

Muista aina liikenteessä

Lasten liikennelaulu ja opetusviihde autoistuvassa Suomessa

AINUR ELMGREN & TIINA MÄNNISTÖ-FUNK

Muista aina: Liikenteessä
monta vaaraa ompe eessä.
Siksi valpas aina mieli
se on turva verraton.

Lasten liikennelaulun kertosaie on yhä tuttu suurelle osalle suomalaisista, vaikka laulu on pian 70 vuotta vanha. Liikennevalistuksella pyrittiin 1900-luvun puolivälissä kasvattamaan sekä lapsia että aikuisia kuuliaisiksi ja vastuullisiksi kansalaisiksi. Tällaisen valistuksen tehokkuus on myöhemmin kyseenalaistettu, mutta osia ja kaikuja siitä on jäänyt elämään. Tutkimuksemme kohteena ovat Taljan eli Tapaturmantorjunta ry:n liikennejaoston tuottamat tai muuten käyttämät liikennevalistuslaulut ja -iskelmät kansalaiskasvatuksena, kulttuurituotteina sekä arjen kansanperinteenä 1950-luvulta 2000-luvulle. Syvennymme erityisesti *Lasten liikennelauluun* sekä sen taustaan ja rooliin opetusviihteenä, osana aikansa liikennevalistusta. Pohdimme, miksi juuri *Lasten liikennelaulu* muodostui niin sanotuksi ikivihreäksi lasten musiikkikappaleeksi, toisin kuin monet muut valistuskappaleet, ja millaisiin sosiaalisiin käytäntöihin se ankkuroitui. Tarkastelemme myös Lasten liikennelaulun yhteiskunnallisia ulottuvuuksia esimerkiksi poliisivoimien roolin ja järjestyksenpitoon liittyvien käsitysten näkökulmista.

Tutkimusaineistomme koostuu Talja ry:n 1950- ja 1960-luvuilla tuottamista ja hyödyntämistä liikennelauluista (äänitejulkaisut, filmit, radio- ja televisio-ohjelmat) sekä lähteistä, jotka kertovat niiden käytöstä eri tilaisuuksissa, medioissa ja asiayhteyksissä. Jäljitämme *Lasten*

liikennelaulun käyttöä ja levitystä myös tarkastelemalla sen esiintymistä lasten laulukirjoissa, ensilevytyksen (1955) jälkeen siitä tehtyjä levytyksiä sekä siihen liittyviä mainintoja media-aineistossa. Aineistoa on haettu hakusanoilla ”Lasten liikennelaulu” ja ”liikennelaulu” sekä otteilla laulun sanoista Kansalliskirjaston digitoiduista lehtiaineistoista 1950-luvulta eteenpäin, *Helsingin Sanomien* omasta arkistosta ja Finnaan listatuista Kansallisen audiovisuaalisen instituutin aineistoista. Digitoimattomista lehdistä olemme käyttäneet lähteenä Liikennepoliittinen yhdistys Enemmistö ry:n *Enemmistö*-lehteä vuosilta 1971–1989. Lisäksi olemme hyödyntäneet Taljan ja Liikenneturvan arkistoaineistoa, jota säilytetään Auton ja tien museo Mobilian arkistossa. Siitä olemme seuloneet lasten liikenneturvallisuutta käsittelevän aineiston.

Lasten liikennelaulu ja muut liikennekasvatukselliset musiikkituotteet liittyvät 1950-luvulla alkaneisiin yhteiskunnallisiin kehityskulkuihin. Nopeasti autoistuvassa Suomessa liikenneonnettomuuksien määrät nousivat ennen näkemättömän suuriksi, ja niihin haluttiin vaikuttaa erityisesti valistuksella. Liikennelaulut olivat yksi keinoista, joiden avulla lasten ja aikuistenkin käytöstä liikenteessä pyrittiin säätelemään vaarojen torjumiseksi yksilötasolla.

Jäljitämme niitä historiallisia toimijoita ja konteksteja, jotka vaikuttivat *Lasten liikennelaulun* syntyyn ja leviämiseen. Miksi laulusta tuli niin suosittu? Tämän jälkeen tarkastelemme, millaisia suostutteleminen keinoja lauluissa voidaan havaita sanoitusten, esitystapojen, sävelmien ja intermediaalisten viitteiden tasolla. Mistä ne olivat saaneet vaikutteita ja miten ne suhteutuivat muuhun ajan opetusviihteeseen? Pyrimme myös selvittämään, miten liikennelaulut otettiin vastaan – suostuvasti, torjuvasti vai kenties ironisesti?

Lopuksi pohdimme, millä tavalla liikennelaulut jättivät jäljen ja miksi monien valistuslaulujen joukosta juuri *Lasten liikennelaulu* jäi elämään ja saavutti ikivihreän aseman. Suurin osa Taljan liikennelauluista vaipui unholaan, mutta *Lasten liikennelaulun* suosio näkyy levytyksissä, mainoslauseissa ja monenlaisissa mediaviittauksissa vielä 2000-luvullakin.

Liikennekasvatus ja opetusviihde: aiempi tutkimus

Valppain mielin muista sä aina
vaaroja liikenteen.
Kaikki säännöt mieleesi paina,
paina ne tarkalleen.
Säännöt ne vasta auttavat lasta
turvassa kulkemaan.
Vältä vaaraa uhmailemasta,
sääntöjä seuraa vaan.

Viestintätutkija Nurit Guttmania mukaillen toteamme, että liikenneturvallisuus on lähtökohtaisesti kytköksissä kaikkiin elämän osa-alueisiin.¹ Yhteiskunnan arvot ja normit vaikuttavat ihmisten turvallisuuskäytäntöihin, joihin myös monet tahot pyrkivät aktiivisesti puuttumaan. Liikenneturvallisuuskampanjoihin investoidaan huomattavia määriä julkisia ja yksityisiä varoja. Guttmanin tutkimustulokset osoittavat, että vaikka kampanjoijatahot usein suosivat pelotetehokeinoja, on tie- ja liikenneturvakeskustelu monimuotoisempi ja koskee muun muassa välittämistä ja huolenpitoa itseä ja toisia ihmisiä sekä ympäristöä kohtaan. Guttman on analysoinut kampanjamateriaaleja neljästäkymmenestä maasta ja nimeää neljä pääasiallista vaikuttamisen keinoa:

- järkeen ja ymmärrykseen vetoaminen
- voimakkaisiin kielteisiin tunteisiin (etenkin kauhuun) vetoaminen viittaamalla kuolemaan tai vakaviin vammoihin
- seuraamuksilla ja rangaistuksilla uhkaaminen
- vastuuntuntoon ja sosiaalisiin normeihin vetoaminen.²

Edellä mainittujen vaikuttamisen keinojen lisäksi Guttman käsittelee tutkimuksessaan kolmea vaikuttamisen muotoa: sosiaalista markkinointia, tunnelmallista mainontaa (*ambient advertising*) ja opetus-

1 Guttman 2014, 1.

2 Guttman 2014, 3–4.

viihdettä (*edutainment*). Guttman näkee siis opetusviihteen yhtenä vaikuttamisen muotona, jonka puitteissa voidaan hyödyntää useita eri vaikuttamisen keinoja.³ Opetusviihde voidaan määritellä toiminnalliseksi opetusmenetelmäksi, joka hyödyntää erilaisia viihteellisiä medioita kuten videopelejä, musiikkia, multimediaa tai internetiä ja sosiaalista mediaa. Vaikka käsite on uusi, oppimista leikkien ja pelien kautta on pidetty pedagogisesti hyödyllisenä jo ennen 1800-lukua.⁴ Opetusviihdemarkkinoiniin kriittisesti suhtautuvat tutkijat ovat kuvailleet opetusviihdettä tuotteena, jota markkinoidaan kuluttajille mielekkäämpänä vaihtoehtona ”perinteiselle” opettajälähtöiselle opetukselle.⁵ Tässä tutkimuksessa käsittelemme opetusviihdettä median lajina, jossa voidaan vedota yleisöön Guttmanin luettelemilla vaikuttamisen keinoilla. Niistä *Lasten liikennelaulu* ja muut Taljan käytössä olleet laulut vetoavat ennen muuta kuulijan ja kuluttajan vastuuntuntoon ja sisäistettyihin yhteiskunnallisiin normeihin.

Historiallista tutkimusta opetuslauluista on vähän eikä tutkimuksemme voi täysin paikata tätä tutkimuksellista aukkoa Suomen kohdalta. Musiikkikasvatuksessa lauluja on tarkasteltu lähinnä pedagogisena työkaluna, ei niinkään laulujen opetuksellisen tai yhteiskunnallisen sanoman kannalta – muutamien merkittävien poikkeuksin.⁶ Kasvatustieteilijä ja lastenkirjallisuuden tutkija Michelle H. Martin on tehnyt ympäristökasvatuksellisia lastenlauluja koskevia arvokkaita havaintoja, joita hyödynnämme analyysissämme.⁷ Musiikkipsykologiassa on tutkittu, kuinka musiikin kuunteleminen ja esittäminen herättää tunteita ja saattaa tukea muistamista.⁸ Lastenlaulututkimuksessa on pohdittu, mitkä musiikilliset tekijät vaikuttavat vanhojen lastenlaulujen pysyvään suosioon.⁹ Näitä päätelmiä voidaan soveltaa myös opetuslauluihin. On hyvä myös pitää mielessä, että esimerkiksi kouluissa on laulettu paljon muutakin kuin las-

3 Guttman 2014, 7–8.

4 Wagner 2014, 155–156.

5 Buckingham & Scanlon 2005, 46.

6 Opetuslauluista on tehty opinnäytteitä kasvatustieteiden alalla. Ks. Pitkänen 2022.

7 Martin 2004.

8 Pitkänen 2022, 22; Ferreri & Verga 2016; Eerola & Saarikallio 2010.

9 Beckman Sundh 2022, 8.

tenlauluja, muun muassa virsiä ja isänmaallisia lauluja. Kuten ruotsalaisia koulujen laulukirjoja tutkinut Märta Netterstad on osoittanut, näillä lauluilla on ollut tärkeä sijansa koulujen tarjoamassa moraalikasvatuksessa.¹⁰ Myös muita kuin varsinaisia opetuslauluja on siis käytetty opetustarkoituksissa ja yhteislaulu on jo pitkään ollut vakiintunut väline yhteiskunnallisesti toivottavien arvojen ja tapojen välittämiseen oppilaille.

Musiikkikasvatuksen tutkija Annika Tammela on väitöskirjassaan *Kansakoululaisten lauluarteisto* tutkinut vuosina 1949–1959 koulua käyneiden kouluajan laulukokemuksia muistitietohistorian menetelmin.¹¹ Tammela toteaa lapsuudesta tuttujen laulujen kantavan vahvoja tunne-muistoja. Hänen tutkimukseensa osallistuneet ikäihmiset kokivat laulun arvot merkityksellisinä ja osallistuivat mielellään laulujen muisteluun muun muassa yhteislaulun keinoin. Palaamme Tammelan havaitsemiin osallisuuden ja toimijuuden kokemuksiin vielä edempänä. Tutkimuksemme kannalta olennaista ei olekaan *Lasten liikennelaulun* toimivuus opetusmenetelmänä, vaan sen kiistämätön suosio siitäkin huolimatta, että se on oman aikansa tuote ja edustaa sellaista liikennekasvatuksellista ajattelua, jota on 1950-luvulta lähtien arvosteltu ankarastikin.

Liikennehistorioitsija Peter Norton on tunnistanut neljä paradigmaa Yhdysvaltojen liikenneturvallisuusajattelun kehityksessä. Yhdysvalloissa heräsi autoilun alkuvuosikymmeninä laajapohjainen liike autoistumista vastaan. Viattomien jalankulkijauhrien ja vauhtihirmuautojen välinen vastakkainasettelu vaihtui kuitenkin 1930-luvulla kontrolliparadigmaan. Autojen kiihtyvää vauhtia ei enää yhdistetty vastuuttomuuteen, vaan asiantuntijoiden rooli korostui liikennesuunnittelussa. Vastuu liikenneturvallisuudesta jakautui nyt myös lapsille. Liikennekasvatuksen myötä lapset oppivat, että tiet kuuluivat autoille ja jalankulkija oli vastuussa omasta turvallisuudestaan. Autoteollisuuden ja autoilijoiden etujärjestöt olivat Nortonin mukaan kontrolliparadigman takana.¹²

Liikenneonnettomuuksien uhriluku kasvoi kuitenkin vääjäämättä. 1960-luvulla kolmas paradigma haastoi kaikkitietäviä liikennesuunnitte-

10 Netterstad 1982.

11 Tammela 2022.

12 Norton 2015, 323–327.

lijoita ja itsesääteleviä etujärjestöjä Yhdysvalloissa. Jalankulkijat katosivat keskustelusta kokonaan. Huomio keskittyi turvallisen auton suunnitteluun. Auton tarkoituksena oli nyt suojella matkustajia väistämättömän kolarin sattuessa, tarvittaessa keinoin, jotka olivat riippumattomia autoilijan halukkuudesta noudattaa turvallisuussuosituksia. Nortonin mukaan tämä ”kolarikykyparadigma” väistyi 1980-luvun kuluessa nykypäivänäänkin vallitsevan vastuuparadigman tieltä. Vastuuta alettiin palauttaa autoilijoille lainsäädännön ja liikennekasvatuksen keinoin.¹³

Vaikka Norton myöntää, ettei neljän paradigman mallia ehkä voi suoraan soveltaa Atlantin toisella puolella, on toisen kontrolliparadigman piirteitä tunnistettavissa tutkimuksemme kohteesta 1950–1960-luvuilla. Historioitsija Kai Nowak on tutkinut saman aikakauden Länsi-Saksan kokemaa ”liikennekriisiä” ja havainnut, että kasvaviin liikenneturmalukuihin vastattiin voimakkailla kasvatuksellisilla pyrkimyksillä, joiden keskiössä oli yksilön itsehallinta ja jotka johtivat paradigman vaihtumiseen.¹⁴ Asiantuntijadiskurssissa ja julkisissa liikenneturvakampanjoissa fokus siirtyi järkeen ja rangaistuksiin vetoamisesta toivotun käytöksen sisäistämiseen. Liikennekasvatuksen tavoitteena oli vahvistaa liikenteessä liikkuvien itsesääteilyä ja kykyä sopeutua erilaisiin tilanteisiin. Kuten liikennekin, liikenneturvallisuus oli jatkuvassa liikkeessä. Yksilöiden selviytymiskyvyn kohentaminen vaati itsekasvatusta ja rutiniin sisäistettyjä, mutta joustavia käytäntöjä, jotta liikennejärjestelmä itse pysyisi sujuvana. Nowakin havainnot ovat sovellettavissa myös Suomessa suosituihin liikennekasvatuksen muotoihin 1950- ja 1960-luvuilla.

