystä:

- 63) Marko: Mut **metro** on varmaa se mitä eniten käytetään. Mut et joku mä luulisin, et joku **metu** tai tän tapanen, tietysti myös metwurstia tarkoittava sana on jossain määrin käytössä, mut et sen verran vähän tulee kans liikuttuu että.

Markon pohdinta vaikuttaa kovin todennäköiseltä. Esimerkissä 63 tulee ilmi myös se jo mainittu seikka, että kun metrolla kulkee vähemmän, sille ei myöskään niin todennäköisesti ole käytössä mitään slanginimitystä. Tarkastelemassani kirjallisuudessa metroa ei mainita ollenkaan, mikä onkin varsin luonnollista muistelmien sijoittuessa pääosin aikaan jolloin metroa ei ole vielä ollut. Kauhanen mainitsee metron kerran yhdessä pakinassaan, mutta hänkin käyttää pelkästään nimitystä *metro*.

Seuraavassa esimerkissä Ahto kertoo elämänsä keskeisimmistä kulkuvälineistä. Puheenvuoro tiivistää mielestäni hyvin aineiston tarkastelusta saadut tulokset käytössä olevista liikennevälineiden slanginimityksistä. Siinä tulevat esille myös 1940-luvun lapsien tärkeät liikkumamuodot: *dallaus* ja *fillarointi*.

64) Ahto: No jos alotetaan ni toi dallaus oli tietysti ensimmäinen tärkeä liikkumamuoto sillo nelkyt luvulla ja **spora**. Ja **spora** yleensä oli sillo mä olin sen verran snadi vielä tai nuori että, vaikka mä skolen alotin jo sillan ku krigu loppu, Djuran smobikassa, niin ni sitte **spora** ja sitte fillari ja viiskyt luvulla tuli sitte kuvaa mukaa myös **busa** ku me flytattiin tonne Pohjois-Haagaan. Ja tänä päi- tällä hetkellä mul on fiude kyllä tälläki hetkellä, mutta enimmäksee mä liikun tolla **sporalla**, **busseilla** ja sitten **metrolla** vähemmän, koska se on aika kaukana se eka metro-pysäkki eli Kamppi multa.

Ahto mainitsee esimerkissä 64 nimitykset *spora*, *busa*, *bussi* ja *metro*, jotka vaikuttisivatkin olleen näiden kulkuvälineiden käytetyimmät slanginimitykset. Esimerkki kuvaa mielestäni hyvin myös muita esille tulleita seikkoja: kävelyn ja polkupyöräilyn lisäksi raitiovaunu on kuulunut haastateltujen lapsuuteen, ja linja-auto on tullut tutummaksi kauemmas kantakaupungista muutettaessa, samoin kuin oma auto myöhemmin. Metrolla haastatellut sen sijaan kulkevat harvemmin. Siinä Ahto poikkeaa joistakin haastatelluista, että hän käyttää raitiovaunua ja linja-autoa edelleen enemmän kuin omaa autoaan, mutta tähän vaikuttanee varmasti se, että hän asuu yhä kantakaupungissa, hyvien kulkuyhteyksien päässä. Junaa tässä esimerkissä ei mainita, mikä kuvastaa sitä, että se ei ilmeisesti kuulu Ahton arkipäivän liikkumavälineisiin. Näin tuntuu olevan monen muunkin kohdalla. Juna on kuitenkin kaikille tuttu kulkuväline, ja siksi sillekin on oma suosittu slanginimityksensä, *stoge*, kuten edellä kävi ilmi.

Toinen vanhemman polven nimityksiä hyvin kuvaava esimerkkikatkelma on tutkielmani alussa oleva B. Wisserin kirjoitus (ks. luku 1). Siinä ovat käytössä myös nimitykset *tsuge* ja uudempi *dösa*, joita ei Ahton edellä olevassa puheenvuorossa esiinny. B. Wisserin tekstissä tulevat hyvin esiin myös monet jo mainitut keskeiset asiat, kuten Helsingin määrittely raitiovaunun liikennöintialueen mukaan, ja se, että maalta tullaan junalla Helsinkiin. Kirjoituksessa näkyy hyvin myös vähitellen muuttuva ajatusmaailma, esimerkiksi muutto kantakaupungin ulkopuolelle omasta tahdosta. Samoin haastattelussakin esille tullut oman auton käyttö mainitaan. B. Wisser nostaa esille myös metron. Hänen mukaansa sille ei ole slangissa omaa sanaa, mikä tukee sitä mainittua seikkaa, että haastattelussa esille tulleet metron slanginimitykset eivät ole yleisessä käytössä. Hän myös rinnastaa metron junaan, ja

eräänlainen junahan se kieltämättä onkin. Tässä kohden hän kuitenkin palaa siihen ajatukseen, että samoin kuin junalla myös metrollakin tulee maalaisia Helsinkiin, mikä tarkoittaisi siis sitä, että hän yhä edelleen pitää vain aivan kantakaupungissa asuvia helsinkiläisinä. Lopuksi B. Wissner kuitenkin myöntää, että hän ei enää oikein käsitä nyky-Helsingin menoa. Laajemmin tämän voisi ajatella tarkoittavan myös nykyslangia ylipäättään. Seuraavassa luvussa pyrin tarkastelemaan rinnakkain sekä uutta että vanhaa slangia ja niiden välistä eroa saamieni tulosten perusteella.

6 Yhteenvedoa ja slangin muutoksen pohdintaa

Tässä luvussa vedän yhteen kahdessa edellisessä luvussa saamiani tuloksia. Tarkastelen myös slangin käytössä tapahtuneita muutoksia tekemieni haastattelujen perusteella. Ensimmäisessä alaluvussa pyrin luomaan kuvan siitä, miten liikennevälineiden nimitykset ovat vuosien aikana muuttuneet, ja mitkä ovat kulloinkin olleet suosituimpia nimityksiä. Toisessa alaluvussa puolestaan käyn haastattelujen perusteella läpi slangin käytössä ja omaksumisessa tapahtuneita muutoksia vanhemman ja nuoremman polven informanttien kokemuksia vertaillen.

6.1 Säilyneitä ja kadonneita nimityksiä

Spora on suosituin raitiovaunun slanginimitys ikäpolvesta riippumatta. Se kuuluu siis kiistatta slangin kovaan ydinainekseen eli sellaisiin sanoihin, jotka läpäisevät kaikki slangikerrostumat (ks. luku 2.2). Myös *ratikka* on tuttu niin nuorille kuin vanhemmillekin slanginpuhujille, mutta sen suosio ei yllä lähimainkaan *sporan* tasolle. Lisäksi *ratikka* on selvästi menettänyt slangileimaansa vuosikymmenten aikana. Kuten luvussa 4 kävi ilmi, haastatellut nuoret eivät oikein pidä *ratikkaa* slangisanana, vaikka käyttävätkin sitä. Vanhemman slanginpuhujapolven mielipiteet tältä osaa jakautuvat, osa mieltää *ratikan* slangiksi yhä edelleen, mutta kaikki eivät.

Raitsikka sen sijaan on selvästi katoamassa slangista. Se esiintyy enää muutamilla nuorilla, ja äänneasu *raitsika* vaikuttaa hävinneen kokonaan. Erityisesti *raitsika* lienee joissakin piireissä ollut todella suosittu ainakin 1950-luvulla. Vuoden 1989 keruussa sen on maininnut enää vain yksi nuori, mutta jopa kolmasosa vastanneista on kertonut käyttävänsä *raitsikkaa*.

Äänneasu *raitsiga* sen sijaan ei tule kyselyssä ollenkaan esille, joten se lienee kadonnut nuorten käytöstä ensimmäisenä ainakin tämän aineiston perusteella. Viimeisen 25 vuoden aikana tapahtunut muutos *raitsikan* käyttäjäkunnassa on radikaali, kyselyyn vastanneista 2010-luvun nuorista vain kahdeksan kertoo käyttävänsä *raitsikkaa*, eikä *raitsika*-asua mainitse enää kukaan. Lisäksi kaikki nuoret eivät edes tunnista koko sanaa. Jos samanlainen kehitys jatkuu, saattaa *raitsikka* kadota helsinkiläisnuorten kielenkäytöstä vähitellen kokonaan.

Stadin Slangi ry:n slangitreffeillä kävi ilmi, että monet yhdistävät *raitsikka*-nimityksen Turkuun. Eräs jäsen totesi esimerkiksi, että ”se on *raitsikka* Turussa ja *ratikka* Helsingissä”. *Raitsikka*-nimitys ilmeisesti onkin ollut Turussa laajemmin käytössä. Tämä käy ilmi esimerkiksi Hanna Sirkiän Turun raitiovaunuliikenteen lopettamista käsittelevän pro gradu -tutkielman otsikosta *Hyvästi ny sitt – raitsikat*. Hän myös käyttää nimitystä tutkielmassaan yleiskielisen *raitiovaunun* rinnalla. Tutkielmasta käy ilmi, että nimitys on ollut käytössä myös *Turun Päivälehdessä* sen uutisoidessa raitiovaunuliikenteen lopettamisesta:

- 65) Tänä päivänä sanotaan hyvästit. Kakkoslinjan raitiovaunut eivät enää huomenna kolistele pitkin Turun katuja, eivät kääntyile Nummenmäen kapeilla kujilla, eivät imaise enää vatsoihinsa neljän ruuhkaa Wärtsilän telakankulmalta. Huominen ei enää ole tutun, nytkähtelevän **raitsikan**. Huominen on tehokkaasti kehräävän, pehmeästi rullaavan bussin aikaa. (Sirkiä 2003: 1 [TP 30.5.1972].)

Tätä voisi verrata siihen, että muun muassa *Helsingin Sanomat* käyttää *ratikkaa* välillä uutisissaan. (ks. esim. ”Laukkumeri ruuhkauttaa ratikoita Helsingissä”, HS 15.2.2015 ja ”Vitosen ratikka palaa palvelemaan laivamatkustajia”, HS 9.9.2014) Nähtäväksi jää, että jos Turussa päädytään aloittamaan raitiotieliikenne uudelleen, onko *raitsikka*-sana paljon esillä esimerkiksi mediassa, ja onko sillä sitä kautta vaikutusta helsinkiläisnuorten kielenkäyttöön.

Raitsikka on muodostettu *raitiovaunun* pohjalta, aivan kuten sitä läheisesti muistuttava *ratikkakin*. Näin ollen myös nykynuoret ymmärtävät sanan merkityksen, vaikka eivät sitä tuntisikaan. Toisin on esimerkiksi *skurun* kohdalla. Nimitys vaikuttaa kadonneen nuorten puhumasta slangista käytännössä jo vuosikymmeniä sitten. Nykynuorista sanaa ei näytä tuntevan juuri kukaan, ja 1980-luvun kyselyssäkin sen on maininnut ainoastaan muutama vastaaja. Vanhempi polvi puolestaan tuntee *skurun* hyvin, joskaan se ei ilmeisesti ole kaikilla sukupolvilla kuulunut välttämättä suosituimpiin sanoihin. Aineiston perusteella vaikuttaisi siltä, että *skurun* suosio on jopa kasvanut 1950-luvun jälkeen, mutta kääntynyt kuitenkin selvästi laskuun hyvissä ajoin ennen 1980-lukua.

Mikä sitten erottaa esimerkiksi *skurun* ja *sporan* toisistaan? Miksi *spora* on jäänyt käyttöön *skurun* painuessa vähitellen unohduksiin? Kysymykseen ei ole olemassa selkeää

vastausta, on mahdollista esittää vain arvailuja. Näyttäisi siltä, että *spora* on ollut näistä suosituimpi nimitys ainakin jo 1940-luvulta lähtien. Tätä vanhemmalta ajalta aineistostani ei pysty päättämään mitään sanojen suosiosta. Molemmat ovat kuitenkin lähes yhtä vanhoja sanoja, *skuru* on ollut Paunosen arvion mukaan käytössä noin vuosikymmenen *spora* kauemmin, jo 1890-luvulta lähtien (2000b). *Spora* on siis tullut slangin jotakuinkin samoihin aikoihin kuin sähköiset raitiovaunut. Koska *skuru* on alkujaan viitannut hevosvetoisiin raitiovaunuihin, voisi olettaa, että nimityksen käyttö mahdollisesti olisi vähentynyt niiden kadotessa liikenteestä. Kenties *sporan* suurempi suosio on perua jo tältä ajalta. *Skurun* suosion nousu 1900-luvun puolessa välissä kuitenkin on hyvä esimerkki siitä, kuinka jotkin vanhat sanat voivat nousta uudelleen laajempaan käyttöön. On mahdollista, että *skuru* vielä joskus lisää suosiotaan ja palaa uudestaan nuortenkin puheeseen. Nykypäivänä tällaiseen vaikuttavat esimerkiksi media ja sosiaalinen media, kun taas aiemmin vaikutteita otettiin kavereilta tai muutamaa vuotta vanhemmilta slanginpuhujilta lähinnä kaduilla ja pihoilla. Nykyään vaikutteita siis omaksutaan laajemmalta ja ne myös leviävät helposti nopeammin.

Junan slanginimityksissä ei näytä tapahtuneen kovin suurta muutosta, joskin niiden käyttö ylipäänsä vaikuttaa vähentyneen huomattavasti. *Stoge* on suosituin slanginimitys kaikissa aineistoni ikäluokissa, mutta myös *juna* on käytössä sen rinnalla. Varsinkin nykynuoret suosivat yleiskielistä *junaa*, eivätkä heistä kaikki näytä edes tietävän sille slangivastineita. Tähän saattaa kuitenkin vaikuttaa se, että keruuseen osallistuneet koulut eivät sijaitse radan varrella, mitä pohdinkin jo luvussa 4. Vanhemmassa slangiaineistossani esiintyvät *stogen* lisäksi myös *tsuge* ja *toge* sekä *lättähattu* tietyn junamallin nimityksenä. *Tsuge* ja *toge* on mainittu myös tuoreimmassa slangikeruussa, mutta ainoastaan kerran.

Linja-auton slanginimityksissä sen sijaan on tapahtunut suuri muutos uudemman ja vanhemman slangin välillä. *Busa* on 1900-luvun alkupuolella ollut selvästi suosituin slanginimitys linja-autolle, mutta 1960-luvulla se on saanut rinnalleen variantit *dösa* ja *dösä*, jotka ovat nousseet pian suureen suosioon. Slangin suomalaistuessa vokaaliharmonian rikkova äänneasu *dösa* näyttää jääneen kokonaan pois käytöstä. Vuoden 1989 keruussa sen on maininnut vielä 14 nuorta, mutta vuonna 2014 ei enää yksikään. *Dösä* sen sijaan on samalla vain lisännyt suosiotaan. Vuoden 1989 keruussa sitä on kertonut käyttävänsä 88,5 prosenttia vastaajista, ja vuonna 2014 määrä on noussut yli 93 prosenttiin. Samanaikaisesti *busa* näyttäisi olevan häviämässä. Vuonna 1989 sen on maininnut 14 nuorta, mutta vuonna 2014 enää neljä, joista kaksi on kirjoittanut sen asussa *pusa*. Molemmissa kyselyissä kaikki vastaajat yhtä lukuun ottamatta ovat kertoneet käyttävänsä lisäksi myös muita nimityksiä, suurin osa *dösaa* tai *dösää*. Tämä on varmasti vaikuttanut siihen, miksi *busan* käyttäjien määrä on koko ajan

vähentynyt. *Busa* tulee todennäköisesti ennen pitkää katoamaan nuorten kielenkäytöstä kokonaan. Vanhemmat slanginpuhujat sen sijaan suosivat *busaa*. Yksi vanhemman polven haastatelluista näytti omaksuneen *dösä*-sanankäyttöön, mutta muut olivat tarkkoja siitä, että se ei kuulu heidän kieleensä. *Bussi* sen sijaan on kaikkien slanginpuhujapolvien käytössä. Se on kuitenkin noussut niin suureen suosioon, että on samalla oikeastaan jo menettänyt slangileimansa ja tullut lähes osaksi yleiskieltä.

Samoin kuin linja-auton myös matkalipun nimitykset ovat muuttuneet. Aiemmin matkalipulle ei näytä olleen sen kummempaa omaa slanginimitystä, vaan samaa *libari*-sanaa on voinut käyttää niin matkalipusta kuin pääsylipustakin. Sanasta ovat esiintyneet myös *asut*, *slibari* ja *lipari*. *Stadin slangin suursanakirjan* mukaan myös *slipari* on ollut käytössä, ja lisäksi aineistossani esiintyy sitä läheisesti muistuttava *slabari*. Myöhemmin tietynlaisille matkalipulle näyttää tulleen omia nimityksiään. Kuukausikortille ei aineistossani esiinny mitään slangivastinetta ennen 1970-lukua, jolloin sitä on ilmeisesti nimitetty ainakin *prolekortiksi* (Ratikkamuseo). 1970-luvulta alkaen kuukausikortti on ollut myös *flaba*, joskin samaa sanaa on voinut käyttää matkalipusta ylipäätään. Aiemmin 1950–1970-luvuilla *flaba* on merkinnyt vain pääsylippua, mikä selittää sen, että se ei esiinny vanhimmassa aineistossani. (Paunonen 2000.) Vuoden 1989 koululaiskeruussa yksi vastaaja on kertonut käyttävänsä *flabaa* ja yksi *dösäflabaa*. Vähäisestä käyttäjäkunnasta huolimatta sana ei näytä kuitenkaan kokonaan kadonneen, sillä vuoden 2014 keruussa *dösäflabasta* on kaksi mainintaa.

Prolekortti sen sijaan ei tule esille enää edes vuoden 1989 koululaiskeruuaineistossa. Tällöin ylivoimaisesti suosituin nimitys on ollut kuukausikorttia tarkoittanut *tsetti*, joka esiintyy myös yhdyssanassa *dösätsetti*. Kyseessä on hyvin vanha slangisana, joka on saanut uusia merkityksiä myöhemmin. Vanhemman polven haastatellut kertovat *tsetin* merkinneen heidän slangissaan ajokorttia. Asiayhteydestä riippuen se saattoi tarkoittaa myös pelikorttia. *Stadin slangin suursanakirjan* mukaan *tsetti* onkin alun perin ollut nimenomaan pelikortti, ajokorttia se on merkinnyt 1940-luvulta eteenpäin. Matkalippua, ja erityisesti kuukausikorttia, on kutsuttu *tsetiksi* vasta 1980-luvulta lähtien. Sanasta tosin esiintyy useita eri äänneasuja, kuten koululaiskeruun vastauksistakin kävi ilmi (ks. luvut 4.1.3 ja 4.2.2). 1980-luvulla selkeästi suosituin asu *tsetti* on tullut käyttöön 1950-luvun puolivälissä, tätä ennen käytössä on ollut pelkästään *setti*. (Paunonen 2000.)

Vuoden 1989 keruussa *tsetin* ja *dösätsetin* lisäksi myös *dösälippu* on ollut hyvin suosittu nimitys. Toisin kuin edelliset, se on myös säilyttänyt suosionsa seuraaville polville, hieman vajaa kolmannes vastaajista on kertonut käyttävänsä *dösälippua* vuoden 2014 ke-

ruussa. Nykyslangissa selkeästi suosituin matkalipun nimitys on kuitenkin *dösäri*, jota käyttää lähes puolet keruuseen vastanneista. Myös matkalippujen nimityksistä on siis nähtävissä *dösä*-sanana suosio ja linja-auton slanginimitysten muutos. *Dösä*-alkuiset nimitykset ovat lisääntyneet *busa*-alkuisten nimitysten jäädessä pois käytöstä.

Metron kohdalla tilanne on hyvin erilainen kuin aiemmin tarkasteltujen kulkuvälineiden, sillä se on huomattavasti niitä uudempi. Suosituin nimitys näyttäisi kaikkien slanginpuhujapolvien keskuudessa olevan yleiskielinen *metro*. Erilaisia slanginimityksiä kulkuvälineelle on muodostettu jo 1980-luvulta lähtien, mutta mikään niistä ei ole kovin vakiintunut. Nykyslangissa käytetyimmät nimitykset ovat *mete* tai *metris*, mutta osalle nuorista ne merkitsevät pelkästään metroasemaa, eivätkä kyseistä kulkuvälinettä. Nähtäväksi jää, vakiintuuko *metrolle* tulevana vuosina jokin tietty slanginimitys, kuten muille kulkuvälineille on vakiintunut, vai pysyykö yleiskielinen *metro* edelleen suosituimpana myös slanginpuhujien keskuudessa.

Vanhemmalla polvella tilanne ei haastateltujen mukaan kovin paljoa vaikuta siihen, mitä nimityksiä he esimerkiksi kulkuvälineistä käyttävät. ”No kyl spora on spora”, Annikki tiivistää. Lukiolaisilla sen sijaan nimitykset saattavat vaihdella tilanteesta riippuen paljonkin:

66) Eetu: No jos on vaik kavereita, jotka ei oo Helsingistä, ni sillo yleensä jotain **bussi**, **metro** ja **raitiovaunu**, jotai tämmöst tai jos on jotai vanhempia, mut sitte kavereitten kaa, ni yleensä **dösä**. Tai miten ne, jos ne on vaikka alottanu keskustelun, ni mitä ne on käyttäny, ni sitäki ite käyttää yleensä.

Emmi: Ja sit just kans se, et riippuu minkä ikästen ihmisten kans on tekemisissä, esim. vaik omat isovanhemmat tai sit jos vaikka joku tulee kysyy neuvoa, et hei anteeks miten mä pääsen paikkaan X, nii sit osaa arvioida, et jos on joku vanhempi ihminen, et se varmasti ei ehkä ymmärrä, jos mä alan puhua sillee, et mee tonne **metelle**, et sit varmaan pitää käyttää sitä **metroasemaa**.

Nimityksen valintaan vaikuttaa siis eniten keskustelukumppani. Vanhempien tai muualta kotoisin olevien henkilöiden kanssa keskustellessaan nuoret käyttävät yleiskielisempiä nimityksiä kuin keskenään jutellessaan. Esimerkistä 66 käy ilmi myös kavereiden käyttämien nimitysten vaikutus.

6.2 Slangia kavereilta läpi vuosikymmenten

Vanhempi polvi kertoo oppineensa slanginkäytön ”kadun helmassa” ja ”kartsalla”. Uusia sanoja poimittiin esimerkiksi pari vuotta vanhempien poikien puheesta, ja jos joku kaveriporukasta oli oppinut jonkun uuden sanan, hän opetti sen muille:

- 67) Ahto: Mut meil oli kyl semmonen tapa kanssa kundien kanssa sillo ku oltiin snadina, jos joku oli oppinu jossai, käyny esimerkiks kylässä jossain serkkujen tai muiden luona, jossai Krunikassa tai muuta, ja siellä tapanu niitä kundeja siis paikallisii, oli oppinu jonku uuden slangisanan, ni se kaveeras sitte meille muille sen että mitä se tarkoittaa – – jotenki me oltiin niinku solidaarisia toisillemme sillo siinä jengissä että.