Suomalainen Tapaturmantorjunta ry:n liikennejaosto Talja oli perustettu jo vuonna 1938, kun 1920-luvun lopulla toimintansa aloittanut Liikennekulttuurikomitea liittyi vuonna 1935 perustettuun Tapaturmantorjuntayhdistykseen. Taljan tehtäviin kuului alusta alkaen myös liikennekasvatuksellisen materiaalin tuottaminen. 1940-luvun lopulta lähtien Talja tuotti kymmenittäin erilaisia elokuvia painetun materiaalin ohella. Kopioita näistä elokuvista lainattiin, myytiin ja lahjoitettiin eri

13 Norton 2025, 330.

14 Nowak 2016, 135.

tahoille, esimerkiksi kouluihin.¹⁵ Niitä saattoi myös nähdä elokuvateattereissa esitysten alussa ja muissa julkisissa yhteyksissä.¹⁶ Vuonna 1952 Taljalle annettiin valtuutus hoitaa laissa määrättyjä toimia liikenneturvallisuuden kohottamiseksi. Rahoitusta se sai autoilijoiden pakollisesta liikennevakuutuksesta kertyvistä varoista. Samalla perustettiin Taljan neuvottelukunta, johon kuului kaikkien kolmen yksityisautoilijayhdistyksen sekä ammattiautoilijoiden yhdistysten lisäksi muita autoilijoiden, poliisin, julkisen liikenteen sekä hallinnon edustajia. Siihen kuuluivat myös edustajat kouluhallituksesta ja Lastensuojelun Keskusliitosta.¹⁷ *Lasten liikennelaulun* synty sijoittuu siis aikaan, jolloin liikenneturvallisuudesta oli Suomessa juuri muodostunut merkittävä yhteiskunnallinen kysymys. Kulttuurituotteena ja musiikkikappaleena laulu liittyy monella tapaa liikenneturvallisuuden keskeisiksi määriteltäviin tekijöihin, kuten seuraavassa käy ilmi.

Lasten liikennelaulu kappaleena ja kulttuurituotteena

Suojatietä muista sä käyttää,
se kadun poikki vie.
Valkoviiva ohjaa ja näyttää
missä on suojatie.
Niin vasemmalle, kuin oikealle
katsahda sittenkin,
silloin et jää auton alle
tiesi on turvaisin.

Lasten liikennelaulun mahdollisesti ensimmäinen julkinen esitys talentui uutisfilmiin (Finlandia-katsaus n:o 274) vuonna 1955 öljy-yhtiö Shellin Helsingin Kaisaniemeen rakennuttaman liikennepuiston avausten yhteydessä. Lehtitietojen mukaan Shell oli myös kustantanut kappaleen säveltämisen. Laulun sijaan ääniraidalla kuullaan selostus ta-

15 Salovaara 1976, 159–160.

16 Männistö-Funk 2023, 1.

17 Salovaara 1976, 58–59.

pahtumista, mutta filmillä näkyy Georg Malmstén (1902–1981) energisenä johtamassa lapsikuoroa.¹⁸ Rakastettu suomalainen säveltäjä, laulaja ja kapellimestari esitti säveltämänsä kappaleen, jonka oli sanoittanut Helena Eeva (1923–1960), salanimeltään Asser Tervasmäki. 36-vuotiaana menehtynyt Helena Eeva oli tuottelias iskelmien sanoittaja 1940- ja 1950-luvuilla. Yleisen käytännön mukaisesti sekä mahdollisesti iskelmämusiikin vähäisen arvostuksen vuoksi hän toimi salanimien turvin.¹⁹ Toisaalta salanimi saattoi toimia sanoittajan tavaramerkkinäkin. Kun populaarimusiikin arvostus kasvoi 1960-luvulla, monista Helena Eevan sanoittamista kappaleista tuli ikivihreitä – kuten *Lasten liikennelaulusta*.

Lasten liikennelaulua ei kuitenkaan suunniteltu pelkäksi viihteeksi. Helsingin poliisisoittokunnan kapellimestarina Georg Malmsténin tavoite oli opettaa lapsille liikenneturvallisuuden perusasiat, mutta samalla myös kasvattaa luottamusta poliisiin sotien jälkeisessä Suomessa.²⁰ Malmsténin elämäkerturi Sakari Warsell kuvailee sodanjälkeisiä levottomia aikoja ja ”santarmimallin” mukaisia otteita, jotka lokasivat poliisin mainetta. Varhaisena ”pehmeän vallan” käyttönä voidaan nähdä Helsingin poliisilaulajien mieskuoron perustaminen vuonna 1943. Helsingin apulaispoliisimestari Otto Kosonen (1895–1978) ryhtyi kokoamaan orkesteria pääkaupunkiin kokoontuvista viipurilaisista muusikoista ja lakkautettujen suojeluskuntien soittokunnista. Warsell on verrannut poliisisoittokunnan perustamista tehdaspatriunoiden 1870-luvulla perustamiin soittokuntiin, joiden tarkoituksena oli myönteisen ilmapiirin luominen työväen keskuudessa. Poliisisoittokunnan ensimmäisiä kiertueita suunnattiinkin tehtaisiin ja vankiloihin. Georg Malmstén oli sota-aikana palvellut musiikkiluutnanttina, muttei saavuttanut nuoruuden haavettaan, sotilaskapellimestarin uraa. Warsellin mukaan kutsu Helsingin poliisisoittokunnan kapellimestariksi vuonna 1948 toteutti unelman ainakin osittain. Warsellin mukaan poliisin ”pr-toiminnalle Malmsténin kaltainen legenda oli korvaamaton”.²¹ Malmsténin omaelämäkerrassa

18 *Finlandia-katsaus* 274. Suomi-Filmi Oy 1955.

19 Gronow 2022.

20 Kari & Airinen 2002, 11.

21 Warsell 2002, 492–497.

poliisisoittokunnan merkitytä sotien jälkeisinä vuosina luonnehditaan yhteiskuntarauhan kannalta merkitykselliseksi. Sen avulla voitiin ”parantaa poliisin ja yleisön välisiä suhteita ja edistää rauhanomaista rinnakkaiseloä” – niissäkin piireissä, jotka ”tuntevat kaunaa kiiltävänappisia kohtaan.”²²

Poliisisoittokunnan tarve ja sen toiminnan edellytykset syntyivät poliisin yhteiskunnallisen roolin muutoksen aikakaudella. Keskeinen murros koski suhtautumista voimankäyttöön. Muutosta on kuvailtu siirtymäksi vaikenevasta vallankäytöstä suostuttelevaan puheeseen ja neuvottelutaitoon.²³ Musisoiva poliisi suostutteli kansalaisia osallistumaan yhteisten sääntöjen noudattamiseen koko kehoa aktivoivan marssilaulun kautta. *Lasten liikennelaulun* esityksissä poliisiorkesteri ja kansalaisia edustavat lapset esittivät ihanteellista suostuttelutilannetta yhdessä. Malmstén levytti kappaleen Odeonille vuonna 1955 Kulosaaren yhteiskoulun oppilaskuoron kanssa, eli myös levytyksessä lapsikuoro oli tärkeä, uudenlainen elementti.

Lasten liikennelaulu on marssi, mikä ei ole levytetyissä lastenlauluissa kovin yleistä, vaikkei toisaalta tavatonkaan, onhan esimerkiksi *Elefanttimarssi* yksi suosituimmista suomalaisista lastenlauluista. Lapset myös lauloivat sekä kouluissa että harrastusten yhteydessä paljon sellaista musiikkia, jota ei varsinaisesti ollut tarkoitettu lastenmusiikiksi, esimerkiksi isänmaallisia lauluja ja erilaisten liikkeiden ja yhdistysten lauluja, jotka usein olivat marsseja. Malmsténin tuotannossa oli runsaasti lastenlauluja, joista ainakin yksi *Lasten liikennelaulun* lisäksi oli marssi, mutta myös aikuisyleisölle tarkoitettuja marssikappaleita. Malmsténin 1930-luvulla levyttämä lastenlaulu *Tinapoikain marssi* viittasi monin tavoin armeijaan ja sotimiseen, olivathan sen aiheena tinasotilaat. *Lasten liikennelaulussa* marssi ei ole yhtä ilmeinen valinta. Musiikkilaji tuntuuakin alleviivaavan laulun yhteyttä poliisivoimiin, sillä marsseilla oli keskeinen asema poliisisoittokunnan ohjelmistossa.

22 Malmstén & Rahikainen 1964, 162.

23 Ilkka Levä on tutkinut tätä murrosaikaa psykohistoriallisesta näkökulmasta väitöskirjassaan. Levä 2008.

Omaelämäkerrassaan Malmstén itse kuvaili marssien merkitystä seuraavasti: ”Virkapuku ja torvisoitto ikään kuin kuuluvat yhteen, eikä poliisien työ suinkaan ole rosvojen vangitsemista joka hetki, vaan siihen liittyy arvaamattoman paljon edustusluonteisia tilaisuuksia, alkaen nyt jo perinteeksi muodostuneesta Aleksin joulukadun avausmarssista.”²⁴ Poliisisoittokunnan edustusmarssit musiikin tahdissa eivät ehkä olleet yhtä mahtipontisia ja vakavia kuin armeijoille ja sotaväelle tyypilliset marssiparaatit, mutta niitä voi silti pitää yhtä lailla julkisen vallankäytön näkyvinä ja kuuluvina osoituksina.²⁵ Marsseilla Malmsténin orkesteri teki vaikutuksen Helsingin laitapuolen kulkijoihinkin, ainakin jos omaelämäkerran eloisaan kuvaukseen on uskominen:

Musta-Maijamme pysähtyi Karhupuiston kohdalle, ja siitä alkoi lappaa virkapukuista poliisia penkillä istuvien järkytykseksi. Ehdin huomata kolme miestä penkillä ja pullon, joka kiersi miehestä mieheen, kun äijät saivat äkkiä jalat alleen. Pystytimme nuottitelineet puistoon kuin mitään ei olisi tapahtunut, ja kajautimme ensimmäisen marssin.²⁶

Pensaassa piileksivät miehet tervehtivät heti ”Joria” suosionosoituksin. Myös vankilakonsertissa marssi ”Vanhat toverit” (alk. saksalaisen Carl Teiken [1864–1922] säveltämä marssi *Alte Kameraden*) palkittiin ”raikuvalla aplodimyrskyllä”.²⁷ Malmstén lauloi marssilauluja ennen *Lasten liikennelaulua* myös Puolustusvoimien ja Yleisradion järjestämän marssisävellyskilpailun yhteydessä Helsingin Varuskuntasoyttokunnan säestyksellä.²⁸ Muuhun viihdemusiikkiin verrattuna marssit olivat vähemmässä määrin Yleisradion soittokieltojen ja -rajoitusten kohteena.²⁹ *Lasten liikennelaulua* voi tulkita sanoituksen, sävellyksen ja esitystavankin puolesta aikakauden vaatimuksiin sopivaksi kokonaisteokseksi.

24 Malmstén & Rahikainen 1964, 161.

25 Vuolio 2004, 63.

26 Malmstén & Rahikainen 1964, 163.

27 Ibid., 163. *Alte Kameraden*-marssin historiasta ks. Ahlsved, Kaj: ”Marscher som fotbollskultur.” *Vasabladet* 2.8.2015, 16–17.

28 Warsell 2002, 488.

29 Tikka 2022, 188.

Vuonna 1960 Talja ry ja Shell teettivät laulusta koulukäyttöön tarkoitetun lyhytelokuvan nimellä *Lasten liikennelaulu*. On epäselvää, oliko Taljalla roolinsa jo laulun tilaamisessa ja oliko se jo aiemmin tehnyt yhteistyötä Shellin kanssa esimerkiksi liikennepuistoon liittyen. Tämä on mahdollista, sillä 1960-luvulla Talja teki yhteistyötä öljy-yhtiöiden kanssa esimerkiksi heijastinkampanjoinnissa. Viimeistään elokuvan myötä Talja joka tapauksessa otti laulun omakseen ja antoi sille näkyvän aseman valistustyössään. Vuonna 1976 ilmestyneeseen Taljan historiikkiinkin laulun sanat on painettu kokonaisuudessaan paraatiesimerkkinä musiikista liikenneturvallisuuksien välineenä.³⁰

Lasten liikennelaulu -elokuvan tekijöiksi mainitaan Taljan toimihenkilö Helge Paalimäki sekä elokuvaohjaaja Jorma Kaarna. Elokuvassa Malmstén johtaa Helsingin poliisioittokuntaa sekä neljän lapsilaulajan Pikku Kipparit -ryhmää. Kaikki, Pikku Kipparit mukaan lukien, ovat pukeutuneet poliisin univormuun. Pikku Kipparit oli neljän koulupojan lauluryhmä, jota yksi sen jäsenistä yleensä säesti haitarilla. He olivat juuri edellisenä vuonna julkaisseet EP-levyllisen lastenmusiikkia. Levyyn kansipapereissa Pikku Kipparit esiintyivät leikkisästi merirosvojen ja cowboyn asuun pukeutuneina, ja saatetekstissä heissä kuvailtiin olevan ”samaa hurttia huumoria” kuin kuuluisissa ”aikamiesveljissäänkin”, siis suosituissa Kipparikvartetissa. *Lasten liikennelaulu* -lyhytelokuvassa Pikku Kipparit esiintyivät kuitenkin hillityn ryhdikkäinä, vaikkakin hymyssä suin, ja vetivät lopuksi Malmsténin johdolla vakavina käteensä poliisihatun lippaan.

Elokuvan alussa Malmstén esittelee kappaleen, toteaa sen olevan ”monelle jo tutun” ja kehottaa katsojia liittymään kertosaakeeseen. Laulun soidessa elokuva näyttää katsojalle kaksi lasta kulkemassa erilaisissa autoliikenteen aiheuttamissa vaaratilanteissa järkevinä ja valppaina. Laulun sanoitusta vastaavissa kohdissa nähdään myös opastava poliisi ja lapsiaan kotiin odottava äiti.³¹

Lasten liikennelaulun suosioon ovat mitä todennäköisimmin vaikuttaneet osaltaan myös laulun melodia ja rytmi. Historioitsija William

30 Salovaara 1976, 139, 174.

31 *Lasten liikennelaulu*, Liikenneturva.

H. McNeill on kunnianhimoisessa ja kritisoidussa teoksessaan *Keeping Together in Time: Dance and Drill in Human History* esittänyt, että lihasten rytmisen liike ja yhteislaulu tai -lausunta tiivistävät ryhmän yhteishenkeä ja muokkaavat ihmisyksilön tunne-elämää.³² McNeillin väitteiden yksityiskohtiin paneudutaan tuonnempana, mutta tässä voimme ainakin todeta, että *Lasten liikennelaulun* esitykset toimivat esimerkkinä ilmiöstä, jota McNeill kutsuu käsitteellä *muscular bonding*: mielihyvää herättävän yhteishengen muodostuminen rytmillisen, synkronisoidun toiminnan kautta.³³ Edellä mainittu musiikkikasvatuksen tutkija Annika Tammela havaitsi osallistavassa tutkimuksessaan ikäihmisten laulumuistoista, että muistelutilanteessa, jossa soitettiin vanhoja lastenlauluja, *Lasten liikennelaulu* vaikutti fyysisesti osallistujiin: "[--] suurin osa laulaa mukana innokkaasti ja rytmittää mukana jaloillaan tai keinuu. Laulua ehdottanut Sirpa osaa laulun kokonaan ulkoa ilman sanoja."³⁴

Musiikkitieteilijä Ulla Beckman Sundh on esittänyt, että joidenkin melko vanhojenkin lastenlaulujen pysyvä suosio johtuu laulujen musiikillisten ja sanoituksellisten ominaisuuksien ohella myös yhteiskunnallisista olosuhteista, jotka ovat vaikuttaneet näkemyksiin lapsista ja laulusta laulujen olemassaolon aikana.³⁵ 1800-luvun loppupuolella ja 1900-luvun alussa lastenlaulujen säveltäjät saattoivat mukailla kansanlaulujen sävelmiä kansallisromantiikan hengessä.³⁶ Sävelen tuttuus ja myönteiset kulttuuriset mielleyhtymät varmistivat joidenkin tällä tavoin syntyneiden lastenlaulujen suosion. Ruotsalaisen sanoittaja Alice Tegnérin (1864–1943) laulujen pitkää suosiota on toisaalta selitetty sanoituksen yksinkertaisuudella ja ”ajattomuudella”.³⁷ Siksi on vaikeaa arvioida, mikä suhteellinen vaikutus laulun melodialla, rytmillä tai sanoituksella on ollut *Lasten liikennelaulun* suosioon. On kuitenkin selvää, että musiikilliseen ja sisällölliseen laatuun panostettiin – Shell-yhtiön

32 McNeill 1995, viii.

33 Ibid., 2–3.

34 Tammela 2022, 146.

35 Beckman Sundh 2022, 8.

36 Ibid., 20.

37 Ibid., 28.

rahoitus selittäisi osaltaan mahdollisuuden palkata korkeatasoiset ammattilaiset niin sanoittajan kuin säveltäjänkin tehtävään.

Autoilijoita edustavat Taljan jäsenyhdistykset kokivat, että juuri autoilijat rahoittivat liikenneturvallisuuden edistämistä Suomessa. Siksi yhdistys pyrki mieluummin painottamaan yksilön vastuuta käyttämällä asennekasvatusta ja suostuttelevia ”pehmeitä” menetelmiä kuin edistämällä autoilijoita velvoittavia lakimuutoksia. Myös lapsille suunnatussa valistuksessa liikennetilanteita lähestyttiin autoilijoiden näkökulmasta, josta katsottuna tyypillinen riskitilanne oli esimerkiksi lasten yhtäkkinen ilmaantuminen tielle auton eteen. Kansainvälisesti tällainen kadulle ryntäävän jalankulkijan kliseinen hahmo oli tapa vastuullistaa jalankulkijoita liikenneturvallisuudesta ja korostaa katujen kuulumista ennen muuta autoille.³⁸ *Lasten liikennelaulussa* ja Taljan siitä tekemässä elokuvassa korostuvatkin sellaiset myös muiden Euroopan maiden liikennevalistuksessa 1970-luvulle saakka vahvoina näkyvät piirteet kuin keskittyminen oikeaoppiseen ja kurinalaiseen kadun ylitykseen, katujen vapauttaminen autoliikenteelle ja motorisoimattomien liikenteen osapuolien velvoittaminen valppauteen ja sääntöjen seuraamiseen.³⁹

1950-luvun alussa Suomessa huolestuttiin liikenneonnettomuuksien jyrkästä kasvusta. Liikennetapaturmien ja -kuolemien huippuvuodet olivat kuitenkin vielä edessäpäin. Vasta 2000-luvun alussa liikennekuolemat vähenivät 1950-luvun alun tasolle.⁴⁰ Onnettomuuksissa kuolleiden tai loukkaantuneiden määrää pidettiin jo 1950-luvulla korkeana, mutta luvut kasvoivat entisestään autokannan kasvaessa. Kaikkien aikojen ennätys liikennekuolemissa koettiin vuonna 1972. Lasten osuus onnettomuuksien uhreista oli suuri. Ennätysvuonna 1972 kuolleista pyöräilijöistä 30 prosenttia ja kuolleista jalankulkijoista 19 prosenttia oli alle 14-vuotiaita.⁴¹ Toisaalta yli 65-vuotiaita kuoli liikenteessä vielä enemmän kuin lapsia, mutta heihin ei erityistä valistusta kohdistettu.

38 Norton 2015, 75–78.

39 Ks. Moran 2006; Emanuel 2021.

40 Parkko 2007.

41 Koivurova 1974, 117.

Lapset liikkuiivat 1950- ja 1960-luvuilla hyvin itsenäisesti ja omatoimisesti kaduilla ja teillä. Samalla alettiin kuitenkin myös suunnitella yhä enemmän sellaisia erityisesti lapsille tarkoitettuja tiloja kuin leikkikenttiä ja lapsiin liittyvä turvallisuusajattelu voimistui.⁴² Molemmat ilmiöt ovat näkyvissä Taljan lapsille ja lasten vanhemmille suuntaamissa valistusmateriaaleissa, joihin lukeutui audiovisuaalisen materiaalin lisäksi runsaasti painotuotteita. Talja jakoi kouluihin *Liikenneaapinen*-vihkosia vuodesta 1951 alkaen. Lisäksi se tuotti erilaisia opettajille ja kouluille suunnattuja liikenneopetusmateriaaleja. Alle kouluikäisiä lapsia tavoiteltiin vanhemmille suunnattujen lehtisten kautta. Taljan seuraajaksi vuonna 1971 perustettu Liikenneturva jatkoi valistusmateriaalin tuottamista ja laajensi kohderyhmää niinkin pieniin lapsiin kuin kolmivuotiaisiin. Painetuissa 1950-luvun materiaaleissa viesti oli hyvin yhteneväinen *Lasten liikennelaulun* kanssa: lasten mieleen teroitettiin liikennesääntöjä, varovaisuutta ja valppautta, joiden oli määrä suojata heidän itsenäistä kulkuaan liikenteessä. Myöhemmissä materiaaleissa valistus siirtyi enemmän erityisten vaaranpaikkojen tunnistamiseen, eikä lasten liikkuminen missä tahansa liikennemäyristöissä ollut enää oletusarvo.⁴³

Toisenlaista pedagogiikkaa edustivat lasten liikennekaupungit, joissa lapset pääsivät kokeilemaan liikenteessä liikkumista varsinaiselta liikenteeltä suljetuissa olosuhteissa. *Lasten liikennelaulun* esitettiin ensimmäistä kertaa tällaisessa liikennekaupungissa Helsingissä. Maailman mahdollisesti ensimmäinen opetuskäyttöä ja liikennekasvatusta varten suunniteltu liikennekaupunki oli Safety Town, joka avattiin vuonna 1937 Ohion Mansfieldissä.⁴⁴ Heti seuraavana vuonna Ison-Britannian liikenneministeri avasi Lontoon Tottenhamiin liikennepuiston nimeltä Model Traffic Area No. 1.⁴⁵ Suomen ensimmäiset lapsille tarkoitettut liikennekaupungit olivat väliaikaisia rakennelmia, mutta pysyviä liikennepuistoja perustettiin 1950-luvun puolivälistä lähtien. Ensimmäiset avattiin Tampereelle, Helsinkiin ja Kemiin. 1960-luvulla Talja myös

42 Moll & Nevalainen 2018.

43 Taljan ja Liikenneturvan arkisto/ 5. Liikennekasvatus, Mobilia, Kangasala.

44 Schwebel ym. 2014, 827.

45 Friends of Lordship Recreation Ground. "Model Traffic Area."



Kuva 1. Lasten liikennekaupungin avajaiset 20.5.1958. Liikennepoliisi ohjaa pyöräilevää tyttöä. Kuva: Osuusliike Elannon kokoelma, Helsingin kaupunginmuseo. Kuvaaja Teuvo Kanerva.

julkaisi kunnille tarkoitetun oppaan liikennepuistojen rakentamiseen ja alkoi kouluttaa puistojen toiminnasta vastaavia henkilöitä. Voidaan ajatella, että liikennekaupunkeja haluttiin rakentaa, koska liikennesääntöjen harjoittelua oikean liikenteen keskellä pidettiin liian vaivalloisena tai vaarallisena.⁴⁶ Toisaalta voidaan kuitenkin myös ajatella, että pienoiskaupunki oli itsessään hauska ja houkutteleva. Lapsia siis koetettiin lähestyä viihdyttävillä ja mielenkiintoa herättävillä tavoilla.

Ensimmäiset liikennekaupungit olivat kaupallisia yhteistyöhankkeita, kuten myös Shellin sponsoroima Helsingin liikennepuisto. Osa liikennepuiston viiheellisestä toiminnasta oli kuitenkin julkisen vallan, eli poliisiviranomaisten järjestämää. Helsingin poliisioittokunnan kapellimestarina Georg Malmstén esiintyi poliisin univormussa sekä tässä että muissakin *Lasten liikennelaulun* julkisissa esityksissä. Uutisfilmissä Helsingin liikennepuistosta vuodelta 1955 näkyy myös katkelma poliisin nukketeatterin liikennekasvatuksellisesta esityksestä.⁴⁷ Nukketeatterin rakennuksesta, käsikirjoituksesta ja esityksestä vastasivat poliisit. *Helsingin Sanomien* toimittaja vitsaili, että ”kysymyksessä tuntuu olevan todellinen poliisivaltio”.⁴⁸ Poliisin nukketeatteri oli liikennepuiston ja liikennelaulun ohella kolmas liikennekasvatuksen menetelmä, jota voi kutsua opetusviihteeksi. Liikennepuistossa esitettyä ohjelmistoa, *Lasten liikennelaulu* sekä nukketeatteria, hyödynnettiin vielä 1957 Helsingin Moottorikerhon järjestämässä ”lasten liikennejuhlassa”, tällä kertaa elokuvateatterin sisätiloissa, missä Malmstén ja poliisioittokunta otettiin vastaan ”villillä riemulla”.⁴⁹ Nukketeatterin esittämä näytelmä julkaistiin myöhemmin kirjana nimeltä *Lasten liikennekirja*, jonka laulujen joukosta kuitenkin puuttui *Lasten liikennelaulu*.⁵⁰

46 Saharinen 2009, 86; Sornikivi 2008, 16–17.

47 *Finlandia-katsaus* 274. Suomi-Filmi Oy 1955.

48 ”Nuket eivät sentään ole heidän työtään, vaan rouva Irene Batujeffin.” Ks. ”Seis, kun palaa punavalo’ – Mallikelpoinen liikennekaupunki Kaisaniemessä.” *Helsingin Sanomat* 23.9.1955, 8. Nukkien valmistaja oli venäläissyntyinen Irina Batujeva, taiteilijanimeltään Irene Battu, Helsingin Venäläisen Studion ja Suomalaisen Nukketeatterin perustaja. Siren 2017, 222–224.

49 ”Lasten liikennejuhla”. *Helsingin Sanomat* 28.4.1957, 11.

50 Kukko 1961.

Poliisisoittokunnan ohjelmistossa *Lasten liikennelaulu* saavutti vanhan sijan. Yleisradiokin oli valmis tekemään poikkeuksen iskelmien ja kuplettilaulujen esitysrajoituksista. Marko Tikan mukaan Georg Malmsténin levytyksistä Yleisradion radiosoittoon ilman rajoituksia hyväksyttiin ainoastaan yksi kappale, *Lasten liikennelaulu*.⁵¹ 1960-luvun lehtiaineisto osoittaa poliisisoittokunnan esittäneen sitä erilaisissa juhlatilaisuuksissa ja konserteissa muiden Malmsténin suosittujen lastenlaulujen ohella. Esimerkiksi vuonna 1963 poliisien päivän ulkoilmajuhlissa kuultiin ”nuorimpien kuulijoiden iloksi laulut Mikkihiiri merihädässä, Sairas karhunpoika ja Lasten liikennelaulu.”⁵² Poliisisoittokunnan vieraillessa seuraavana vuonna Espoossa vammaisten lasten kuntoutuskodissa, ”[r]iemukkainta oli, kun lapset saivat laulaa yhdessä Georg-sedän kanssa liikennelaulun kertosäkeet.”⁵³ Malmsténin jo luovuttua kapellimestarin tehtävästä hän oli vuonna 1967 mukana poliisien ja koululaisten yhteisessä konsertissa Kouluradiossa ”laulattamassa liikennelaulua ja kertomassa sen merkityksestä.”⁵⁴ Poliisisoittokunta ja radiosoitto, sekä näiden kahden erilaiset yhdistelmät, olivat siis suuressa roolissa *Lasten liikennelaulun* tekemisessä tunnetuksi. Samalla laulu alleviivasi ja pönkitti poliisivoimien asemaa lasten liikennevalistuksen antajana.