Vanhemmat haastatellut korostavat, että kotona ei saanut puhua slangia. Jonkun verran sitä kuitenkin Aimon mukaan käytettiin kotonakin, mutta ei niin paljon kuin ulkona oltaessa:

- 68) Aimo: Nii kylhä se aina jotai tietenki puhuttiin, mutta että ei sillä tavalla puhuttu kun mitä sitten kartsalla puhuttiin taikka pitskulla tai jossai missä oltiin ni.

Heidän vanhempansa eivät myöskään itse puhuneet slangia, mikä olikin varsin tavallista siihen aikaan. Ahto ja Aulis tosin kumpikin kertovat vanhempiensa ymmärtäneen slangia, vaikka eivät sitä itse puhuneetkaan. Tästä huolimatta heidänkään kotonaan ei suvaittu slanginkäyttöä:

- 69) Ahto: Ei mun ei mun oo puhunu kanssa. Kyl ne bonjas kyllä, mutta siis ei sitä saanu käyttää niinku mutsi- ja fatsi-sanaa että. Et sitte nii kartsalla puhuttii kyllä mutsi ja että esimerkiks tommonen äiti-sana on mulle ihan vieras sana siis ja isä.

1980-luvulla syntynyt Marko sen sijaan on kuullut slangia myös kotonaan, sillä hänen vanhempansa ovat syntyperäisiä helsinkiläisiä, ja isä on käyttänyt slangia aina välillä kotioloissa:

- 70) Marko: No faija bamlas ainaki sit viikonloppusin, et se oli virkamies ammatiltaan, mut se aina briljeeras ja väläytteli sit varsinki kaikki nää urheiluun liittyvät ni, se oli niinku Käpiksen kundeja viiskyt luvulta.

Marko muistelee oppineensa slangia myös pihaleikeissä ennen kouluikää sekä kouluun mennessään:

- 71) Marko: Kyl mun mielestä se tuli ihan niinkun kun oppi puhumaan, ni siel on asioita, jo ihan niinkun ennen kouluikää, pihaleikeissä ja muissa leikittiin rofee ja polee ja.

— —

Marko: Joo mut näil oli heti niinku slanginimiä. Sama ku kouluun meni, ni me opittiin pian et on veska ja penna. Ja vast myöhemmin mä oon oppinu, et ne myös on ruotsia, mut et näihän ne kulki koko kouluajan, niinku veskana ja pennana ja. Et ne tuli niinku jatkuvasti. Ja poikien kulttuuriin ku kasvaa, ni tuli nää tota, brennattiin, et se asia tunnettiin niinku brennaamisena et suurennuslasilla poltettiin ruutia ja ja muut, et ne tulee niinku tämmösten kautta, et puuhataan jotain mitä faijatkii on duunannu ja sit se nimitys on se slanginimitys mikä siihen nyt on ollu liittyy.

Kuten esimerkistä käy ilmi, slangi on tullut osaksi lapsen kieltä lähinnä yksittäisinä sanoina. Tämä rinnastuu hyvin siihen variaatiotutkimuksessa esitettyyn seikkaan, että lapset oppivat nopeasti korvaamaan kotona käytössä olleita sanoja yleisemmillä lähtiessään kauemmas kodin piiristä, esimerkiksi päiväkotiin tai koulumaailmaan (Chambers 1995: 168). Marko kuvaa esimerkissä myös hyvin, kuinka jotkin nimitykset ovat siirtyneet tiettyjen leikkien mukana. Asiaan toki vaikuttaa varmasti myös se, kuka leikin on opettanut. Marko viittaa siihen, että tehdään samoja asioita, joita isätkin ovat lapsena tehneet, joten hänen isänsä slangitausta on varmasti vaikuttanut slangisanaston siirtymiseen.

Nykypäivän nuoret arvelevat oppineensa slangisanastoa vasta myöhemmin, yläasteelle siirryttyänsä. Toisin kuin Marko, he eivät kerro oppineensa slangia vielä kodin pihassa leikkiessään:

72) Emilia: No mun mielest ne alkaa tulla tutummiks siin jossai murrosiän aikaan, siin vaihees ku vaihetaan yläasteelle.

Eetu: Tai sillo jos vaikka käy, ku pienempänä ei yleensä nyt ei poistunu kodin pihasta, mut sitte ku vaik menee sinne Kontulaan, lähtee vaikka kulkemaan metrolla jonneki, ni sillo ne yleensä tulee vähä tutuiks.

Kaksi haastatelluista kertoo esimerkkinä sen, että ei vielä yläasteelle mennessään tiennyt mitä *spora* merkitsee. Siellä se kuitenkin tuli vähitellen tietoon ja myös omaan käyttöön:

73) Elias: Itseasias mun isovelji tais kertoa mulle, et mikä se on. Mä olin aina sanonu **ratikka**, ni en mä tienny, et se on **spora**.

Emilia: Mul oli kaverit oli just selitti **sporista**, ni sit mä olin, en kehannu kysyy et mikä se on. Sit jossain vaihees se sit tuli tietoon.

Haastattelujen perusteella slangia opitaan siis nykyään myöhemmin kuin ennen, mutta tämäkin riippuu varmasti pitkälti asuinpaikasta, siitä yhteisöstä, jossa kasvaa. Lisäksi vanhempien slangitaustalla on suuri merkitys: jos kotona puhutaan slangia, se omaksutaan jo nuorempana. Lukiolaisten informanttien näkemykset kuitenkin tukevat sitä slangin käyttöön liitettyä seikkaa, että slangi-ilmauksia aletaan yleensä suosia nimenomaan siirryttyä lapsuudesta nuoruuteen. Suosiossa olevien, oman sukupolven muodikkaiden slangi-ilmausten käytöllä voidaan ikään kuin erottautua omista vanhemmista (ks. luku 2.3 ja esim. Chambers 1995: 170–172).

Slangin oppimista näyttäisi kaikkina vuosikymmeninä yhdistävän se, että sitä opitaan ulkona, pihalla, kaduilla, koulussa. Ensisijaisesti slangi näyttäisi siis tulevan kavereilta,

mutta myös perheenjäseniltä saatetaan oppia sanastoa. Nykypäivänä myös internet on keskeinen slangi-ilmausten leviämässä. Liikennevälineiden nimityksiä haastatellut eivät kuitenkaan kerro verkosta omaksuneensa. Haastatelluista nuorista kaikki korostavat sanojen tulevan pääosin kavereilta, vanhemmilta sanoja tulee harvoin, jos ollenkaan. Yksi neljästä nuoresta mainitsee internetin tärkeänä slangin lähteenä:

74) Eetu: Se on kyl tosi useesti kavereilt. Ehkä yhen tai kaks sanaa äitiltä tai isältä, mutta se on jääny siihe. Ja neki on yleensä ollu vähä vanhempia ne sanat.

Emmi: Kaverit ja netti. Netti on kans aika paljo sellane mist imee sitä, just lyhenteit tai just sellasii sanoi, et mitä tulee sit ite käytetty ku puhuu. Et harvoin tulee just vanhemmilta, et kaverit ja netti on ainaki mul sellane mist tarttuu ne sanat omaan niinku käyttöön.

Esimerkistä käy ilmi, että vanhemmilta saatetaan oppia nimenomaan vanhempia slangisanoja, mutta ei mitenkään merkittävässä määrin. Tähän varmasti liittyy olennaisesti myös vanhempien oma slangitausta. Haastatellut nuoret eivät mainitse oppineensa liikennevälineiden nimityksiä vanhemmiltaan. Voisi olettaa, että esimerkiksi *skuru*-sana olisi sellainen, jonka voisi oppia vanhemmilta, jos he sitä käyttävät. Myös kansainvälisessä variaatiotutkimuksessa on esitetty, että kielellisiä vaikutteita otetaan ensisijaisesti samaan ikäluokkaan kuuluvilta (Chambers 1995: 167–169), joten tulos käy hyvin yhteen sen kanssa.

Slangisanat tuntuvat aina levinneen myös harrastusten kautta. Marko kertoo oppineensa paljon sekä urheiluun liittyvää että muuta slangisanastoa nimenomaan urheilukentillä ja -joukkueissa. Myös vanhempi polvi myötäilee tätä. Toki harrastustoiminta on muuttunut paljon järjestelmällisemmäksi, ja esimerkiksi eri urheilulajeihin liittyvä slangisanasto on uskoakseni levinnyt muuallekin kun Helsinkiin. Myös lukiolaisten haastattelusta käy ilmi, että tietyillä harrastusryhmillä on paljon sellaista omaa slangisanastoa, jota kukaan muu ei ymmärrä. Eetu ja Elias esimerkiksi ovat molemmat mopoilijoita, ja käyttävät keskenään siihen liittyvää slangisanastoa, jota kukaan ulkopuolinen ei tunnu ymmärtävän. Pojat tiedostavat asian myös itse. Elias kertoo siitä esimerkin:

75) Elias: Mä ite niinku tykkään kaikist kakspyräsist ja mopoista, ja sit kyl sielläki jos mä rupeen semmosii sanoja mitä siel käytetään sanomaan jolleki kuka ei asiast tiä mitää ni ei ne kyl tajuu mistä mä puhun. Jos sanotaa vaik et mun **mopo leipo pullat**. (Naurua.) Ei kukaa tiedä mitä se tarkoittaa paitsi niinku esimerkiks Eetu.

Eetu: Nii.

Elias: Koska me niinku puhutaan sillee.

Seuraavassa esimerkissä pojat valaisevat mitä ilmaus *mopo leipo pullat* merkitsee. Samalla käy ilmi, että sille on olemassa myös synonyymisia ilmauksia, mikä onkin slangisanastolle varsin ominaista:

76) Elias: No niinku se toisin sanoen hajos.

Eetu: Leikkas kii.

Elias: Nii. Sanotaa joko **leipoo** tai **leipoo pullat**. – – Voi myös sanoo **sutii**, **keulii** ja **keittää kahvit**.

Mielestäni mopoilijoiden käyttämä slangi vertautuu hyvin erilaisten alakulttuurien kieleen, jotka ovat muodostaneet omia ammattislangiaan ja levinneet ympäri Suomea näiden alakulttuurien edustajien käyttöön (ks. luku 2.2). Aiemmin harrastuksiin liittyvä slangi levisi pelikentillä tai muuten konkreettisesti kyseisen harrastuksen parissa, mutta nykyään sama tapahtuu myös verkossa. Esimerkiksi mopoilijat käyvät haastateltujen mukaan tietyillä verkkosivuilla ja -foorumeilla, joilla mopoiluun liittyvä slangi leviää. Näiltä sivuilta myös kuka tahansa asiasta kiinnostunut voi päästä selville harrastukseen liittyvistä slangi-ilmauksista. Eliaksen mukaan kaikki mopoilijat tuntevat esimerkiksi edellä mainitun ilmauksen *mopo leipoo pullat*.

Erilaiset verkkofoorumit ovat muutenkin keskeisiä nykyslangin lähteitä, mutta kullakin foorumilla käytössä olevat slangi-ilmaukset ovat haastateltujen mukaan käytössä vain kyseisen foorumin käyttäjien keskuudessa:

77) Emmi: Ja sit tosi paljo tulee just netistä sellasilt kuvafoorumeilta. Sanoja joita sit pystyy käyttää niinku sellasten ihmisten kans, jotka käyttää sitä samaa kuvafoorumii, et ne niinku kans ymmärtää – – esim. vaik mä tiedän et Elias käyttää sitä samaa sivustoo, ni mä voisin hyvin heittää sen kaa jotain sellast läppää ja niit sanoi mitä siel viljellä. Et ne on kans yks sellanen mist tulee sellasii sanoi, no niis kaikis ei kyl oo mitää järkee, mut on neki sellasii, et tosi paljon käytän sellasten kavereitten kaa, joiden mä tiedän selaavan sit samaa nettisivustoo.

Kuten esimerkistä käy ilmi, voivat slangisanat ja -ilmaukset levitä joltakin tietyltä foorumilta myös puhuttuun kieleen. Tämä vaatii kuitenkin sen, että useampi henkilö samasta kaveripiiristä käyttää kyseistä sivustoa. Monet esimerkiksi joillakin kuvafoorumeilla syntyneet ilmaukset eivät välttämättä liity sen kummemmin mihinkään harrastuksiin tai leviä laajemmalle. ”Et siel on sellast omaa läppää mitä ymmärtää vaa ne jotka käy siel kuvafoorumil”, Emmi kuvailee.

Yksi tällainen ilmaus on esimerkiksi *TET*, joka on käytössä eräällä Emmin käyttämällä kuvafoorumilla. Yleiskielessähän kyseinen lyhenne merkitsee työelämään tutustumista,

joksi myös kaikki muut haastatellut sen käsittävät. Emmi kertoo kuitenkin, että hänen käyttämällään kuvafoorumilla *TET* merkitsee jotain aivan muuta:

78) Emmi: Mut silleki on niinku täysin eri tarkoitus, et se lyhennetään et **toivon todella ettette tee tätä**, ni se lyhennetään **TET**. Et jos vaikka Eetu on tos sillee et mä lähenki täst tekee jotai tosi tyhmää sanoisit mulle, ja sit mä vaa oisin sillee **TET**. Et niinku mä toivon todella, et sä tee sitä. Et toi on kans yks sellanen mitä viljellä tosi paljon, et sen sit vaa tietää ne, jotka käy siel kuvafoorumilla, et tekää ette varmaa käsittäny yhtää mistä mä äsken puhuin, ennenku mä avasin sen teille.

Vaikka useat lyhenteet ovat siis monesti käytössä pelkästään jollain tietyllä verkkosivustolla, voivat ne levitä myös laajemmalle. Hyvänä esimerkkinä tästä nuoret mainitsevat lyhenteen *YOLO*. Se tulee englannin kielen sanoista *you only live once* eli elät vain kerran. *Yolo* esiintyy myös parissa slangikeruukilpailun vapaan osion vastauksessa. Eräs vastaaja on antanut *yolon* käytöstä esimerkkilauseen: ”Ollaa koko yö ulkon koska yolo”. *Yoloa* voi siis käyttää tavallaan perusteluna sellaiselle asenteelle, että voi oikeastaan tehdä mitä vain seurauksia miettimättä. Jotain harvinaisempaa hetkeä tai tekemistä voi myös kuvata sanalla *yolo*. (Yle Uutiset.) *Yolo* löytyy jopa kuulun Oxfordin sanakirjan verkkoversiosta. Siellä se on määritelty melko samoin kuin edellä. Sanakirjan mukaan *yoloa* käytetään kuvaamaan sellaista asennetta, että meneillään olevasta hetkestä tulisi ottaa kaikki irti tulevaisuudesta murehtimatta. Usein lyhenteellä perustellaan spontaania, harkitsematonta tai holtitonta käytöstä. (OD.)

Nykyslangiin tuleekin paljon sanoja juuri englannin kielestä, ja internet on keskeinen niiden leviämisessä. Haastatellut nuoret käyttävät yleensä verkossa yleistyneitä englannista poimittuja sanoja ja lyhenteitä. Emmi kertoo sekoittavansa välillä suomea ja englantia keskenään:

79) Emmi: Mul tulee joskus käytetty, et sekottaa niinku suomee ja englantii, et tulee sekoteltu niit sanoit, et siit tulee sellast suomienglantii. Sit kyl jotku ymmärtää ja sit joilleki saa selventää, et mitäs mä oikeen tarkotinkaan, et esim. sellane et mä tuun **pikkaa sut** eli hakemaan, ku siin niinku yhistää suomee ja englantii, ni se on ainaki yks mitä mä käytän.

Emmin mainitsemassa esimerkissä *pikkaa sut* englanninkielinen sana *pick* on mukautettu suomen kieleen sopivaksi. Tässä tapauksessa sen voisi mielestäni katsoa nykyslangin sanaksi, jolloin ilmaus *pikkaa sut* ei varsinaisesti olisi suomen ja englannin sekoitusta, vaan slangia.

Muista kielistä poimitaan nuorten mukaan sanoja huomattavasti vähemmän. He epäilevät, että ruotsista tulisi edelleen sanoja jonkin verran, mutta kertovat, etteivät käytä niitä

kovin paljoa. Eetu mainitsee esimerkkinä suomenruotsiin yhdistyvän *jättekivan*, jota saattaa joskus käyttää huumorimielessä. Tätä voisi verrata siihen, kuinka pääkaupunkiseudun suomenruotsalaisilla nuorilla on tapana käyttää suomenkielisiä sanoja ja sanontoja ruotsinkielisen puheensa seassa (ks. esim. Saari 2006). Haastateltujen mukaan ruotsin lisäksi myös englannista saatetaan poimia joitakin yksittäisiä sanoja, joita käytetään puheessa sellaisenaan:

80) Emilia: Mul tuli mielee siit, et tuleeks englannist ja ruotsist mitää sanoi, ni ainaki kiitos, ni mä käytän tosi paljo **tack** tai **thanks** tai jotai tälle. Ni tosi paljo mä käytän sitä **tack**.

Emmi: Tai tulee just sellasii yksittäisii sanoi, et heittää sinne, lausees vaa sit tulee sellane yks sana ruotsiks tai englanniks ja sit jatkaa suomeks. Et sitäki kyl huomannu.

— —

Elias: Ja itseasias mun isovelii sanoo kans niinku, kiitos niinku **thank you**, ni sanoo niinku **ty**, niinku lyhennelmä siit **thank you** -sanasta. Ni siitä käyttää sitä. Sitäki mä mietin aika pitkään aluks, et mitä se tarkoittaa, ku se kirjotti mulle **ty**.

Ruotsin- ja englanninkielisten sanojen käyttäminen sellaisenaan näkyy myös slangikeruuaineistossani muutamana yksittäisenä vastauksena. Junasta aineistossa esiintyy ruotsinkielinen nimitys *tåg* ja matkalipusta *biljett*. Metrosta eräs vastaaja puolestaan on kertonut käyttävänsä ruotsinkielistä *tunnelbanaa* ja toinen englanninkielistä nimitystä *tube*. Kyseessä on selvästi nykyslangin ilmiö, sillä vuoden 1989 slangikeruuaineistossa tällaista ei vielä esiinny.

Ruotsin ja englannin lisäksi myös virosta saatetaan haastateltujen nuorten mukaan ottaa joitakin hauskoja sanoja käyttöön sellaisenaan. Emilia kertoo, että esimerkiksi *koju*-sana on hyvin käytetty:

81) Emilia: Tai mun kaveripiiris puhutaan tosi paljo, et jos joku kysyy mis sä oot, ni sit ne vastaa **koju**, niinku himas.

Uutta slangia syntyy Heikki Paunosen mukaan paitsi erilaisten alakulttuurien piirissä myös erityisesti Itä-Helsingin lähiöissä. Siinä on nähtävissä vaikutteita ja sanoja englannin lisäksi esimerkiksi somalin kielestä. (HS 13.10.2012.) Haastatellut nuoret eivät kuitenkaan mainitse englannin, ruotsin ja viron lisäksi muita kieliä, vaikka liikkuvat nimenomaan Itä-Helsingissä.

Nykyslangin lähteenä vaikuttaisi siis suomen lisäksi olevan pääasiassa englanti. Edellä olleessa esimerkissä 80 Elias tuo jälleen esille englannista poimitun lyhenteen, isoveljensä käyttämän *ty*:n. Tässä tapauksessa lyhenne on hänelle hieman vieraampi, mutta Elias kertoo itsekin käyttävänsä paljon lyhenteitä ja lyhentelevänsä sanoja, kuten myös muut haastatellut. Ilmiö linkittyy nimenomaan kirjoitettuun kieleen:

- 82) Emilia: Mut kyl sitä huomaa, et käyttää aika paljo semmosii lyhenteit kaikis sanoissa, tai siis monis sanoissa. Et ei tuu sellasii tiettyi sanoj, niinku mitkä ois niinku joku slangisana, vaa ne saattaa olla jotai lyhenteitä.

Eetu: Nii.

Elias: Nii mäki huomaa, et mä puhun vaa niinku, sanat vaa lyhenee paljo, mut ei oo niinku välttämät slangia.

Esimerkissä 82 haastatellut puhuvat sekä lyhenteiden käytöstä että sanojen lyhentämisestä. Haastattelun perusteella vaikuttaisi siltä, että molemmat ovat heillä yleisessä käytössä. Liikennevälineiden nimityksistä ei kuitenkaan näytä toistaiseksi muodostuneen lyhenteitä, aineistossani ei ole sellaisesta mitään merkkejä. Lyhenteet leviävät haastateltujen mukaan erityisesti internetistä. Sanat sen sijaan lyhenevät paitsi puheessa myös vapaamuotoisessa kirjoitetussa kielessä, esimerkiksi tekstiviesteissä:

- 83) Elias: Ja varsinki noist niinku tekstiviesteistä. Ku niis ei jaksu ikin kirjottaa niinku sillee oikeeoppisesti, ni kaikkii sanoj lyhennetään mahdollisimman paljo.

— —

Elias: Nii munki vanhemmat ei ne niinku puhu sillee kirjakielisesti, mut jos ne kirjottaa tekstiviestii, ni se on niinku aina, sanat on kirjoitettu oikeen ja pisteet ja pilkut ja kysymysmerkit. Sit ku mä ite kirjoitan ni kaikki on vaa välillä ja ei oo mitää pisteit eikä mitää, et mitää ylimääräsi merkkei. Kaikki on lyhennetty nii paljo ku pystyy et siit saa viel jotai selvää.

Esimerkissä 83 Elias tekee eron myös itsensä ja vanhempiensa välille. Vaikka puheessa vanhemmatkin saattavat lyhentää sanoja, ei se kuitenkaan kirjoituksessa näy. Myös Emilialla on samanlaisia kokemuksia. Emmi sen sijaan kertoo äitinsä lyhentävän sanoja tekstiviesteissä, mutta pisteitä käyttämällä eli täysin eri tavoin kuin Elias ja Emilia. Itse hän kertoo vaihtavansa tällöin mieluummin kokonaan slangisanaan:

- 84) Emmi: Et just jos vertaa niinku vähän vanhempiin tai omiin vanhempiin, niin tota et ne ei niin käytä sitä vaik dösäri, vaa ne kirjottaa lyhennettynä niinku käyttää pisteitä. Et sen huomaa siitä, et ne ei jotenki käytä ihan samaa, vaa ne tykkää lyhentää niit kirjaimii sielt pois, ku ite vaihtaa kokonaan sanaa.

Molemmista esimerkeistä käy ilmi se, että nuoret ovat huomanneet kirjoittavansa eri tavoin kuin vanhempansa. Myös heidänkin kielenkäytössään on selvästi eroavaisuuksia jonkin verran. Emilia kertoo lisäksi huomanneensa sen, että kirjoittaa esimerkiksi vanhemmilleen tai mummilleen kirjakielisempiä tekstiviestejä kuin kavereilleen.