Poliisisoittokunta esitti laulua mitä erilaisimmissa yhteyksissä, esimerkiksi vuoden 1975 Kesäkatu-tempauksessa, jossa Helsingin Aleksanterinkadusta tehtiin kahdeksi kuukaudeksi ”luonnonsuojelukatu”. *Helsingin Sanomien* toimittaja kommentoi, että ”Lasten liikennelaulu reippaana marssina on Aleksin vilскеessä ’luonnonsuojelua’ sekin.”⁵⁵ Lau-

51 Tikka 2022, 191–192. Malmsténin tuotannosta vuosina 1948–1955 esitysrajoituksen alaisena oli 32,6 prosenttia, mikä oli enemmän kuin Reino Helismaalla (31,3), Tapio Rautavaaralla (26,1) ja Kipparikvartetilla (10,5), mutta vähemmän kuin A. Aimolla (78,5) ja Esa Pakarisella (100).

52 ”Värikäs juhla ulkoilmassa poliisien päivän kunniaksi”. *Helsingin Sanomat* 2.9.1963, 7.

53 ”Rinnekodissa vietettiin iloinen kuntouttamisjuhla”. *Helsingin Sanomat* 24.12.1964, 5.

54 ”Poliisi ja lapset konsertissa”. *Helsingin Sanomat* 22.5.1967, 3. Mielenkiintoista kyllä, Lasten liikennelaulu mainitaan vain lyhyesti Malmsténin omaelämäkerrassa.

55 ”Kesä-Aleksi kerää rahaa Kesonsuolle”. *Helsingin Sanomat* 17.6.1975, 3.

lu pysyi soittokunnan ohjelmistossa Malmsténin kuolemankin jälkeen, kuten myös monet muut hänen sävellyksistään. Vuonna 1982 *Uuden Suomen* artikkelissa kerrottiin, että soittokunta saattoi ensitahtien jälkeen esittää *Lasten liikennelaulun* yhteislauluna ilman soittoa. Artikkelin myötä nosti esiin soittokunnan alkuperäistä tarkoitusta: ”Mikään ei ole sen parempi keino lähentää yleisön ja poliisin välisiä suhteita kuin puistokonsertti. Mukaan tulevat jopa pulssaritkin!”⁵⁶

Perustellusti voidaan esittää poliisisoittokunnan toimineen poliisin imagon kiillottajana ja *Lasten liikennelaulun* tämän imagokampanjan vetonaulana. Laulu loi positiivista mielikuvaa poliisista niin sanoillaan kuin esittämisyhteyksilläänkin. Samalla se vahvisti ajatusta poliisista liikenneturvallisuuden ylimpänä asiantuntijana ja opettajana ajankohtana, jona liikenneturvallisuus oli noussut merkittäväksi yhteiskunnalliseksi kysymykseksi. Lisäksi laulu kutsui lapset ja aikuisetkin samaistumaan poliiseihin omaksumalla näiden neuvot ja ohjeet toistamalla niitä hyvillä mielin reippaan marssin kertosäkeen tahdissa. Alleviivatuummin tämä tavoiteltu samaistuminen näkyi Pikku Kipparien poliisiasuissa heidän esittäessään laulua. Laulun myötä lapsista itsestään tuli pieniä poliiseja, jotka ohjasivat itseään ja muitakin käyttäytymään liikennesääntöjen mukaisesti.

Suostuttelemisen keinot liikennelauluissa

Kaupunki on kauhean suuri,
joskus se eksyttää.
Ällös pelkää on apu juuri
poliisista tää.
Hän voipi vaikka neuvoa, taikka
muutenkin auttaa niin.
Siinä missä on paha paikka,
turvaudu poliisiin.

56 ”Arthurilla ja pojilla keikkoja riittää.” *Uusi Suomi* 30.6.1982.

Liikennekasvatuksellisia lauluja sävellettiin Yhdysvalloissa jo 1930-luvulla. Iskelmäsanottaja Irving Caesarin (1895–1996) lapsille suunnatut *Songs of Safety*, turvallisuuslaulut, varoittivat vaaroista liikenteessä ja työmailla sekä kasvattivat valppauten kaupunkiympäristössä ja luottavaiseen asenteeseen virkavaltaa kohtaan.⁵⁷ Samoin Ison-Britannian liikennekasvatuskampanjoissa 1930-luvulla vastuullistettiin jalankulkijat pitämään huolta omasta turvallisuudestaan.⁵⁸

Kuten kaupunki- ja liikennesuunnittelun tutkija Carolyn McAndrews on todennut, perinteinen ja ammatillinen liikennekasvatus perustui oletukseen siitä, että taitamaton ja sääntöjen vastainen autoilu, pyöräily ja jalankulku olivat liikenneonnettomuuksien pääsyitä. Sopivana keinona liikenneturvallisuuden parantamiseksi pidettiin siis tiellä liikkuvien ihmisten käytöksen korjaamista. Yksilöiden kausaalinen vastuu törmäyksistä ja loukkaantumisista oikeutti yksilöiden käytöksen sääntelyn. Julkisessa keskustelussa ja jopa asiantuntijakirjallisuudessa on nykypäivään saakka pidetty liikenneturvallisuutta yksityisenä ja yksilöllisenä käytösongelmana, jonka seuraukset oikeuttavat julkisen väliintulon.⁵⁹

Suomessa liikenteen vaaroihin havahduttiin 1930-luvulla. Varsinaisista liikennevalistusta alettiin kehittää 1950-luvun kuluessa. Liikennevalistuksella pyrittiin kasvattamaan sekä lapsia että aikuisia kuuliaisiksi ja vastuullisiksi kansalaisiksi, jotka hyväksyisivät yhteiskuntajärjestyksen ja pyrkisivät aktiivisesti ylläpitämään sitä. Viestin ajateltiin jäävän paremmin mieleen, jos se esitettäisiin viihteellisessä muodossa. 1950-luvulta lähtien Talja ry tilasi kuuluisilta iskelmätähdiltä liikenneturvallisuusaiheisia kappaleita jokavuotisiin Liikenneviikko-tempauksiinsa. Viihteen merkitys liikennekasvatuksessa oli kansainvälisesti tunnustettu. Poliisin nukketeatterillakin oli kansainvälisiä esikuvia.⁶⁰

57 Krawetz 2022, 146–147, 159–160.

58 Guttman 2014, 36–37.

59 McAndrews 2013, 756.

60 Pohlmann 2009, 25–26. Nowak (2016) ajoittaa ensimmäisen saksalaisen ”liikenne-Kasper” (*Verkehrskasper*) -näytöksen vuodelle 1956, mutta Pohlmann osoittaa, että Hampurin poliisi keksi hahmon jo vuonna 1948. Suomessa uuti-
soitiin ruotsalaisesta poliisinnukketeatterista 1950-luvun alussa (*Suomen Kuvalehti* 7.3.1953, 10).

Suomalaisissa liikennelauluissa painotettiin liikenteessä liikkuvan lapsen tai aikuisen toimijuutta ja vastuullisuutta yhteiskunnan normien ja arvojen mukaisesti. Guttmanin luokittelua soveltaen voidaan todeta, ettei lauluissa suostuteltu turvallisempaan liikennekäyttöön järkeen vetoavilla perusteluilla⁶¹ eikä mässäilty vaaroilla tai varoitettu rangais- tuksista. Vaikka *Lasten liikennelaulun* kertosäe toisti monta vaaraa olevan edessä, ei vaaroja kuvailtu sen tarkemmin. Laulun sanoituksessa koros- tettiin, miten lapsen tuli käyttäytyä liikenteessä ja millä asenteella lapsen tulisi kohdata sen vaarat: ”Siksi valpas, aina mieli, se on turva verraton”.

Kuten länsisaksalaista liikennehistoriaa tutkinut Nowak huomaut- taa, ylhäältäpäin annettu liikennekasvatus pystyi houkuttelemaan ihmi- siä itsekuuriin.⁶² Houkutteet oli länsisaksalaisessa liikennekasvatuksessa kytketty moraalisiin arvoihin ja demokraattisen vapauden sekä yksilön vastuun aatteisiin. Jotta itsekontrollin periaate toimisi, sitä täytyi samalla kyseenalaistaa. Itsekontrolli-käsitys johti paradigman vaihdokseen länsi- saksalaisessa liikennekasvatuksessa 1950-luvulta 1970-luvulle tultaessa. Staattinen ja teknokraattinen paradigma, joka pyrki hallitsemaan tieliik- kennettä vetoamalla järkisyihin ja kuritoimenpiteisiin, vaihtui dynami- sempaan käsitykseen, jonka tavoitteena oli toivottavien käytösmallien si- säistäminen. Nowakin muotoilemaa länsisaksalaista mallia ei ongelmitta voida soveltaa suomalaisen liikennekasvatuksen historiaan. Suostuttele- va, arvoihin vetoava ja käyttöön vaikuttava malli on kuitenkin tunnis- tettavissa Taljan hyödyntämissä ja tilaamissa liikennelauluista.

Lasten liikennelaulussa esiintyy kaksi aikuista auktoriteettia, joiden edustamaa järjestystä ei kyseenalaisteta: poliisi ja äiti. Laulun kolman- nessa säkeistössä esitellään poliisietä turvallisena hahmona, johon voi pahan paikan tullen aina luottaa. Neljännessä säkeistössä mainitun äidin rooli on etäisempi. Hän ei riennä pelastamaan lastaan liikenteen vaaroil- ta, sillä lapsen tehtävä on oppia pärjäämään omin neuvoin. Sen sijaan lapsi on velvollinen pitämään itsestään huolta, koska äidille ei sovi ai- heuttaa murheita! Lasten varhainen itsenäistyminen oli tavoitteena so-

61 Esimerkiksi esittämällä tieteellisiä perusteluja turvallisille käytännöille. Ks. Guttman 2014, 48, 60.

62 Nowak 2016, 137.



Kuva 2. Helsingin poliisisoittokunta johtajanaan Georg Malmstén matkalla Helsingin 400-vuotismuistomerkin paljastustilaisuuteen 1950. Helsingin kaupunginmuseo. Kuvaaja Eino Heinonen.

tien jälkeisessä kasvatuskulttuurissa, ennen kuin ajatus lasten tarpeesta ja oikeudesta aikuisten suojelukseseen ja ohjaukseen vahvistui.⁶³

Guttmanin tutkimuksessa sukupuoliroolit korostuivat vastuullisuuteen ja huolenpitoon vetoavaa menetelmää hyödyntäneissä liikenneturvallisuuskampanjoissa: naisten toivottiin niissä ottavan ”suojelusenkelin” roolin. *Lasten liikennelaulussa* äiti on passiivinen taustahahmo, jonka luottamusta lapsi ei saa pettää. Äiti ei myöskään ole lapsen esikuva liikennekäytöksessä, sillä hän pysyttelee kotona. Kaupunkiliikenteessä (mies)poliisi on lapsen lähin suojelusenkeli ja esikuva.

Lasten liikennelaulun sanoitus kiristi kohderyhmäänsä tunteiden tasolla välttämään liikenteen vaaroja. Lapsen tuli kantaa vastuu liikenteessä, ei pelkästään omasta hengestään ja terveydestään, vaan myös äitinsä tunteista. Toisin kuin hengellisissä lauluissa ja runoelmissa, joihin *Lasten liikennelaulun* sanoitus viittaa, sen ”turva verraton” ei ole korkeampi suojeleva voima, vaan lapsen oma ”valpas mieli”.⁶⁴ Laulun sanomaa voi siis tulkita sekulaarina kansalaiskasvatuksena.

Sanoituksessa painottuu ulkoisen auktoriteetin sisäistäminen ja sääntöjen omaksuminen. Samalla sen vastuullistavaa sanomaa voi myös tulkita lapsen voimaannuttamisena, kansalaisen itseluottamusta rakentamisena. Varomattomuuden ”hirveillä” seurauksilla pelotellaan vain viimeisessä säkeistössä, joka jää usein laulamatta. Näin ollen laulun sanoma eroaa osoittelevasta moralismista, jota on havaittavissa muissa saman aikakauden opettavaisissa lastenlauluissa. Niissä huolettomuus ja tottelemattomuus johtaa ikäviin seurauksiin, kuten Georg Malmsténin sovittamissa kappaleissa *Jänöjussin mäenlasku*, *Neljä kissanpoikaa* ja *Tottelematon Tipi*.⁶⁵

Laulun sanoituksen ominaispiirteistä voi myös huomauttaa, ettei laulussa puhu lapsi itse, sillä laulun sanojen sisäiskertoja ei vaikuta lei-

63 Ks. Moll & Nevalainen 2018.

64 Esimerkkejä vanhemmista hengellisistä sanoituksista, joissa esiintyy sanapari ”turva verraton”, ja jotka saattoivat olla tuttuja Lasten liikennelaulun sanoittajalle: E. S-s., ”Vuoden vaihteessa”, *Nuorison Ystävä* 15.1.1910; Kaarlo setä, ”Pois, pois!” *Lasten ystävä* 1.5.1915. Edellisessä ”turva verraton” on Jumalan rakkaus, jälkimmäisessä turva verraton löytyy Jeesuksen luota.