Esimerkissä 82 Emilia ja Elias viittaavat siihen, että eivät miellä varsinaisesti slangiksi lyhentelemiään sanoja tai käyttämiään lyhenteitä. Haastattelussa käy muutenkin ilmi, että

omasta mielestään nuoret eivät juurikaan puhu slangia. Tämä johtunee pitkälti siitä, että he mieltävät slangiksi ensisijaisesti vanhan Stadin slangin, jota eivät ymmärrä ollenkaan:

85) Emmi: No emmä nyt ku miettii näit ihmisii, jotka puhuu niinku kokonaan Stadin slangii, ni ite nyt puhuu vaa tällast et pääsee vähän helpommalla ja et ei tarvii käyttää esim just sitä bussilippu vaan dösäri. Et en mä ite koe sillee et mä puhuisin Stadin slangii, ku on kuitenkin kuullu jotka niitä puhuu niinku koko ajan ni, ei se oo kuitenkaan mitenkään samanlaista, et niille on joka sanalle ihan oma slangisana, ni ei sitä ite osaa siihen sitte sopeutuu, tai tai niinku yhtyy et kui sitä Stadi slangii sillee oikeesti.

--

Elias: Ku me oltii siel palkintojenjaossa ni, ku ne se oli puhu siihe mikrofoonii, ni en mä ees tajunnu puolii mitä se sano, ku se puhu kokonaa Stadin slangil.

Elias viittaa esimerkissä slanginkeruukilpailun palkintojenjakoon, jossa Stadin Slangi ry:n silloinen puheenjohtaja Pekka Kurvinen piti puheen slangiksi.

Haastatellut nuoret vertaavat siis omaa puhettaan vanhaan Stadin slangiin, jota pitävät ”oikeana” slangina. Samansuuntaisia tuloksia ovat saaneet myös Susanna Hagman, Kaisa Rosenberg ja Erika Vierto pro gradu -tutkielmissaan. Hagman käsittelee tutkielmassaan erään sosiaalisen ryhmän slanginkäyttöä arkikeskusteluissa, Rosenberg pääkaupunkiseudulla asuvien slangikäskyksiä ja Vierto syntyperäisten helsinkiläisnuorten slanginkäyttöä. Hagmanin informantit pitävät slangina ainoastaan vanhaa Stadin slangia, ja osa heistä suhtautuu nykyslangiin jopa paheksuvasti, vaikka käyttää uusia slangisanoja itsekkin (2009: 121). Rosenberg kirjoittaa informanttiansa arvioivan oman slanginkäyttönsä keskimäärin kovin vähäiseksi. Hän epäilee sen johtuvan siitä, että heillä saattaa olla oikeasta slangista mielikuva, jota oma kielenkäyttö ei vastaa. (2011: 68.) Myös Vierron informantit vähättelevät omaa slanginkäyttöään. Hänen mukaansa tämä saattaa johtua siitä, että he eivät miellä puhumaansa kielimuotoa slangiksi tai liittävätkin negatiivisia mielleyhtymiä slangiin ja sen puhujiin. (2014: 72.)

Kaikissa tutkimuksissa tulee siis esille sama ilmiö kuin omassa aineistossani: nykyslangia ei pidetä slangina samalla tavoin kuin vanhaa Stadin slangia. Tämä vertautuu mielestäni hyvin kansanlingvistiikassa esitettyyn maallikon kielikäskykseen. Kansanlingvistisen teorian mukaan maallikon näkemys kielestä on hierarkkinen ja arvottava ja poikkeaa tällä tavoin kielentutkijan näkemyksestä. Maallikko hahmottaa jonkinlaisen hyvän ja oikean standardikielen, josta on olemassa ”huonompia” versioita, kuten esimerkiksi murteita. Kielentutkimuksessa kaikki kielimuodot sen sijaan ovat samalla tasolla. (Preston 2002: 62–64.) Myös Rosenberg on tutkimuksensa perusteella havainnut, että tämä hahmottamismalli pätee

siihen, miten maallikot slangiin kielimuotona suhtautuvat (2011: 68). Omat havaintoni siis tukevat tältä osin hyvin hänen tutkimustuloksiaan.

Vaikka haastatteleman nuoret eivät varsinaisesti mielestään puhu slangia, ovat he kuitenkin huomanneet kielenkäyttönsä poikkeavan muualla Suomessa asuvien kavereidensa puheesta:

- 86) Elias: Ku mulla asuu yks tuttava niinku Oulussa, ja vaikka must tuntuu itestä et mä en niinku puhu slangii hirveesti tai sillee, et kyl mä sen kans joskus keskustelin, ni se ei niinku ymmärrä yhtää mitä mä sanon. Vaikka jos sanoo sillee et **kato tuol on steve tuol ovella**, se on niinku vartija, ni sillei oo niinku mitää hajua mistä mä puhun ja se joutuu kysymää multa. Vähä niinku se sanoo mulle **alakko nää**, et niinku **tuut sä ulos**, ni en mä ymmärrä mitä se puhuu ollenkaa.

— —

Elias: Nii kyl ainaki ku mä siel Oulus kävin, ni en mä ymmärtäny puoliikkaa mitä ne puhu siel välil. Niil oli jotai ihan omii sanoi niinku kaikille iha normaaleille. Emmi: Toi kyl on totta. Just ite ku mietti, et sillee, et ku ei kuitenkaa puhu sitä Stadin slangii, tuntuu et puhuu kyl iha normaalisti, et sinne tänne vaa välil laittaa niit sanoi, mut sit iteki ku puhuu just vaikka Itä-Suomessa asuvien kaverien kanssa, ni kyl sieltäki tulee välil, et mitäs sä nyt oikee tarkotat. Et kyl siin, vaik ite mieltää, et tosi vähä puhuu, mut sit ku puhuu just jonku sellasen kans joka ei oo oikestaa asunu koskaa täällä, ni kyl siin sit huomaa, et kyl siin tulee aika paljo loppupelis käytetty sitte.

Kuten esimerkistä käy ilmi, tiedostavat nuoret kuitenkin asiaa ajateltuaan käyttävänsä slangisanastoa.

Vertaamalla vanhemman ja nuoremman polven haastatteluja voi todeta, että vanhemmalla polvella slangin käyttö vaikuttaa olleen jossain määrin runsaampaa kuin nuorilla 1980-luvulla tai nykyään. Aikuistuuessa se on kuitenkin monella vähentynyt tai jopa loppunut kokonaan. Ahto kertoo slangin jääneen pois viimeistään työelämään mentäessä:

- 87) Ahto: No sehän oikestaan loppu varsinaisesti ku mentiin duunielämään ja skoleen nii pois päin, sehän oikestaan loppu, mut nyt tän Stadin Slangin perustamisen myötä ni se on nytte elpyny taas ainaki mun puheessa. Ja sitte niitä sanoja pulpahtaa aina mieleen ku jotain töherrystäki meikäläinen yrittää skrivata ni siinä että.

Ahto viittaa esimerkissä Stadin Slangi ry:n perustamiseen, joka on tapahtunut syyskuussa 1995. Vaikuttaa siltä, että hän ei ole juurikaan käyttänyt slangia aikuisiällään ennen kuin yhdistystoiminta Stadin Slangi ry:n parissa on jälleen palauttanut sen hänen mieleensä.

Vaikka slangia on palannut jälleen monen vanhemman polven stadilaisen puheeseen, ei sitä välttämättä enää käytetä niin kokonaisvaltaisesti kuin ennen. Haastattelussa käy ilmi,

että joitain suorastaan ärsyttää liiallinen slangisanojen käyttö esimerkiksi Stadin Slangi ry:n lehden *Tsilarin* kirjoituksissa, sillä se ei ole luontevaa:

88) Aimo: Nii tuskin tuskin tänään enää kukaan puhuu samanlailla, ku joku kirjottaa esimerkiksi Tsilariin, ku joka sana on slangia. Eli tosta Paunosen kirjasta haetaan joka sanalle vastine kato sitten. Ni ei tätä yleensä puhekielessä tämmöistä käytetä, että. Mä oon joskus vähän närkästynyt siitä, ku lukee semmosta tekstiä, jossa joka sana on väännetty slangiks.

Aulis: Ku ei ittekään välttämättä ymmärrä.

Aimo: Ei me puhuta enää sillä tavalla.

Se Stadin slangia, jota vanhemmat haastatellut ovat joskus puhuneet, elää siis nykyään lähinnä osana kirjoitettua kieltä. Tämä kirjoitettu slangikin tosin vaikuttaisi olevan jokseenkin väritynyttä siihen kieleen nähden, jota Helsingin kaduilla oikeasti on ennen 1900-luvun puolta väliä voinut kuulla.

Nykyslangin sanastossa uudet slangisanat sekoittuvat vanhoihin, slangin kovaan ytimeen kuuluviin sanoihin, jollainen esimerkiksi *spora* on. Näin ollen slangia on selvästi jatkumo, vaikka uusi ja vanha slangia suuresti eroavatkin toisistaan. Slangia on kuitenkin vuosikymmenten aikana muuttunut niin paljon, että nykyslangin puhujien on selvästi vaikeaa mieltää omaa kieltään slangiksi heidän verratessaan sitä Stadin slangiin. Tähän varmaankin liittyy myös se, että monet vanhat slangisanat ovat nykyään muidenkin kuin slanginpuhujien käytössä, kuten vaikkapa *ratikka*, *fillari* tai *fikkari*. Hyvin yleiskielinen *kiva*-sanakin on joskus kantanut todella vahvaa slangileimaa.

Vaikka slangia yhä edelleen opitaan enimmäkseen kavereilta, on internet noussut tärkeäksi lähteeksi sen rinnalle, ja sitä kautta tietyt ilmaukset ovat käytössä muuallakin kuin Helsingissä. Tämä liittyykin olennaisesti myös slangin eriytymiseen eri ryhmien omiksi slangeiksi. Internet on tuonut mukanaan myös lyhenteiden käytön, sillä ne ovat keskeinen osa arjen kirjoitettua kieltä. Siinä missä slangia ennen oli pääasiassa pelkästään puhuttua, on se nykyään läsnä siis myös kirjoitetussa kielessä, ja tämä tietenkin muuttaa sitä omalta osaltaan. Slangia onkin aina vahvasti aikaansa sidottua. Näin ollen sanasto luonnollisesti muuttuu ajanviettotapojen muuttuessa.

7 Päätäntö

Olen tässä pro gradu -tutkielmassa tarkastellut joukkoliikennevälineiden slanginimityksiä sekä niissä tapahtuneita muutoksia. Tavoitteenani oli selvittää, mitä slanginimityksiä raitiovaunusta, junasta, linja-autosta sekä metrosta käytetään, ja miten näiden nimitysten käyttö on vuosikymmenten aikana muuttunut. Saamani tulokset vedin yhteen edellisessä luvussa, jossa samalla loin myös katsauksen siihen, millaisia muutoksia slangin omaksumisessa vanhemman ja nuoremman slanginpuhujapolven välillä on.

Liikennevälineiden nimityksissä ei näytä olevan kovinkaan paljon variaatiota, vaan kullakin polvella on omat suosituimmat nimityksensä, joita suurin osa ikäluokasta käyttää. Tässä on kuitenkin eroja kulkuvälineestä riippuen, *spora* esimerkiksi on suosituin raitiovaunun nimitys ikäpolvesta riippumatta, kun taas linja-auton kohdalla on selkeä ero vanhemman Stadin slangin ja uudemman Helsingin slangin välillä. Vanhempi polvi *skujaa busalla*, kun taas 1960-luvulta lähtien nuoret ovat käyttäneet *dösää*. Molempien käytössä ovat lisäksi slangista vuosikymmenten aikana myös muiden kuin slanginpuhujien keskuuteen levinneet nimitykset, *ratikka* ja *bussi*. Junalle nuorempi polvi ei pääosin näytä tuntevan mitään slanginimityksiä, vanhemmalla polvella käytössä puolestaan ovat vakiintuneet *stoge* ja *tsuge*. Metrosta slanginimityksiä sen sijaan käyttää todella harva, vaikka niitä on olemassa, eivät ne kuitenkaan ole vakiintuneet edes nuorten käyttöön.

Samalla kun nuorten ajanviettotavat ovat muuttuneet, on luonnollisesti myös slangin omaksuminen muuttunut. Aiemmin slangia opittiin pihoilla ja kaduilla kavereilta, mutta nykyisin suuri osa uudesta sanastosta leviää internetin välityksellä. Kavereiden vaikutus on kuitenkin edelleen suuri. Perhe vaikuttaa toki myös jonkin verran: mikäli omat vanhemmat puhuvat slangia, omaksutaan sitä luonnollisesti varhaisemmassa vaiheessa. Slangin omaksuminen vaikuttaa kuitenkin kaiken kaikkiaan siirtyneen myöhäisemmäksi. 1930-luvulla syntyneet ovat käyttäneet slangia pihoilla pienestä pitäen, kun taas lukiolaiset kertovat omaksuneensa sitä vasta yläasteelle mennessään.

Mielestäni käyttämäni eri aineistot tukevat hyvin toisiaan ja luovat toimivan pohjan tutkimukselle. Laajemman katsauksen myös vanhemmasta slangista olisi kuitenkin saanut tekemällä jonkinlaisen kirjallisen kyselytutkimuksen suuremmalle joukolle vanhan slangin puhujia. Jokin lyhyt kyselylomake olisi ollut oivallinen lisä vanhemman slangin aineistooni, ja mahdollisessa jatkotutkimuksessa voisikin hyvin hyödyntää myös tällaista lomaketta. Uskoisin, että noin neljän hengen ryhmähaastattelut yhdistettynä suuremmalle joukolle jaettuun

kirjalliseen kyselylomakkeeseen voisivat toimia parhaiten tämän tyyppisen tutkimuksen aineistona. Nykyslangin osalta kirjallinen aineistoni oli laaja, mutta tietyille alueille painottunut. Vaikka mukana oli kouluja ympäri Helsinkiä, yksikään niistä ei sijoittunut esimerkiksi junaradan varrelle, minkä uskon heijastuvan tutkimustuloksiini.

Jatkotutkimusmahdollisuuksia työstäni aukeaa useita. Tutkimusaihetta voisi laajentaa muihinkin kulkuvälineisiin, esimerkiksi erilaisiin kaksipyöräisiin tai vesillä ja ilmassa liikkuviin kulkuneuvoihin. Käsittelimieni kulkuvälineiden nimityksiä voisi tutkia myös laajemmin perehtymällä esimerkiksi raitiovaununkuljettajien eri vaunuista käyttämiin nimityksiin. Tässä työssä sain tuotua esille vain muutamia eri raitiovaunumalleja, mutta varmasti monilla muillakin vaunuilla on ollut omia lempinimiään.

Kaikista kiinnostavinta minusta on kuitenkin slangissa vuosikymmenten aikana tapahtunut muutos. Nyt olen perehtynyt aiheeseen liikennevälineiden nimityksiä tutkimalla, mutta sitä voisi tarkastella myös jonkin muun aihepiirin kautta. Slangissa on lukuinen määrä erilaisia attraktiokeskuksia, joissa on paljon synonyymista, osin lyhytikäistä sanastoa, joten valinnan varaa tutkimuskohteissa on paljon. Slangia onkin tallennettava jatkuvasti sen koko ajan muuttuessa. Ei ole lopulta kovinkaan montaa vuosikymmentä siitä, kun slangi jäi tutkimuksessa täysin aluemuurteiden jalkoihin. Onneksi asenteet ovat kuitenkin muuttuneet ja slangin merkitys helsinkiläisten ainoana omana puhekielenä on tiedostettu. Slangi kaikkine kerroksineen on niin laaja ilmiö, että siinä riittää työnsarkaa suuremmallekin tutkijajoukolle.

Oma tutkimukseni lähti liikkeelle halusta selvittää slangissa vuosikymmenien aikana tapahtuneita muutoksia. Oli yllättävää, kuinka laajan aineiston vain neljän eri kulkuvälineen nimitykset tähän tarjosivat ottaen huomioon sen, että monet nimityksistä ovat säilyneet ennallaan. Näin ollen aiheen valintani oli lopulta tämän kokoiseen työhön varsin osuva ja toivottavasti samalla uutta ja arvokasta tietoa slangitutkimuksen kentälle.

Lähteet

- AINIALA, TERHI 2013: *Stadi and Hesa: Helsinki slang names as Commercial names*. Teoksessa Paula Sjöblom, Terhi Ainiala ja Ulla Hakala (toim.) *Names in the Economy: Cultural Prospects* s.173–185. Cambridge: Cambridge Scholars Publishing.
- 2014: Tsiigaa tota tytsyy! Mitä uutta koululaisslangissa? – *Kielikello* 47. Osoitteessa <http://www.kielikello.fi/index.php?mid=2&pid=11&aid=2711> 24.6.2015.
- ALKU, ANTERO 2002: *Raitiovaunu tulee taas*. Helsinki: Eero Laaksonen.
- CHAMBERS, J. K. 1995: *Sociolinguistic theory. Linguistic variation and its social significance*. Oxford: Blackwell.
- Fono-äänitetietokanta: Ajomatka* <http://www.fono.fi/KappaleenTiedot.aspx?ID=ea227152-ada6-42fc-9a7b-108ab6efb0d6&culture=fi> 12.1.2015.
- Fono-äänitetietokanta:* <http://137.163.31.112/KappaleHakutulos.aspx?kappale=niin+gimis+on+stadi> 5.3.2015.
- HAGMAN, SUSANNA 2009: Pari bissee ja taksimatka himaan. Slangin esiintyminen erään sosiaalisen ryhmän arkikeskusteluissa. Pro gradu -tutkielma. Helsingin yliopiston suomen kielen, suomalais-ugrilaisten ja pohjoismaisten kielten ja kirjallisuuksien laitos
- HANNIKAINEN, JUKKA – PERTTI LEINOMÄKI – REIMA TYLLI 2007: *Sinisen bussin tarina. Stadin dösat 1936–1967*. Helsinki: Kustantaja Laaksonen.
- HANNIKAINEN, JUKKA – PERTTI LEINOMÄKI – REIMA TYLLI 2009: *Sinisen bussin tarina II. Stadin dösat 1968–1991*. Helsinki: Kustantaja Laaksonen.
- HEINO, TOM 2013: Transtech-vaunu 401 saapui Helsinkiin. – *Raitio* 36 s.13–18.
- HelB: Helsingin Bussiliikenne Oy* <http://www.helb.fi/> 8.12.2014.
- Helsingin kaupunginmuseo, diligenssit:* <http://www.hel.fi/hel2/kaumuseo/ratikkasivut/diligenssit.htm> 27.11.2014.
- Helsingin kaupunginmuseo, vuokra-ajurit:* Vuokra-ajurit eli vossikat <http://www.hel.fi/hel2/kaumuseo/ratikkasivut/vuokraajurit.htm> 11.12.2014.
- Helsinki-info* 6/2014, 8.12.2012: ”Helsinki kasvaa raideliikenteen varassa” s.14–15.
- HERRANEN, TIMO 1988: *Hevosomnibusseista metroon. Vuosisata Helsingin joukkoliikennettä*. Helsingin kaupungin julkaisuja n:o 39. Helsinki: Helsingin kaupungin liikennelaitos.
- HKL, Artic: MLNRV III "Artic" <http://www.hel.fi/www/hkl/fi/Raitiovaunulla/kausto/mlnrv3> 11.12.2014.
- HKL, Artic Saksassa: Artic-raitiovaunu takaisin Helsinkiin. <http://www.hel.fi/www/uutiset/fi/hkl/artic-raitiovaunu-palaa-takaisin-helsinkiin?pageDesign=helsinki/shared/uutisartikkeli-virasto> 11.12.2014.
- HKL, johdinautot: Johdinautot liikenteessä 1949–1985 http://www.hel.fi/hki/HKL/fi/Tietoja+HKL_sta/Historiaa/Johdinautot+liikenteess_+1949–1985 25.11.2014.

- HKL, Jumbo*: Kulosaaren raitiovaunu Jumbon uusi elämä. http://www.hel.fi/wps/wcm/connect/f7d44400401d39ac80b5b03ce15fc85f/jumbo_lr.pdf?MOD=AJPERES&CACHEID=f7d44400401d39ac80b5b03ce15fc85f 10.6.2015.
- HKL, kalusto*: <http://www.hel.fi/www/hkl/fi/raitiovaunulla/kalusto/> 11.6.2015.
- HKL, metro*: Metroliikenteen historiaa http://www.hel.fi/hki/HKL/fi/Tietoja+HKL_sta/Historiaa/Metroliikenteen+historiaa 25.11.2014.
- HKL, raitiovaunulla*: Raitiovaunulla <http://www.hel.fi/www/hkl/fi/raitiovaunulla/> 11.12.2014.
- HS = *Helsingin Sanomat*: ”Eki scrivaa snadisti stadiksi”, ihmiset 25.6.2003.
- HS = *Helsingin Sanomat*: ”Pääkaupunkiseudun busseille halutaan yhtenäiset värit”, kaupunki 12.12.2009.
- HS = *Helsingin Sanomat*: ”Artic on suunniteltu nimenomaan Helsinkiä varten”, kaupunki 31.3.2010.
- HS = *Helsingin Sanomat*: ”Avoraitiovaunu palaa kiskoille Helsingissä”, kaupunki 11.5.2010.
- HS = *Helsingin Sanomat*: ”Ensimmäinen HSL:n tilaajavärein maalattu bussi liikenteeseen”, kaupunki 3.11.2010.
- HS = *Helsingin Sanomat*: ”Itäkeskuksen kauppakeskuksesta tulee virallisesti Itis” Hertisikan ala-asteen koulu käy sittenkin nimeksi”, kaupunki 8.3.2012.
- HS = *Helsingin Sanomat*: ”Slangi elää alakulttuureissa”, kulttuuri 13.10.2012.
- HS = *Helsingin Sanomat*: ”Vitosen ratikka palaa palvelemaan laivamatkustajia”, kaupunki 9.9.2014.
- HS = *Helsingin Sanomat*: ”Hertisikan ala-asteen koulu käy sittenkin nimeksi”, kaupunki 5.11.2014.
- HS = *Helsingin Sanomat*: ”Tuhansien klassikkojen isä Sauvo ’Saukki’ Puhtila on kuollut”, kulttuuri, 19.12.2014.
- HS = *Helsingin Sanomat*: ”Nakin kohtalo kiihotti protestiin: ’Pelastetaan Helsingin bussilinja 69’”, mesta 14.1.2015
- HS = *Helsingin Sanomat*: ”Koillishelsinkiläiset saavat pitää bussilinjat 72 ja 69”, kaupunki 6.2.2015
- HS = *Helsingin Sanomat*: ”Laukkumeri ruuhkauttaa ratikoita Helsingissä”, kaupunki 15.2.2015.
- HSL, linjastosuunnitelmat*: Kehärata 2015 <https://www.hsl.fi/keh%C3%A4rata> 1.12.2014.
- HSL, runkobussit*: ”HSL:n runkobussit pukeutuvat metron oranssiin” 27.3.2012 <https://www.hsl.fi/uutiset/2012/hsln-runkobussit-pukeutuvat-metron-oranssiin-2569> 12.12.2014.
- HÄMÄLÄINEN, SIMO 1946: Suomalaisesta sotilasslangista – *Virittäjä* 50 s. 256–267.
- ILTANEN, JUSSI 2009: *Radan varrella. Suomen rautatieliikennepaikat*. Helsinki: Karttakeskus.