65 Nikulina 2019, 16.

mallisesti lapsekkaalta, toisin kuin edellä mainituissa hengellisissä lauluissa tai joissakin isänmaallisissa lauluissa. Laulaja omaksuu auktoriteetin roolin. Kasvatustieteilijä Michelle H. Martin on tutkimuksessaan ympäristökasvatuksellisista lastenlauluista päättellyt, että genren menestyksekkäimpiä lauluja yhdistää lasten puhutteluun aktiivisina toimijoina nivottu kasvatuksellinen sanoma ja viihteellinen muoto.⁶⁶ Laulut puhuttelevat lasta kunnioittavasti rationaalisena olentona ja ilmaisevat odotuksen, että kuuntelija ja laulaja tulee kehittämään tietoisuuttaan ja toimimaan oikein ja toivotusti. Martinin tutkimuksessa lasten toimijuus ilmenee myös aktiivisena osallistumisena laulun esitykseen, kun laulu on tarkoitettu esitettäväksi kuorolauluna tai yksin- ja yhteislaulun vuoropuheluna. Varhaiskasvatuksen tutkijan Signe Notinin tulkinnassa Martinin tuloksista yksinlaulun ja kuorolaulun vuoropuhelu korostaa moninaisuutta ja kykyä toimia yhteistyössä erilaisten ihmisten kanssa.⁶⁷

Lasten liikennelaulu sopii alkuperäiseltä esitysmuodoltaan Martinin esittämään onnistuneen opetuslaulun malliin. Jo ensiesityksessä lapsikuoro lausui *Lasten liikennelaulun* kehotukset Malmsténin perässä. Yhteislaulussa auktoriteetin äänestä tulee kollektiivinen – kaikki lauluun osallistuvat julistavat yhdessä, miten liikenteessä tulee toimia. Laulu tarjoaa siis mahdollisuuden lapsellekin asemoitua auktoriteetiksi ja säännöt tuntevaksi, oikeamieliseksi ja esimerkilliseksi toimijaksi joukon turvin, ilman että hän nostaa esiin itseään poikkeusyksilönä ja altistuisi joukon arvostelulle. Martin painottaa tutkimuksessaan yksilön voimaantumista kuoron ja solistin vuorovaikutuksessa, mutta historioitsija William H. McNeill näkee (tanssihistorioitsija Judith L. Hannan käsitettä *boundary loss* mukaillen) yhteisen rytmillisen toiminnan (tanssin tai marssin) häivyttävän yksilön itsetietoisuutta, jolloin osallistuja kokee voimistuvaa yhteisöllisyyttä muiden tanssijoiden tai marssijoiden kanssa.⁶⁸

McNeill käsittelee marssia omien toisen maailmansodan aikaisten kokemustensa valossa. Nuorena asevelvollisena McNeill osallistui marssiharjoitteisiin ja koki itse rytmillisestä ja synkronisoidusta liikkeestä

66 Martin 2004, 217–221.

67 Notini 2017, 7.

68 McNeill 1995, 8–10.

syntyvän yhteisöllisyyden tunteen, jota hän myöhemmin pyrki tutki-
maan globaalina ilmiönä ihmiskunnan historiassa. Vaikka marssi asso-
sioituu sotaan, marssin tahdissa on liikuttu ja laulettu 1900-luvun ku-
luessa myös lukuisissa rauhanomaisissa tarkoituksissa. McNeillä onkin
arvosteltu johtopäätöksestä, jonka mukaan toisen maailmansodan jäl-
keen olisi länsimaissa kavahdettu joukon tahdissa liikkumisen synnyt-
tämää mielihyvän, yhteisöllisyyden ja jopa hurmoksen tunnetta, jota hän
kuvailee käsitteellään *muscular bonding*.⁶⁹

Suomessa isänmaalliset marssit olivat suosittuja monessa yhteydessä
1900-luvun alkupuolella. Esimerkiksi voimisteluesityksissä ne korosti-
vat yhteiskunnallista tehtävää, joka kaikilla kansalaisilla oli, samalla kun
marssin tahtiin suoritettut hiotut liikkeet konkreettisesti osoittivat osal-
listujien omaksumaa tarkkuutta, kuria ja vastuullisuutta. Marssin tahdis-
sa liikkumisen kautta eri ryhmät pystyivät siis osoittamaan olevansa yh-
teiskuntajärjestyksen toimivia osasia.⁷⁰ Liikennekasvatuksessa marssilla
on oma historiansa. Yhdysvalloissa tuhansia lapsia marssi American Au-
tomobile Associationin järjestämissä paraateissa liikenneturvallisuuden
puolesta 1930-luvulla.⁷¹

Kuorolaulun ja marssin voimakas yhdistelmä mahdollistaa yksilön
erilaisuuden hyväksymisen yhteisten sääntöjen puitteissa. Samalla yh-
teistoiminta voi muodostaa turvallisen tilan yksilön osaamisen osoit-
tamiselle. Tammela on tutkimuksessaan 1940–1950-luvuilla kouluja
käyneen sukupolven myönteisistä laulumuistoista nostanut esiin, että
tuttujen kappaleiden laulaminen ja niiden osaaminen ”mahdollistavat
ikääntyneelle kokemusta osaamisesta”.⁷² Osaamisen, siis kompetenssin
ja minäpystyvyyden, lisäksi osallistujat kokivat yhteisöllisyyttä ja yhteen-
kuuluvuutta laulamalla ryhmässä ja jakamalla muistoja.⁷³ *Lasten liikenne-*

69 Judge 1996, 86.

70 Ahlsved 2023, 157–160.

71 Krawetz 2022, 175. Marssivat lapset olivat koulujen liikenneturvallisuuspar-
tioiden vapaaehtoisia jäseniä. Krawetz näkee turvallisuuspartioiden organisaa-
tiossa ja toiminnassa militaristisia piirteitä, viitaten nimenomaan mm. marssei-
hin.

72 Tammela 2022, 252.

73 Ibid., 254.

laulun jatkuvan suosion syitä voi siis myös etsiä siitä sosiaalisesta tilanteesta, jossa sitä aikoinaan on esitetty tai edelleen esitetään.

Vaikka kolmatta ja neljättä säkeistöä, joissa poliisi ja äiti esiintyvät, ei lauleta yhtä usein kuin kahta ensimmäistä, niiden sisältöjä voi tutkia aikalaiskäsitysten lähteinä. Kuten Länsi-Saksassa, Suomessakin käsitys liikenneturvallisuudesta rakentui olemassa olevien valtarakenteiden varaan kasvatuksessa ja perhepiirissä.⁷⁴ Itsekontrollin periaate tukeutui tiettyihin yhteiskunnallisiin malleihin ja käsityksiin järjestyksestä ja vahvisti niitä samaan aikaan: Nowak mainitsee erityisesti perinteiset perhe- ja sukupuoliroolit, kristityt arvot ja demokraattisen vapauskäsityksen, joista tuli keskeisiä elementtejä länsisaksalaisessa liikennekasvatuksessa.⁷⁵ Taljassa oltiin perillä muiden maiden liikenneturvallisuuksikäytännöistä, mikä käy ilmi esimerkiksi Taljan arkistoon kuuluvasta leikekirjasta. Siihen on kerätty laajasti liikenneturvallisuuutta käsitteleviä artikkeleja eurooppalaisista julkaisuista 1950-luvun lopulta ja 1960-luvun alusta.⁷⁶

Lasten liikennelaulussa ilmeneviä arvoja on kiinnostavaa verrata Taljan toiseen kampanjahittiin, *Sopu vie eteenpäin* -iskelmään vuodelta 1966 (myös tunnettu nimellä ”Talja Polkkis”). Kappaleen versiossa, jonka Kansallinen audiovisuaalinen instituutti on arkistoinut nimellä ”Polkkis II”, vedottiin aikuisen autoilijan hyviin käytöstapoihin.⁷⁷ Autoilijan olettaminen ensisijaisesti mieheksi ilmenee toisessa säkeistössä, jossa kerrotaan, että naisenkin ratin takana ansaitsee kohteliaisuutta: ”Joko uskot, mies, että naisenkin / voi tuntea liikennesäännöt? / Onko herrasmies suomalainenkin? / Joko unhoittuu naaman väännöt?” laulaa Katri Helena (s. 1945), ja jatkaa: ”Nainen vaalea on [Katri Helena osoittaa videolla omaa kuontaloaan] taikka tummempi / mutta mies ei ole häntä kummempi / Kuulumme kastiin yhteiseen, tämän joustavan liikenteen”.

Sopu vie eteenpäin alleviivaa naisen ja miehen yhdenvertaisuutta autoilijoina (elokuvassa nainen ja mies ajavat molemmat autoa). Kappale muistuttaa kuitenkin, ettei näin ole ollut aina (”joko uskot, mies”).

74 Nowak 2016, 142.

75 Ibid., 144–146.

76 Taljan ja Liikenneturvan arkisto/ 4 Lehistöaineisto, 2. leikekirja 1957–1960, Mobilia, Kangasala.

77 *Polkkis II*, 1966. Talja ry.

Naisia on liikennekasvatusmateriaaleissakin kuvattu epäpätevinä autoilijoina.⁷⁸ Länsisaksalaisissa liikenneturvallisuuskampanjoissa naisia puhuteltiin harvoin suoraan, mutta toisaalta naishahmoja saatettiin käyttää esimerkkeinä hyvästä liikennetietoisuudesta.⁷⁹ 1950-luvulla julkaistuissa liikenneturvallisuusjulisteeissa, joissa esiintyi naishahmoja, luki: ”Kuuntele vaimoasi – aja varovasti”, tai ”tule turvallisesti kotiin”.⁸⁰ *Lasten liikennelaulusta* tehdyssä elokuvassa järkevä isosisko johdattaa varomattomuuteen taipuvaista pikkuveljeään esimerkillisesti läpi erilaisten liikennetilanteiden. Valppaus ja sääntöjen seuraaminen ruumiillistuvat isosiskon hahmossa, kun taas pikkuveljen roolina on olla vielä valistuksen tarpeessa.

Guttmanin ja Nowakin esimerkkien perusteella naishahmojen tehtävänä oli toimia miesten ”suojelusenkeleinä”, mutta tunnollinen ja tottelevainen nainen ei välttämättä ole toiminut samaistuttavana hahmona miehille. *Sopu vie eteenpäin* -kappaleessa nainen on kuitenkin toimija ja aktiivinen osapuoli liikenteessä. Suomalainen liikenne kuvataan siinä lähtökohtaisesti tasa-arvoisena. Siinä jokaisella liikkujalla on sekä valtaa että vastuuta. ”Kuuluthan kastiin yhteiseen tämän turvaisan liikenteen”, Katri Helena muistuttaa jalankulkijaa ensimmäisessä säkeistössä.⁸¹

Toisin kuin länsisaksalaisessa demokratiakasvatuksessa, *Polkkis II* -laulussa tasa-arvoisuutta käsiteltiin kansallisena ominaisuutena, muttei silti universaalina arvona: ”Jos on jossakin hyötyä kasteista, ei ainakaan liikenteessä / Suomen kansahan on tasa-asteista, kuten muikut on Puruveessä.” Vihjausta kasteista alleviivataan seuraavassa säkeessä: ”Yksi ei ole toistansa tummempi / Eikä toinen kolmatta kummempi / kuulumme kastiin yhteiseen, tämän luistavan liikenteen”.⁸² Sekä Intian kastikysymys että maailmanlaajuinen rasismi, aikalaistermistöllä rotuennakkoluulot ja rotusorto, olivat uutisvirrasta tuttuja ilmiöitä 1960-luvun yleisölle. Laulussa ne rinnastettiin opetusviihteen nimissä sekä eri liikennelajien että sukupuolten väliseen tasa-arvoon Suomessa.

78 Berger 1986; Guttman 2014, 22.

79 Nowak 2016, 142–143.

80 Ibid., 143–144.

81 *Talja Polkkis*, 1966, Talja ry.

82 *Polkkis II*, 1966, Talja ry.

Guttmanin luokittelua soveltaen niin *Lasten liikennelaulusta* kuin *Sopu vie eteenpäin* -kappaleestakin löytyy kuuntelijan vastuun- ja velvollisuudentuntoon sekä myönteisiin yhteiskunnallisiin arvoihin vetoavia elementtejä. Vaikka *Sopu vie eteenpäin* -kappaleen kuvamateriaalissa esitetään huonosti käyttäytyvät (mies-)autoilijat ja jalankulkijat naurettavina hahmoina, ei heitä uhkailla vaaroilla tai sakoilla. Heidän toivotaan sisäistävän huomaavaisen käytöksen normit, koska hekin hyväksyvät yhteiskunnallisen, kansallisen tasa-arvon periaatteen. Guttmanin mukaan tällaisessa liikennevalistusaineistossa vedotaan yhteenkuuluvuuden myönteisiin sosiaalisiin normeihin (*positive social norms of connectedness*).⁸³

Guttman erottelee vastuuntuntoon vetoamisen ja järkiperustelut kahdeksi eri kategoriaksi liikennevalistuksessa. Nowak puolestaan niputtaa yhteen nämä kaksi argumentoinnin tapaa tutkimuksessaan toisen maailmansodan jälkeisen Länsi-Saksan liikennekasvatuksesta.⁸⁴ Nowak näkee yksilön vastuuntuntoon vetoamisessa sotien jälkeisen demokratisointiohjelman tavoitteita: Kansalaisiin tuli istuttaa liberaali vapauskäsitys samalla, kun Kolmannen Valtakunnan aikaisia kieltoja ja rangaistuksia purettiin. Siksi yksilöä tuli puhutella rationaalisena toimijana iskulauseilla kuten ”silmät auki katuliikenteessä” (*Augen auf im Straßenverkehr*) tai ”ota toinen huomioon” (*Achte auf den Anderen*). Nowakin esimerkit muistuttavat *Lasten liikennelaulun* ja *Sopu vie eteenpäin* -iskelmän kertosäkeiden hokemia. Otettiin siis laulujen kehotukset vastaan Suomessa yksilöä voimaannuttavina?