- JANZON, EDVARD 1997: *Rundi Stadis välil snadis*. Helsinki: Gummerus.
- 2001: *Palsa kanis, litski kalis*. Helsinki: Gummerus.
- KARTTUNEN, KAARINA 1979: *Nykyslangin sanakirja*. Helsinki: WSOY.
- 1989: Stadi on hervoton plesi. Teoksessa Jouko Vesikansa (toim.) *Nykysuomen sanavarat* s. 148–164. Helsinki: WSOY.
- Katajanokkaseura:* <http://skatta.fi/katajanokkaseura-skatuddssllskapet-mainmenu-233> 8.12.2014.
- KAUHANEN, ERKKI JOHANNES 2000: ”Ihan ku ketä tahansa” <http://koti.mbnet.fi/joyhan/JA.html> 2.2.2015.
- 2002: ”Hameväen hommi” <http://koti.mbnet.fi/joyhan/J102.html> 2.2.2015.
- : *Ei lande snaijaa*: <http://koti.mbnet.fi/joyhan/JZ27EISNAI.html> 12.6.2015
- : *Raflan skremma*: <http://koti.mbnet.fi/joyhan/JZ22PARA.html> 26.2.2015.
- : *Sporakuski*: <http://koti.mbnet.fi/joyhan/JZ12SPOR.html> 2.2.2015.
- Kaupunkiliikenne:* Määritelmiä <http://www.kaupunkiliikenne.net/Maaritelmia.htm#kaupunkirata> 1.12.2014.
- Kielikone Oy: MOT Ruotsi.*
- Kielikone Oy: MOT Ranska.*
- KOKKONEN, MIRA 2010: ”Suattaapi olla” että ”tarvitaan appuu”. Pohjoissavolaisten ja pohjoiskarjalaisten naapurimurteestaan imitaatioista. Pro gradu -tutkielma. Joensuun yliopiston suomen kielen ja kulttuuritieteiden laitos.
- KOLBE, LAURA 2004: Erik von Frenckell. Kansallisbiografia-verkkojulkaisu. *Studia Biographica* 4. Helsinki: Suomalaisen Kirjallisuuden Seura, 1997- (viitattu 9.12.2014) URN:NBN:fi-20051410 ISSN 1799-4349 (Verkkojulkaisu)
- KOTSINAS, ULLA-BRITT 1996: *Stockholmsslang. Folkligt språk från 80-tal till 80-tal*. Stockholm: Norstedt.
- KS = *Kielitoimiston sanakirja*. 2014. Kotimaisten kielten keskuksen verkkojulkaisuja 35. Helsinki: Kotimaisten kielten keskus. URN:NBN:fi:kotus-201433, ISSN 2323-3370. Verkkojulkaisu HTML. Päivitettävä julkaisu. Päivitetty 11.11.2014 [viitattu 9.12.2014].
- LAAKSONEN, MARKKU 2009: *Pieni metrokirja*. Helsinki: Kustantaja Laaksonen.
- LAPPALAINEN, HANNA 2004: *Variaatio ja sen funktiot. Erään sosiaalisen verkoston jäsenten kielellisen variaation ja vuorovaikutuksen tarkastelua*. Suomalaisen Kirjallisuuden Seuran toimituksia 964. Helsinki: SKS.
- LEHMUKSELA, VEIKKO 1941: *Stadin kundin kaiho – Niin gimis on Stadi*. Sanat poimittu Stadin slangi ry:n slangitreffeillä jaetusta monisteesta. Tekijän hallussa.
- LEINOMÄKI PERTTI – KIMMO NYLANDER – JORMA RAJASALO – REIMA TYLLI 2010: *Lähiöiden punaiset. Oy Liikenne Ab*. Helsinki: Kustantaja Laaksonen.

- Liikennevirasto, *Kehärata: Reitti ja asemat*. http://portal.liikennevirasto.fi/sivu/www/f/hankkeet/kaynnissa/keharata/reitti_ja_asetat#.VZASPvntdBc 28.6.2015.
- Liikennevirasto, *Pisaratata: Kysymyksiä ja vastauksia Pisaratadasta*. http://portal.liikennevirasto.fi/sivu/www/f/hankkeet/suunnitteilla/pisara/Kysymyksiä_ja_vastauksia_Pisaratadasta#yleista_tietoa 4.12.2014.
- LIUTTU, PENTTI 1951: Helsingin slangin keskeistä sanastoa. *Laudaturtutkielma*. Helsingin yliopisto.
- Länsimetro, *rakentaminen*: Rakentamisen aikataulu. <http://www.lansimetro.fi/rakentaminen/aikataulu.html> 28.5.2015
- Länsimetro, *hanke*: Hanke etenee kahdessa vaiheessa. <http://www.lansimetro.fi/tietoa-hankkeesta.html> 28.5.2015.
- MAKKONEN, RIITTA 2003: Riäkkylästä Stadiin. Muuttajan kielellinen sopeutuminen. Pro gradu -tutkielma. Joensuun yliopiston suomen kielen ja kulttuuritieteiden laitos.
- MATTSSON, ERKKI 1995: *Kun Eki oli snadi. Kulmien kundi muistelee*. Helsinki: Kirstarin jengi ry.
- 2009: *Kun Eki oli snadi. Hima Stadissa*. Helsinki: Edico.
- MERILUOTO, EERIKKI 1914a: ”Sakilainen sanakirja” – *Kurikka* 1.3.1914 s. 7.
- 1914b: ”Sakilainen sanakirja II” – *Kurikka* 1.5.1914 s. 9.
- MIELIKÄINEN, AILA – MARJATTA, PALANDER 2002: Suomalaisten murreasenteista. – *Sananjalka* 44 s. 86–109.
- 2014: *Miten suomalaiset puhuvat murteista? Kansanlingvistinen tutkimus metakielestä*. Helsinki: SKS.
- MOISALA, U. E 1983: *Auto Suomessa. Auton kaupan, käytön ja korjaamotoiminnan historia vuoteen 1983*. Helsinki: Autoalan keskusliitto ry, Autotuoajat ry.
- Museoliikenne: Tule museoratie-ajelulle! <http://www.stadinratikat.fi/museoliikenne/index.html>. 4.3.2015.
- NEUVONEN, JENNI 2013: ”Liite fyrkkaa tai snadisti slabbaa”. Stadin slangi Kaarlo Stenvallin teoksessa *Stenvallit Stadissa*. Kandidaatintutkielma. Helsingin yliopiston suomen kielen, suomalais-ugrilaisten ja pohjoismaisten kielten ja kirjallisuksien laitos.
- NIEDZIELSKI, NANCY A. – DENNIS, R. PRESTON 2000: *Folk linguistics*. Berlin: Mouton de Gruyter.
- NIKULA, ÖSSI 2003: Veikko Lehmuksela 23.05.1908–27.09.2003. – *Tsilari* 8 s. 9.
- NUMMELIN, MARKKU 1999: *Juna Suomalaisessa maisemassa. Muuttuva rautatiemiljö 1980- ja 1990-luvuilla*. Helsinki: Kustantaja Laaksonen.
- NUPPONEN, ANNE-MARIA 2011: ”*Savon murre*” *savolaiskorvin*. *Kansa murteen havainnointi*. Publications of the University of Eastern Finland. Dissertations in Education, Humanities, and Theology II. Joensuu: Itä-Suomen yliopisto.

- OD = *Oxford Dictionaries*. <http://www.oxforddictionaries.com/definition/english/YOLO?q=yolo> 7.5.2015.
- PAANANEN, LAURA 2012: Jumala siunaa tota jätäkää. Slangin uskonnollisen sanaston tehtäviä kolmen nuoren aikuisen kielessä. Pro gradu -tutkielma. Helsingin yliopiston suomen kielen, suomalais-ugrilaisten ja pohjoismaisten kielten ja kirjallisuuksien laitos.
- PALANDER, MARJATTA 2001: Kansan käsityksistä lingvistiikkaa. – *Virittäjä* 105 s. 147–151.
- PALANDER, MARJATTA 2007: Alueellisen taustan vaikutus murrekäsityksiin. – *Virittäjä* 111 s. 24–55.
- PAUNONEN, HEIKKI 1992: Suomen kieli Helsingissä. Teoksessa Heikki Paunonen, Matti Suojanen ja Kari Nahkola (toim.) *Variaatioita. Tampereen yliopiston suomen kielen ja yleisen kielitieteen laitoksen juhlakirja*. s.130–158. Opera Fennistica & Linguistica 4. Tampere: Suomen kielen ja yleisen kielitieteen laitos.
- 2000a: Stadin slangi historiallisena, kielellisenä ja sosiaalisena ilmiönä. Teoksessa *Tsennaaks Stadii, bonjaaks slangii: Stadin slangin suursanakirja*. Laatineet Heikki ja Marjatta Paunonen. s. 14–44. Helsinki: WSOY.
- 2000b: *Tsennaaks Stadii, bonjaaks slangii: Stadin slangin suursanakirja*. Laatineet Heikki ja Marjatta Paunonen. Helsinki: WSOY.
- 2006a: Synonymia Helsingin slangissa. – *Virittäjä* 110 s. 336–364.
- 2006b: Vähemmistökielestä varioivaksi valtakieleksi. Stadin slangi historiallisena, kielellisenä ja sosiaalisena ilmiönä. Teoksessa Kaisu Juusela ja Katariina Nisula (toim.) *Helsinki kieliyhteisönä* s. 13–99. Helsinki: Helsingin yliopiston suomen kielen ja kotimaisen kirjallisuuden laitos.
- 2007: Stadin slangi helsinkiläisen identiteetin ilmentäjänä. Teoksessa Klaus Bremer, Outi Havia, Erkki Mattsson, Virve Oboligiani ja Raija Tervomaa (toim.) *Niin gimis on Stadi... Stadin slangin juhlaulkaisu* s. 8–36. Sastamala: Vammalan kirjapaino Oy.
- 2009: Eddu Janzon on poissa. – *Tsilari* 14 s. 12.
- 2013a: ”Tuntematon Kaarlo Stenvall”. Kaarlo Stenvallin kirjailijakuva. Tekijän hallussa.
- 2013b: Keskustelu Heikki Paunosen kanssa 4.6.2013.
- 2013c: Stadin slangi – Suomen ainoa urbaani kieli. Esitelmä Helsingin yliopiston suomen kielen alumnitilaisuudessa 3.12.2013. Esityksen ojenne tekijän hallussa.
- 2015a: Eräiden liikennevälineisiin liittyvien sanojen alkuperästä. Tekijän hallussa.
- 2015b: Keskustelu Heikki Paunosen kanssa 23.1.2015.
- PEDE 2015: ”Nakki” odotti mattimyöhäsiä. – *Helsingin Uutiset* 24.–25.1.2015.
- PRESTON, DENNIS 1989: *Perceptual dialectology: nonlinguists’ views of areal linguistics*. *Topics in sociolinguistics* 7. Dordrecht: Foris Publications
- 2002: Language with an attitude. – J. K. Chambers & Peter Trudgill & Natalie Schilling-Estes (toim.), *Handbook of language variation and change* s. 40–66. Blackwell handbooks in linguistics. Oxford: Blackwell.