Lasten liikennelaulun moninaiset käyttöyhteydet

Leikitellä ei pidä tiellä,
 sen sinä muistat kai.
 Monta kertaa leikit ne siellä
 hirveän lopun sai.
 Äitikin uottaa, toivoo ja luottaa

83 Guttman 2014, 7, 184.

84 Nowak 2016, 140.

lapsia koulustaan.
 Ei saa huolta äidille tuottaa
 tuhmilla tempuillaan.

Opetusviihteen tehokkuutta kyseenalaistettiin alkujaan lähinnä taloudellisin perustein. Taljaa arvosteltiin ”autoilijoiden rahojen” eli liikennevakuutuksista kerättyjen varojen haaskaamisesta turhanpäiväiseen viihteeseen. Taljan vastaus oli, että laulu oli pidemmän tähtäimen investointi, joka maksoi vain 0,01–0,02 prosenttia budjetista.⁸⁵ Aikalaiskriittiki kohdistui myös opetusviihteen laatuun. *Lasten liikennelaulun* vahvin kilpailija nousi kaupallisen iskelmän puolelta, joskin kaupallisen ja valistuksellisen viihteen rajanveto oli epäselvää. Vuonna 1966 kolmevuotias Mari Laurila (s. 1963) äänitti Sauvo ”Saukki” Puhtilan (1928–2014) sanoittaman käännösversion saksalaisesta iskelmästä *Fahr langsam, Papi*. Laurilan vanhemmat olivat tunnettuja muusikkoja, jotka tekivät myös liikennevalistuselokuvan yhteistyössä Talja ry:n kanssa. Ehkei ollut satumaa, että ”Saukki” sanoitti samana vuonna Taljalle liikenneviikon laulun *Sopu vie eteenpäin*.

Fahr langsam, Papi -kappaleen tekijä Hans Blum (1928–2024) kirjoitti useitakin liikenneaiheisia iskelmiä, mutta yksikään niistä ei saavuttanut Suomessa sellaista suosiota kuin *Aja hiljaa, isi*.⁸⁶ *Iskelmä*-lehden kriitikko totesi, että liikennepropagandana kappale vei ”kirkkaan voiton Taljan tähänastisista viisuista”.⁸⁷ Kappale nousi kirjaimellisesti *Lasten liikennelaulun* rinnalle liikenneaiheisena ikivihreänä, sillä *Aja hiljaa, isi* ja *Lasten liikennelaulu* levytettiin vielä 1980-luvulla yhdessä (esimerkiksi Helsingin poliisiorkesterin versioina). Mielenkiintoista on, että *Aja hiljaa, isi* -laulussa liikennevalistuksen asetelma kääntyy ylösalaisin. Kun esimerkiksi Taljan valistusmateriaaleissa oli tyypillisesti korostettu vanhempien vastuuta lapsistaan, vetosi lapsi nyt hellyttävästi vanhempansa liikenneturvallisuuden nimissä, samoin kuin aiemmassa saksalaisessa esimerkissä vaimo mieheensä. Kun *Tekniikan Maailma* -lehti vuonna

85 Salovaara 1976, 175.

86 *Aja hiljaa isi*, 1966, Talja ry.

87 Pälli, Erkki: ”Kotimaiset.” *Iskelmä* n:o 6 (1966), 44.

1979 esitteli autojen tietokoneistamisen mahdollisuuksia, se visioi muun muassa, miten tulevaisuuden auto voisi soittaa *Aja hiljaa, isi* -kappaletta ylinopeutta ajaneelle.⁸⁸

Myöhemmässä tutkimuksessa liikennevalistusta on kyseenalaistettu myös ja etenkin opetuksellisesta näkökulmasta. Liikenneturvallisuuden professori Claes Tingvall, joka osallistui 1990-luvulla Ruotsin liikenneturvallisuuden ”nollavisio”-hankkeen kehittämiseen, on arvostellut varsinkin lasten liikennekasvatusta ja kehottanut päättäjiä siirtämään vastuuta yksilöltä suunnittelutasolle. Tingvallin mukaan lasten liikennevalistus esimerkiksi liikennesääntöjä opettamalla on parhaimmillaan hyödytöntä ja pahimmillaan vaarallista, koska sääntöjen noudattaminen ei riitä suojelemaan lapsia mutta voi luoda valheellisen turvallisuuden tunteen.⁸⁹ Tämä näkemys on täysin vastakkainen esimerkiksi *Lasten liikennelaulun* vakuutukselle, jonka mukaan ”säännöt ne vasta auttavat lasta turvassa kulkemaan”.

Ruotsissa siirryttiin turvallisuustyössä jo 1960-luvulla painottamaan suunnittelua sääntöjen ja yksilön vastuun sijaan. Kaikuja tästä on mahdollista nähdä myös liikennevalistuslauluissa. Gullan Bornemarkin (s. 1927) säveltämä ja 1960-luvun puolivälissä levyttämä *Herr Gärman* -valistuslaulu neuvoo lapsia käyttämään suojatietä, mutta on sävyltään kevyempi ja iloisempi kuin *Lasten liikennelaulu*. Historioitsija Per Lundinin mukaan nimenomaan lasten liikenneonnettomuudet olivat tärkeänä pontimina ruotsalaisen liikennevalistuksen suunnanmuutokselle, sillä niitä ei saatu estettyä yksilöpsykologisella lähestymistavalla.⁹⁰ Vastaavaa tapahtui myös muualla. Esimerkiksi Hollannissa kansanliike *Stop de Kindermoord* (”Lopettakaa lasten murhaaminen”) alkoi 1970-luvun alkupuolella kampanjoida turvallisempien pyöräilyreittien puolesta ja myös saavutti vuosien kuluessa tavoitteitaan. Liike kritisoi virallista liikenneturvallisuustyötä, koska siinä ei puututtu turvallisuusongelmien juurisyynyn eli autojen vaarallisuuteen.⁹¹

88 *Tekniikan Maailma*, kesäkuu 1979. Ks. myös Männistö-Funk 2022.

89 Tingvall 2015, 491.

90 Lundin 2008, 210.

91 Dekker 2021, 229.

Suomessa vuonna 1968 perustettu liikennepoliittinen yhdistys Enemmistö ry kiinnitti myös huomiota lasten liikenneonnettomuuksiin ja arvosteli Taljaa keskittymisestä pelkkään asennekasvatukseen.⁹² Talja oli muutenkin ongelmassa onnettomuuslukujen kivutessa yhä ylöspäin. Julkinen kritiikki johti Liikenneturvan perustamiseen Taljan työn jatkajaksi. Liikenneturva muutettiin julkisoikeudelliseksi yhteisöksi vuonna 1974, jolloin liikenneturvallisuuustyö tuli suuremmin valtiovallan hallintaan. Valtakunnallisia nopeusrajoituksia alettiin pitkän empimisen jälkeen kokeilla, ja liikennekuolemat vähenivät.⁹³ Samoihin aikoihin myös liikenneympäristöön alettiin kiinnittää enemmän huomiota. Esimerkiksi oululaissyntyinen Helsingin kaupungin liikennesuunnittelupäällikkö Seppo Sanaksenaho (1938–2011) ajoi jalankulkuverkoston kehittämistä jo 1960-luvun lopulla erityisesti lasten kouluteiden turvallisuuden näkökulmasta. Liikenneturvallisuskongressissa vuonna 1971 hän kommentoi liikennevalistuksen tulosten olevan vaikeita arvioida ja ihmisten käytöksen muuttamisen hyvin hankalaa, minkä takia huomio olisi suunnattava suunnitteluun turvallisuuden edistäjänä.⁹⁴

Tätä taustaa vasten *Lasten liikennelaulun* valtava ja jatkuva suosio tuntuu jopa ällistyttävältä. Voidaanko laulun suosion perusteella päätellä jotain siitä, miten Suomessa edelleen suhtaudutaan liikenneturvallisuuteen? Onko yksilön vastuuta korostava käsitys liikenneturvallisuudesta jäänyt elämään Suomessa vahvemmin kuin esimerkiksi Ruotsissa? Kertooko laulun suosio siitä, että liikennekasvatuksen paradigmanmuutoksesta huolimatta 1950-luvulla vallitsevat arvot ovat edelleen hegemonisessa asemassa yhteiskunnassa? Marxilaisfilosofi Antonio Gramscia (1891–1937) mukaillen, hegemonia syntyy ”jokapäiväisistä elämäämme organisoivista periaatteista, joissa luodaan yleistä, yhteisesti hyväksyttyä ymmärrystä esimerkiksi yhteiskunnallisten asioiden luonnollisesta järjestyksestä”, ja sen voi määritellä sosiomoraaliseksi puhetavaksi, joka ”luo laajaa yksimielisyyttä ja määrittää ajattelua ja käyttäytymistä” yhteiskunnassa.⁹⁵

92 Männistö-Funk 2023.

93 Masonen 1995, 233–236.

94 Sanaksenaho 1971, 77.

95 Fornaciari & Harni 2017, 41–42.

Tutkimuksessaan ruotsalaisen säveltäjä Alice Tegnérin lastenlaulun suosioista 140 vuoden ajanjaksolla musiikkitieteilijä Ulla Beckman Sundh on todennut, että lastenlaulujen omaksuminen koulun viralliseen tai epäviralliseen kaanoniin vaikuttaa ratkaisevasti niiden suosion jatkuvuuteen. Perinteisten lastenlaulujen poistuminen opetussuunnitelmasta ja oppikirjoista näyttäytyykin uhkana niiden tulevaisuudelle yhteisenä kansallisena kulttuuriperintönä.⁹⁶ Näin ollen tutkimme myös, onko *Lasten liikennelaulu* laulettu kouluissa.

Lehtikirjoittelu antaa viitteitä laulun kuulumisesta kouluopetukseen ainakin 1950–1970-luvuilla.⁹⁷ Tammela on väitöskirjassaan koululaulumuistoista vuosilta 1949–1959 todennut, että *Lasten liikennelaulu* ei vielä 1950-luvulla ilmestynyt koulukirjoihin, mutta hänen haastattelemansa ikäihmiset, jotka olivat tuolloin käyneet koulua, toivoivat sitä kuunneltavaksi.⁹⁸ *Lasten liikennelaulu* esiintyy koulun laulukirjoissa vasta 1980-luvulta lähtien, pääasiassa luokkien 3–4 oppimateriaaleissa, mutta kappale saattoi tulla tutuksi nuoremmillekin.⁹⁹ Liisa Helmisen ohjauksessa, vuonna 1993 valmistuneessa ja koulun aloitusta käsittelevässä dokumenttielokuvassa *Matka on pitkä* ensimmäisen luokan oppilaat laulavat *Lasten liikennelaulun* opettajansa säestyksellä.¹⁰⁰ Käsitys *Lasten liikennelaulun* kuulumisesta perinteisiin koululauluihin on joka tapauksessa vakiintunut. Kappale sisältyy esimerkiksi Timo Leskelän toimittamaan nostalgiseen laulukirjaan vuodelta 2009, *Kultaiset koululaulut 70-luvulta*

96 Beckman Sundh 2022, 39, 48–49.

97 Ks. esim. ”Missä on turvallisuus”, *Etelä-Suomen Sanomat* 10.8.1963, viikkoliite; ”Vaara vaanii”, *Etelä-Suomen Sanomat* 29.7.1985, 2.

98 Tammela 2022, 134.

99 Pistokokeilla tarkastelluista peruskoulun musiikinopetuksen oppikirjoista *Lasten liikennelaulu* on löytynyt ainakin seuraavista nimekkeistä ja painoksista: Heino ja kumpp. 1986, 18–19; Kivelä ja kumpp. 2004, 154–155; Ruoho ja kumpp. 2009, 15. Uusimmassa oppikirjassa *Lasten liikennelaulu* oli sijoitettu kolmannen luokan syyslukukauden ensimmäiselle jaksolle (Ruoho ym. 2009). Oppikirjassa Heino ym. 1986 *Lasten liikennelaulu* kuului kolmannen luokan sisältöihin ja siihen liitetyt oppimistavoitteet käsittelevät nuottiviivaston ja G-avaimen opettelemista. *Lasten liikennelauluun* liitetyt opetuksen tavoitteet oppikirjoissa eivät yhdessäkään tarkastelluista oppikirjoista liittyneet liikennekasvatukseen, vaan musiikkikasvatukseen.

100 *Matka on Pitkä*. 1993. Liisa Helminen Film Productions Oy.

nykypäivään. Johdannossa Leskelä toteaa kirjaan valitun ”hyvinkin vanhoja lauluja, jotka ovat tulleet tutuksi jo 1950-luvulla tai aikaisemminkin esimerkiksi radion kautta, mutta koulukirjoihin ne ilmestyivät vasta 1970-luvulla tai sen jälkeen”.¹⁰¹ Epäilemättä *Lasten liikennelaulu* kuuluu juuri tähän kategoriaan.

Talja pyrki hyvin aktiivisesti vaikuttamaan kouluopetukseen liikenneaiheista. 1950-luvun alussa Talja teki Kouluhallitukselle aloitteen pakollisesta liikennekasvatuksesta. Aloitetta ei toteutettu Taljan ehdottamassa muodossa, mutta vuonna 1954 kansakoulut saivat liikenneopetussuunnitelman, jossa määrättiin kaikille luokka-asteille kolme tuntia liikenneopetusta lukukaudessa ympäristöopin ja voimistelun sekä liikunnan yhteyteen. Talja kuitenkin tavoitteli liikenneopetusta kouluihin erilliseksi oppiaineeksi. Vuonna 1961 se teki esityksen kansalaistaito-oppiaineesta, joka otettiin käyttöön vuonna 1967. Liikenneturvallisuus kuului tähän oppiaineeseen muun turvallisuus-, terveys- ja tapakasvatuksen lisäksi. Taljan edustajat osallistuivat myös suoraan liikennevalistukseen kouluissa, mutta ennen muuta kouluttivat opetuksesta vastaavia poliiseja ja opettajia sekä tarjosivat näille opetusvälineitä ja -materiaaleja.¹⁰² Näiden materiaalien joukkoon sijoittuvat myös *Lasten liikennelaulu* ja siitä tehty elokuva.