- Raide-Jokeri*: Raide-Jokeri lyhyesti http://raidejokeri.info/?page_id=47 28.5.2015.
- Raitiotieseura, junaliikenne*: Helsingin seudun kaupunkijunaliikenne <http://raitio.org/vrlahi/juna1.htm> 1.12.2014.
- Raitiotieseura, linjasto*: Helsingin raitiotielinjat 3 <http://raitio.org/ratikat/helsinki/linjasto/linjat3.htm> 4.12.2014.
- Raitiotieseura, moottorivaunut*: HRO: moottorivaunut 1–35 <http://www.raitio.org/ratikat/helsinki/hro/hrokumme/hrokumme.htm> 12.12.2014
- Raitiotieseura, raitioliikenne*: Helsinki: raitioliikenne <http://raitio.org/ratikat/helsinki/hkl/liikenne/liikenne.htm> 12.11.2014.
- Raikkaasti ratikalla*: Raitioliikenne http://www.matkustapuhusta.fi/fi/Raikkaasti_ratikalla 11.6.2015.
- Ratikkamuseo*: Keskustelu Ratikkamuseon näyttelyvalvojan kanssa 3.2.2015.
- RAUHALA, JORMA: Raitiotiet Suomessa. <http://raitio.org/ratikat/raitiot.htm> 4.12.2014
- 2014: Kirjaesittely teoksesta *Pieni Raitiovaunukirja* Stadin slangi ry:n slangitreffeillä 20.11.2014
- RAUHALA, JORMA – VIRTÄ ENSIO 1982: Linjavärit – *Raitio* 6 s. 12–15.
- Reissugaidi*: http://www.reittiopas.fi/slangi/?searchformtype=advanced&from_in=&to_in= 24.6.2015.
- ROSENBERG, KAISA 2011: Pääkaupunkiseudulla asuvien slangikäsitteitä. Pro gradu -tutkielma. Helsingin yliopiston suomen kielen, suomalais-ugrilaisen ja pohjoismaisten kielten ja kirjallisuuden laitos.
- RÄSÄNEN, MATTI: Kulosaaren Jumbo, Ainutlaatuisen vaunun entisöinti. http://www.raitio.org/ratikat/helsinki/hkimuseo/bs1_2007/jumbent.pdf 10.6.2015.
- SAANILAHTI MARJA – KARI NAHKOLA 2000: Suomalainen slangi kielellisenä ja sosiaalisena ilmiönä. – *Sananjalka* 42 s. 87–113.
- SAARI, MIRJA 2006: Stadin ruotsi. Huomioita erään nuorisoryhmän koodin vaihtelusta. – Teoksessa Kaisa Juusela ja Katariina Nisula (toim.) *Helsinki kieliyhteisönä* s. 142–161. Helsinki: Helsingin yliopiston suomen kielen ja kotimaisen kirjallisuuden laitos.
- SALO, SAKARI K 2012: *Junakirja*. Helsinki: Kustantaja Laaksonen.
- SIRKIÄ, HANNA 2003: Hyvästi ny sitt – raitsikat. Turun raitiovaunuliikenteen lakkautus 1961–1972. Pro gradu -tutkielma. Turun yliopisto. Historian laitos.
- SEPPÄLÄ, MIKKO 2013: Slangin monitoimimies on poissa. Erkki Johannes Kauhanen (1952–2013). – *Tsilari* 19 s. 7. Apuna useat Ekin kaverit.
- SEPPÄLÄ, SAULI 2008: Kauramoottorilla ja sähköhevosella – Helsingin raitioliikenteen historiaa. Teoksessa Sauli Seppälä (toim.) *Vuosisadan ratikkamatka* s. 27–51. Helsinki: Helsingin kaupunginmuseo.
- Slangikeruu*: Slangikeruu Helsingin kouluissa 2014. Suunnittelutapaaminen 9.12.2013. Palverin muistio tekijän hallussa.

- Slangikeruuaineisto*: Vuoden 2014 slangikeruun aineisto. Tekijän hallussa. Kotimaisten kielten keskus.
- Slangikeruuaineisto 1989*: Vuoden 1989 slangikeruun aineisto. Kotimaisten kielten keskus.
- Slangi.net*: Johannes, laulut <http://koti.mbnet.fi/joyhan/JC.html> 2.2.2015.
- Slangi.net, Stadin Slangi ry*: <http://koti.mbnet.fi/joyhan/M1.html> 5.3.2015
- Slangi.net, yhdistyksiä*: <http://koti.mbnet.fi/joyhan/L5.html> 14.6.2015
- Slangitreffit*: Keskustelua Stadin slangi ry:n raitiovaunuaiheisilla slangitreffeillä 20.11.2014.
- Spårakoff*: Miten olisi Spårakoff-kierros? <http://www.koff.fi/sparakoff> 11.6.2015.
- STENVALL, KAARLO 2012: *Stenvallit Stadissa. Perheeni tarina*. Painokuntoon toimittaneet Heikki ja Marjatta Paunonen. Helsinki: Edico.
- Suomi-ruotsi-suomi-sanakirja*. Laajennetun ja uusitun laitoksen (1999) viides tarkistettu painos. 2003 [1991, 1999]. Helsinki: Gummerus.
- TERVOMAA, RAIJA 2005: *Mutsi ja mä*. Helsinki: WSOY.
- TERVOMAA, RAIJA – LASSE LIEMOLA 2009: Graafikko Eki Mattsson – *Helsingin Sanomat*, kuolleet 20.12.2009.
- Turun raitiotie*: Yleissuunnitelma vaiheet <http://www.turunraitiotie.info/suunnitteluvaiheet.html> 24.5.2015.
- Tampereen raitiotie*: Raitiotie <http://www.tampere.fi/liikennejakadut/projektit/kaupunkiraitiotie.html> 24.5.2015.
- TP = *Turun Päivälehti* 30.5.1972.
- US = *Urbaani Sanakirja*. <http://urbanisanakirja.com/>
- VAATTOVAARA, JOHANNA 2009: *Meän tapa puhua: Torniolaakso pellolaisnuorten subjektiivisena paikkana ja murrealueena*. Helsinki: SKS.
- VAATTOVAARA, JOHANNA – HENNA SOININEN-STOJANOV 2006: Pääkaupunkiseudulla kasvaneiden kotiseuturajaukset ja kielelliset asenteet. – Teoksessa Kaisa Juusela ja Kataariina Nisula (toim.) *Helsinki kieliyhteisönä* s. 223–254. Helsinki: Helsingin yliopiston suomen kielen ja kotimaisen kirjallisuuden laitos.
- VIERTO, ERIKA 2014: Voiksä stikkaa mulle stidit ku mullon stendari bänks? Havaintoja syn-typeräisten helsinkiläisnuorten slanginkäytöstä. Pro gradu -tutkielma. Helsingin yliopiston suomen kielen, suomalais-ugrilaisten ja pohjoismaisten kielten ja kirjallisuuk-sien laitos.
- VILHULA, KAISA 2012: Pääkaupunkilainen puhekieli kahden paikallisen ryhmän kuulemana ja keskustelemana. Pro gradu -tutkielma. Helsingin yliopiston suomen kielen, suoma-lais-ugrilaisten ja pohjoismaisten kielten ja kirjallisuuksien laitos.
- VÄHÄLÄ, RIIKA 2005: ”Pahki on hyvä sana”. Oululaisnuorten murreasenteet, murteen tie-dostaminen ja sen suosiminen, Pro gradu -tutkielma. Oulun yliopiston suomen ja saa-men kielen laitos.

- WARIS, HEIKKI 1932: Työläisyhteiskunnan syntyminen Helsingin Pitkäsillan pohjoispuolelle I. Helsinki: SKS.
- 1950: Helsinkiläisyhteiskunta. – Teoksessa Eirik Hornborg, Eino Jutikkala, Ragnar Rosén ja Heikki Waris (toim.) *Helsingin kaupungin historia III:2* s.7–211. Helsinki: Suomalaisen Kirjallisuuden Seuran Kirjapaino Oy.
- WISSER, B. 2014: Slanginurkka – *Yhteishyvä* 110 s. 13.
- Yle Uutiset*: ”Tää on yolo hetki” – nuoret opettavat nykyslangia. 9.4.2014. http://yle.fi/uutiset/taa_on_yolo_hetki__nuoret_opettavat_nykyslangia/7181223 7.5.2015.
- ZETTERBERG, SEPPO 2011: *Yhteisellä matkalla. VR 150 vuotta*. Helsinki: WSOY.
- Äänitearkisto*: Hyvää huomenta Suomi <http://www.aanitearkisto.fi/firs2/fi/hakufi.php> 26.2.2015

Liite 1. Vuoden 1989 slangikeruulomakkeen kuudes sivu Helsingin II normaalikoulun yhdeksäsluokkalaisten tytön täyttämänä (Slangikeruuaineisto 1989).

- 6 -

maalainen KÄNNÄÄJÄ, KÄNNILÄINEN	oksentaa YRJÖTÄ, LAATATA, VETÄÄ LAATAT
huumeet TABUT, PILVI,	polkupyörä FILLARI
mopedi MOPO	moottoripyörä MOPO
auto	raitiovaunu RAITSIKKA
bussi, linja-auto DÖSÄ	bussilippu DÖSÄ ZETI, ZETTI
raha MANI, HILUT	pallopelit (jalkapallo, koripallo ym.) FUTIS, KORIS, LÄTKÄ
maali. maalivahti	jääkiekko LÄTKÄ

Liite 2. Haastattelurunko lukiolaisten haastatteluun.

- Miten yleensä liikutte paikasta toiseen?
- Mitä kulkuvälineitä käytätte?
- Mitä nimityksiä käytätte eri kulkuvälineistä?
- Vaikuttaako tilanne tai seura siihen, mitä nimityksiä käytätte liikennevälineistä?
- Oletteko huomanneet, että käyttäisitte nyt eri nimityksiä kuin joskus nuorempana?
- Onko *ratikka* teidän mielestänne slangia?
- Entä bussi?
- Mitä mieltä olette nimityksestä *raitsikka*?
- Onko skuru teille tuttu sana?
- Mitä mieltä olitte siitä slanginkeruukilpailusta?
- Oliko kilpailuun kiva vastata?
- Jaksoiko lomakkeen täyttää kunnolla loppuun asti?
- Puhutteko omasta mielestänne slangia?

Liite 3. Haastattelurunko vanhempien slanginpuhujien haastatteluun.

- Miten yleensä liikutte paikasta toiseen?
- Mitä julkisia kulkuvälineitä käytätte?
- Mitä nimityksiä käytätte eri kulkuvälineistä?
- Vaikuttaako tilanne tai seura siihen mitä nimityksiä käytätte liikennevälineistä?
- Oletteko huomanneet, että käyttäisitte nyt eri nimityksiä kuin joskus nuorempana?
- Onko *ratikka* teidän mielestänne slangisana?
- Entä *bussi*?
- Mitä mieltä olette nimityksestä *raitsikka*?
- Mitä mieltä olette nykyslangista?
- Onko slangin käyttönne muuttunut vuosien myötä?
- Miten olette aikoinaan oppineet käyttämään slangia?