Autoistumisen edetessä haluttiin entistä pienemmille lapsille antaa liikennevalistusta ja -kasvatusta, ja *Lasten liikennelauluakin* laulatettiin jo ennen kouluikää päiväkodeissa. *Etelä-Suomen Sanomat* raportoi vuonna 1979 Lahden päiväkotilasten kiertoajelusta kaupungissa. Lehti kertoo lasten kajauttaneen retken lopuksi linja-autossa laulun ”Muista aina liikenteessä monta vaaraa ompi eessä”. Lehden mukaan ”tytöt lauloivat kaikki säkeet sitkeästi loppuun saakka, mutta poikien kiinnostus suuntautui ohi kulkevaan poliisiautoon”.¹⁰³

Lasten liikennelaulu myös irtautui pedagogisesta kontekstista ja muodostui osaksi yleisempää suomalaisten lastenkulttuuria. Tästä todistavat laulun lukuisat kaupalliset levytykset ja uudelleenjulkaisut vuosikym-

101 Leskelä 2009, 9.

102 Saharinen 2009, 82.

103 Petri Sipiläinen: ”Päiväkodit pyörillä”, *Etelä-Suomen Sanomat* 29.3.1979, 5.

menten mittaan. Laulua myös käytettiin kaupallisiin tarkoituksiin, esimerkiksi Volkswagenin järjestämässä piirustuskilpailussa vuonna 1962, jonka palkintosijoille 2–11 tarjottiin *Lasten Liikenneopasta* liitteenään *Lasten Liikennelaulu* -äänilevy.¹⁰⁴ Laulun ovat levyttäneet niin Kirka (1987) kuin Hevisauruskin (2013), ja se on ilmestynyt kymmenillä erilaisilla lastenmusiikin kokoelmalevyillä. Yhdeltä tällaiselta kokoelmalevyltä irrotettuna se oli Suomen virallisen singlelistan kärjessä vuosien 2007 ja 2008 vaihteessa.¹⁰⁵ Vuonna 2011 Helsingin poliisiorkesterin ”Nallekopl” levytti ilmaisjakelulevyn *Kutsu poliisi 112*, johon luonnollisesti sisällytettiin *Lasten liikennelaulu*. *Hufvudstadsbladetin* arvioija summasi levyn viestin sanoin *var på alerten* – valppain mielin siis liikenteeseen myös uudella vuosituhannella.¹⁰⁶

Huomionarvoista tätä suosiota pohdittaessa on, että lasten musiikkia tuottavat ja osin myös kuluttavat aikuiset. Vanhojen koululaulujen kokoomajulkaisut on lähtökohtaisesti suunnattu nostalgisille aikuisille. Esimerkiksi *Kultaiset koululaulut* -kokoelman johdannossa toivotetaan lukijalle ”oikein mukavia lauluhetkiä tuttujen koululaulujen parissa.” Oletuksena siis on, että vanhemmatkin laulut ovat ennestään tuttuja.¹⁰⁷ Musiikkitieteilijä ja suomalaisen laulu- ja veisuuperinteen tutkija Reijo Pajamo juonsi ”vanhojen koululaulujen iltoja” 1980-luvun alussa ja käynnisti omien sanojensa mukaan ”koululaulubuumi” tutkimuksellaan *Lehti puusta variseepi* 1990-luvun puolivälissä.¹⁰⁸

Suosituilla opetuslauluilla saatetaan vedota yhtä lailla lasten vanhempiin ja opettajiin kuin lapsiin itseensä. Tämä voisi selittää *Lasten liikennelaulun* ilmaantumisen 2000-luvulla julkaistuihin musiikin oppikirjoihin. Niiden ei ole tarvinnut läpäistä kouluhallituksen tarkastusta, vaan ne kilpailevat vapailla oppimateriaalimarkkinoilla opettajien ja huoltajien suosiosta.¹⁰⁹ Yleisesti hyvin tunnettuna lauluna *Lasten liikennelaulua*

104 Mainos, *Helsingin Sanomat* 24.12.1962, 13.

105 Musiikkituottajat – IFPI Finland ry.

106 ”Nallekopl.” *Hufvudstadsbladet* 9.3.2011, 21.

107 Leskelä 2009, 9.

108 Pajamo 2013, 3.

109 Kivelä ym. 2004, 154–155; Ruoho ym. 2009, 15.

lauletaan myös yhteislauluna aikuisten kesken.¹¹⁰ Musiikkikasvatuksen väitöskirjassaan ikääntyneiden laulumuistoista Tammela kuvailee yhteislaulutilannetta, jossa 1950-luvulla koulua käyneet innostuvat *Lasten liikennelaulusta* tutkijan järjestämässä muistelutapaamisessa. Ryhmä ehdottaa ”ilahtuneesti -- laulua kuunneltavaksi: ”Tuo oli, mistä mää tykkäsin!”¹¹¹ Jotkut muistavat kuulleensa laulun radiosta, tai että laulua on paljon laulettu itse. Tammela kuvailee, kuinka *Lasten liikennelauluun* osallistutaan laulamisen ohella myös muuten kehollisesti.¹¹² On hokuttelevaa tarkastella tilannetta esimerkkinä lihasmuistiin syöpyneestä *muscular bondingista*, yhteishengen luomisesta marssin tahtiin.¹¹³

Lasten liikennelaulun jatkuva suosio ei kuitenkaan rajoitu sen musiikilliseen antiin, vaan sanoituksen ahkera lainaaminen ja kertaaminen viittaa siihen, että sen sisältöä ja sanomaa pidetään yhä kannatettavina, ajankohtaisina ja hyväksyttävinä. Yhä nähdään siis yhteiskunnallisesti ja kulttuurisesti olennaiseksi opettaa lapsia varomaan autoja. Laulun sanoma on kohdannut kuitenkin myös kritiikkiä. Vuonna 1975 Tampereen yliopiston psykologian apulaisprofessori Matti Syvänen arvosteli ”kirjavaa” ja jopa merkityksetöntä opetusviihdekeskeistä liikennekasvatusta saatuineen, peleineen ja liikennelauluineen. Hänen mukaansa turvallisuutta palvelevan ”liikennesuunnittelun on lähdeittävä heikoimmassa asemassa olevan tarpeista”.¹¹⁴ Ei ole kovin yllättävää, että kritiikkiä esitti myös Enemmistö ry, joka julkaisi lehdessään vuonna 1973 uudet sanat *Lasten liikennelaulun* säveleen.¹¹⁵ Laulu oli nimetty *Julkisen liikenteen lauluksi* ja se kyseenalaisti yksityisauton suosimisen muun liikenteen kustannuksella. Kertosäe kuului:

Peltilehmä kadut sulkee,
missä seisoo se tai kulkee.

110 Ks. esim. ”Kansakoulunaikaiset laulut pysyvät mielissä: Lasten liikennelaulu yli sadan laulajan voimin.” *Somero* 13.11.2018, 2.

111 Tammela 2022, 146.

112 Ibid. 146.

113 McNeill 1995, 132.

114 ”Autotiet kahlitsevat lapsen liikkumista.” *Helsingin Sanomat* 7.6.1975, 9.

115 *Enemmistö* 4/1973, 7.

Sitä enää ei saa sietää,
väistyä on aika sen.

Hieman yllättävämpi konteksti *Lasten liikennelaulun* kriittiselle luennalle 1970-luvulla oli autoilumyönteisenä profiloituneen Kokoomuksen äänenkannattaja *Uusi Suomi*. Enemmistö ry:n toiminnan näkyvä lähtölaukaus oli Tammen Huutomerkki-sarjassa 1969 ilmestynyt pamfletti *Alas auton pakkovalta*. Kevättalvella 1970 *Uusi Suomi* julkaisi kirjasta Markku Valkosen (s. 1946) kirjoittaman myönteisen arvion,¹¹⁶ jossa todettiin muun muassa näin:

On surullista että pientä lasta yritetään opettaa liikennelaulun tahdissa aikuisen veroiseksi tielläliikkujaksi, vaikka on selvästi osoitettu, ettei hänellä ole edellytyksiä omaksua kaikkia tarvittavia sääntöjä ja tottumuksia. Siispä autoilijan on varottava lasta, ei pelkästään päinvastoin. Monet syvät rintäänet ovat lausuneet: On todettu lasten olevan yksi pahimpia liikenneonnettomuuksien aiheuttajia. Pyhä yksinkertaisuus!

1970-luku oli suomalaisessa liikenneturvallisuuskustelussa ja -toiminnassa murroksen aikaa. Liikenneturvallisuus alettiin nähdä asennekysymyksen lisäksi voimakkaammin suunnittelukysymyksenä. Samalla vanha yksilöpsykologinen ajattelu jäi kuitenkin elämään liikenneympäristön turvallisuutta painottavan näkökulman rinnalle. *Lasten liikennelaulun* jatkuvaa suosiota voidaan pitää yhtenä osoituksena tästä. Näkökulmien välillä on yhä jatkuva ristiveto, jonka takia liikennekeskustelu ei ole myöskään saavuttanut selkeää sulkeumaa.

Neuvottelua liikenteen eri osapuolten roolista ja vastuusta käydään edelleen, mistä esimerkkinä voidaan pitää *Lasten liikennelaulun* kenties uusinta versiointia. Kyseessä on Palefacen (s. 1978) Valiolle, Oltermanni-brändin liikenneturvallisuuskampanjaan tekemä *Aikuisten liikennelaulu*, joka julkaistiin elokuussa 2023. Valion tiedotteessa kerrotaan Palefacen päivittäneen ”rakastetun Lasten liikennelaulu -klassikon”. Samassa tiedotteessa muusikko itse avaa uuden version taustoja:

116 Markku Valkonen: ”Ei saa laulaa Rannanjärvestä”, *Uusi Suomi* 1.3.1970, 12.

Kramppeja & Nyrjähdyksiä

AIKUISTEN LIIKENNELAULU



Kuva 3. Pauli Kallion ja Christer Nuutisen Kramppeja ja nyrjähdyksiä -sarjakuva "Aikuisten liikennelaulu" siirtää yksilöpsykologisen pohdiskelun aikuisten maailmaan. *Suomen Kuvalehti* 2015.

Lasten liikennelaulu on kaikille tuttu klassikko, mutta kun sen sanoja tarkastelee tarkemmin, siinä vastuu turvallisuudesta on vieritetty lapselle. 1950-luvulla ajateltiin toisella tavalla kuin nyt. On siis aika kääntää asetelma tähän päivään ja siirtää vastuu niille, joille se ensisijaisesti kuuluu eli aikuisille kuljettajille.¹¹⁷

Aikuisten liikennelaulun kertosaikassa lauletaankin seuraavasti:

Muista aina liikenteessä,
Pieni saattaa olla eessä.
Siksi valpas aina mieli,
etten törmäis kehenkään.

Lasten liikennelaulun käyttö on arvosteluista huolimatta pysynyt monipuolisena, ja lauluun viitataan mitä moninaisimmissa asiayhteyksissä myös liikennekasvatuksen ulkopuolella.

Fraasihaku Kansalliskirjaston digitoituihin sanomalehtiin tuottaa melkein tuhat osumaa fraasille ”muista aina liikenteessä”, parisataa fraasille ”monta vaaraa ompi eessä”, ja kymmeniä osumia harvemmin lainatuille lauseille, kuten ”siksi valpas aina mieli”, ”valppain mielin muista” ja ”se on turva verraton”. Siitä huolimatta, että sanat ovat monille tuttuja, laulua siteerataan usein kokonaisten säkeistöjen verran esimerkiksi pääkirjoituksissa ja mielipidekirjoituksissa.¹¹⁸ Myös tekstiviestipalstalla voidaan lainata kokonaisia säkeistöjä.¹¹⁹ Ehkä kirjoittajat haluavat näillä pitkillä lainauksilla herättää lukijoiden mielissä muistoja yhteislaulutilanteista.

117 Paleface 2023; Valio 2023.

118 Esim. Satu Meriluoto, ”Motskari on lälläripyörä... eiku!”, *Etelä-Suomen Sanomat* 15.8.2010, 2; Matti Hilska, ”Muista aina: Liikenteessä...” *Etelä-Suomen Sanomat* 28.11.2012, 2; Sauli Pahkasalo, ”Valpas aina mieli”, *Rantalakeus* 8.8.2018, 4; ”Muista aina, liikenteessä monta vaaraa ompi eessä!”, *Tampere-lainen* 17.10.2018, 8; Mantar, ”Olek sää se täntukke?”, *Perniönseudun lehti*, 19.9.2019, 4; Pekka Peltonen, ”Liikenneoppi pakolliseksi oppiaineksi”, *Tampere-lainen* 26.10.2019, 9; ”Muista aina liikenteessä”, *Uutisuutiset* 6.8.2020, 3.

119 Näppikset, *Etelä-Suomen Sanomat* 29.9.2015, 12.

Yleisesti tuttuna lauluna *Lasten liikennelaulu* ja sen mukaelmat soveltuvatkin ajankohtaisen aiheiden kommentointiin. Laulua on parodioitu, Jake Nymanin mukaan jopa Yleisradion kuunnelmastudion lähetyksessä vuonna 1984, jolloin ”Juice” Leskinen (1950–2006) improvisoi: ”Muita aina liikenteessä: Hannu Karpo pyörii eessä. Nasta lautaan, Hannu hautaan – se on turva verraton.”¹²⁰ Mainonnassa *Lasten liikennelaulua* parodioitiin jo 1970-luvulla, jolloin Finnjetin risteilylle houkuteltiin asiakkaita ”valppain mielin”.¹²¹ *Keski-Uusimaan* pilapiirtäjä Make sanoi laulun uudestaan koronapandemian ensimmäisenä kesänä vuonna 2020 ”Lasten pandemialauluksi” ja kuvitti laulun piirroksella 1950-luvun univormuun ja hengityssuojaimen pukeutuneesta liikennepoliisista.¹²²

Viittausten määrästä ja laadusta päätellen *Lasten liikennelaulu* tulee säilyttämään suosionsa vielä jonkin aikaa. Yhteys liikennekasvatukseen ei ole myöskään kadonnut, sillä laulua on vielä 2010-luvulla esitetty esimerkiksi liikenneturvallisuuksapahtumissa.¹²³

Ikivihreä *Lasten liikennelaulu*

Muista aina: Liikenteessä
monta vaaraa onpi eessä.
Siksi valpas aina mieli se on
turva verraton.

Kuten johdannossa totesimme, *Lasten liikennelaulu* on huomiota herättävä ja poikkeuksellinen esimerkki siitä, kuinka vanhanaikaiseksi sekä pedagogisesti ja psykologisesti tehottomaksi leimattu opetuslaulu voi jäädä elämään viihteessä ja populaarikulttuurissa, ilman että sen kytkös alkuperäiseen asiayhteyteensä – lasten liikennekasvatukseen – on koskaan lopullisesti katkennut. *Lasten liikennelaulua* voi kappaleen jatkuvan

120 Kononen, Suonna: ”Nasta lautaan, Hannu hautaan.” *Karjalainen* 12.12.2021, 13.

121 Mainos, ”Meidän Matti merellä”, *Helsingin Sanomat* 10.6.1979, 11.

122 Make, ”Lasten pandemialaulu”. *Keski-Uusimaa* 11.8.2020, 7.

123 Jenna Salonen, ”Mammojen liikennetempaus onnistui”. *Nokian Uutiset* 21.8.2017, 8.

suosion takia lukea esimerkkinä siitä, miten tietyt käytännöt ja puhetaavat on sementoitu osaksi liikenteen sosiaalista järjestelmää. Sen historiallinen tarkastelu paljastaa myös liikenneturvallisuuteen liittyvät yhteiskunnalliset jännitteet sekä eri toimijoiden yritykset hallita näitä, esimerkiksi musiikin keinoin.

Lasten liikennelaulu on Taljan käyttämistä liikennevalistuslauluista ja -iskelmistä ylivoimaisesti suosituin ja pitkäikäisin. Se on säilynyt elinvoimaisena kansalaiskasvatuksessa ja arjen kansanperinteessä 1950-luvulta 2020-luvulle saakka. Syitä sen suosiolle olemme löytäneet suostuttelun keinoista, joita laulussa hyödynnetään, mutta myös sen yleisimmästä esitystavasta – yhteislaulusta. Yhteislaulun ja siihen kutsuvan, tarttuvan melodian avulla *Lasten liikennelaulun* paikoittain monimutkaisetkin lauserakenteet (esimerkiksi kertosäkeessä: ”siksi valpas aina mieli se on turva verraton”) painuvat mieleen myös silloin, kun sanoituksen kieli vuosikymmenien kuluessa etäännytty entistäkin enemmän kohdeyleisön arkikielestä ja tekstin semanttiset merkitykset hämärtyvät.¹²⁴

Taljan hyödyntämien liikennelaulujen sanoituksista voi tunnistaa kaksi suostuttelemisen keinoa. Lauluissa painotettiin liikenteen vaaroja kaupungistuvassa ja autoistuvassa yhteiskunnassa. Koska autojen määrä yhä kasvaa, tuntuu liikennelaulujen varoittava sanoma yhä ajankohtaiselta. Lasten liikennelaulun kertosäettä lainataan edelleen mielellään mielpidekirjoituksissa, pääkirjoituksissa ja pakinoissa.

Toinen suostuttelun keino on kuulijan ja yleisön, mutta ennen kaikkea laulajan itsensä vastuuttaminen ja voimaannuttaminen. Laulujen tavoitteena oli opettaa omatoimisuutta ja oma-aloitteisuutta sekä lapsille että aikuisille, jotta heistä kasvaisi vastuullisia kansalaisia. Vaikka Georg Malmsténin laulama *Lasten liikennelaulu* oli lapsille tarkoitettu pirteä marssi, ja Katri Helenan, Kauko Käyhkön sekä Hootenanny-trion *Sopu vie eteenpäin* aikuisille suunnattu synkopoiva folk-iskelmä, edustivat molemmat Taljan suosimaa yksilökeskeistä asennekasvatusta, jossa ratkaisuja ei etsitty liikenteen suunnittelusta tai lainsäädännön uudistuksista.

124 Tutkimustulokset musiikin vaikutuksesta muistiin ovat ristiriitaisia ja monitulkintaisia. Koetilanteessa muistiin myönteisesti vaikuttava melodia ei välttämättä ole ”yksinkertainen”, ks. Ferreri & Verga 2016, 176.

Liikennelaulujen vastaanotossa on havaittava, että lauluja arvioitiin monella tasolla myös niiden herättämien tunteiden perusteella. Vaikka liikennelaulut otettiin usein vastaan humoristisesti, sarkastisesti tai arvostellen, ei tunteisiin vetoamista ja sentimentaalisuutta lähtökohtaisesti määritelty huonoksi ominaisuudeksi opetuslaululle. Osa *Lasten liikennelaulun* suosioista selittyyneen sillä, että kokemus yhteislaulusta kuuluu monen aikuisen kuuntelijan mieluisimpiin muistoihin lapsuudesta, koulusta tai muista sosiaalisen kanssakäymisen tilanteista. Kuten aikaisemmassa tutkimuksessa on todettu, nämä tilanteet ja niihin liittyvät muistot herättävät tai voimistavat yhteisöllisyyden, osallisuuden ja osaamisen kokemuksia.¹²⁵

Liikennekasvatukseen 1970-luvulta lähtien kohdistuneesta arvostelusta huolimatta juuri lapsen vastuullistaminen laulun sanoituksessa näyttää vaikuttaneen sen pysyvään suosioon. Palaamme edellä mainittuun havaintoomme siitä, että *Lasten liikennelaulun* laulaja omaksuu auktoriteetin roolin laulaessaan liikenteessä vaadituista käytös- ja toimintamalleista. Jos laulua on pääasiassa laulettu yhteislauluna, ei auktoriteetin aseman omaksuminen ole myöskään aiheuttanut häpeää, sillä se on omaksuttu joukon turvin. Laulaessa on myönteisen tunteen vallassa samaistuttu yhteiskunnan sääntöjä valvoviin auktoriteetteihin, keskeisimpänä poliisiin, ja sisäistetty näiden yhteiskunnallisesti positiivisiksi tulkittuja ominaisuuksia. Tämä luenta voisi osaltaan selittää, miksi lauluun viitataan moninaisissa yhteyksissä ja kannanotoissa, joissa puhuja tai kirjoittaja pyrkii ohjeistamaan muita ylläpitämään yhteiskunnallisia normeja – ei pelkästään liikennekasvatuksen saralla.

125 Esim Tammela 2022. Laulusta muistamisen tukena ja motivaation nostattajana, ks. Pitkänen 2022, 21–22.

Lähdeluettelo

Alkuperäisaineisto

Julkaisematon kirjallinen alkuperäisaineisto

Taljan ja Liikenneturvan arkisto, Mobilia, Kangasala.

Aikakaus- ja sanomalehdet

Enemmistö-lehti 1971–1999, Enemmistö ry:n arkisto, Kansan Arkisto.

Etelä-Suomen Sanomat 1955–2025.

Helsingin Sanomat 1955–1997.

Hufvudstadsbladet 1955–2025.

Iskelmä n:o 6 (1966).

Karjalainen 2017–2025.

Keski-Uusimaa 2017–2025.

Nokian Uutiset 2017–2025.

Perniönseudun lehti 2016–2025.

Rantalakeus 2016–2025.

Somero 2017–2025.

Suomen Kuvalehti 1950–2025.

Tamperelainen 1957–2025.

Tekniikan Maaailma 1956–2019.

Uusi Suomi 1955–1991.

Uutisluotsi 2020–2025.

Vasabladet 1955–2025.

Kirjallisuus

Heino, Terhi, Johansson, Tuula & Sikander, Jari: *Koulun Musiikki: 3–4*. Otava, Helsinki 1986.

Kari, Virpi & Airinen, Kai: *Georg Malmsténin lauluja*. F-Kustannus Oy, Jyväskylä 2002.

Kivelä, Elina, Mali, Mika, Romppanen, Virve, Haapaniemi, Juha, & Korhonen, Minna-Kaisa: *Musiikin Mestarit: 3–4*. Otava, Helsinki 2004.

Kukko, Tauno: *Lasten liikennekirja: Sanoin ja sävelin*. Otava, Helsinki 1961.

Ruoho, Eliisa, Räsänen, Taina, Salminen, Sanna, Kallio, Liisa & Ruodemäki, Rami-Jussi: *Soi: 3–4*. WSOY Oppimateriaalit, Helsinki 2008.

Verkkosivujen ja sosiaalisen median tekstiaineistot

- Friends of Lordship Recreation Ground. "Model Traffic Area." <https://lordshiprec.org.uk/what-to-see-do/model-traffic-area/> [haettu 15.1.2024] sekä uutiselokuva avajaisista: <https://www.britishpathe.com/asset/67912/> [haettu 24.10.2024].
- Musiikkituottajat – IFPI Finland ry. Suomen virallinen lista. <https://www.ifpi.fi/lista/artistit/eri-esittajia/lasten+liikennelaulu/> [haettu 15.1.2024].
- Parkko, Sinikka: "Vuosisata suomalaista autoilua." Tilastokeskus – Statistics Finland, 2007. <https://www.stat.fi/tup/suomi90/lokakuu.html> [haettu 15.1.2024].
- Valio: "Paleface ja Valio päivittivät Lasten liikennelaulun: "Kun ajat katua, järki käteen, ettei tartte sitten katua jälkikäteen", Valio 4.8.2023. <https://www.valio.fi/uutiset/paleface-ja-valio-paivittivat-lasten-liikennelaulun-kun-ajat-katua-jarki-kateen-ettei-tartte-sitten-katua-jalkikateen/> [haettu 15.1.2024].

Audiovisuaalinen aineisto

- Aja hiljaa isi. Tuottaja: Veikko Laihanen Oy. Tilaaaja: Talja ry, 1966. https://finna.fi/Record/kavi.elonet_elokuva_106463 [haettu 15.1.2024].
- Finlandia-katsaus 274. Ohjaaja Allan Pyykkö. Suomi-Filmi Oy 1955. https://www.finna.fi/Record/kavi.elonet_elokuva_147256 [haettu 15.1.2024].
- Gullan Bornemark: Herr Gärman. Snurr-skivan, 1966.
- Lasten liikennelaulu. Säv. ja sov. Georg Malmstén, san. Asser Tervasmäki (= Helena Eeva). Es. Georg Malmstén ja Odeon-orkesteri. Odeon PLD 125. <https://areena.yle.fi/podcastit/1-50416241> [haettu 15.1.2024].
- Lasten liikennelaulu. Liikenneturva, YouTube, 2013. <https://www.youtube.com/watch?v=SoQY7aVJg40> [haettu 15.1.2024].
- Liikennevaarat vähemmiksi. Tuottaja Veikko Laihanen Oy. Tilaaaja Tapaturmantorjunta ry, 1954. https://finna.fi/Record/kavi.elonet_elokuva_647139 [haettu 15.1.2024].
- Paleface: Aikuisten liikennelaulu (Audio) ft. Juha Hostikka, 2023. YouTube. https://www.youtube.com/watch?v=90rn0US_6rc [haettu 15.1.2024].
- Pikku Kipparit: Pikku Kipparit -EP. Decca-Pekka, 1959.
- Polkkis II. Sopa vie eteenpäin (käsittelynimi). Tuottaja Veikko Laihanen Oy. Tilaaaja: Talja ry, 1966. https://finna.fi/Record/kavi.elonet_elokuva_641670 [haettu 15.1.2024].

Talja Polkkis. Tuottaja Veikko Laihanen Oy. Tilaa: Talja ry, 1966.
https://finna.fi/Record/kavi.elonet_elokuva_608252 [haettu 15.1.2024].

Tutkimuskirjallisuus

- Ahlsved, Kaj: 'Det ser ut som lek, men det är för fosterlandet': Musiken i den finländska kvinnogymnastikrörelsen (1876–1939). *Naiset, musiikki, tutkimus – ennen ja nyt*. Toim. Saijaleena Rantanen, Nuppu Koivisto-Kaasik ja Anu Lampela. Tutkimusyhdistys Suoni ry, Helsinki 2023, 149–192.
- Beckman Sundh, Ulla: *Levande musik, efterklang eller eko?: Om äldre barnvisor med utgångspunkt i Alice Tegnér's viskompositioner*. Musiikkitieteen julkaisematon kandidaatintutkielma. Institutionen för musikvetenskap, Uppsalan yliopisto, Uppsala 2022.
- Berger, Michael: Women Drivers! The Emergence of Folklore and Stereotypic Opinions Concerning Feminine Automotive Behavior. *Women's Studies International Forum* (9) 3/1986, 257–263.
- Buckingham, David ja Scanlon, Margaret: Selling Learning: Towards a Political Economy of Edutainment Media. *Media, Culture & Society* 27/2005, 41–58.
- Dekker, Henk-Jan: *Cycling Pathways: The Politics and Governance of Dutch Cycling Infrastructure, 1920–2020*. Amsterdam University Press, Amsterdam 2021.
- Eerola, Tuomas ja Saarikallio, Suvi: Musiikki ja tunteet. *Musiikkipsykologia*. Toim. Jukka Louhivuori ja Suvi Saarikallio. Atena, Jyväskylä 2010, 259–278.
- Emanuel, Martin: Challenging the System: Pedestrian Sovereignty in the Early Systemisation of City Traffic in Stockholm, ca. 1945–1955. *Journal of Transport History* (42) 2/2021, 247–276.
- Ferreri, Laura, ja Verga, Laura: Benefits of Music on Verbal Learning and Memory: How and When Does It Work? *Music Perception: An Interdisciplinary Journal* (34) 2/2016, 167–182.
- Fornaciari, Alekski ja Harni, Esko: Antonio Gramscin hegemonian käsitteen relevanssi kasvatustieteelliselle tutkimukselle. *Kasvatus & Aika* (11) 2/2017.
- Gronow, Pekka: ”Eeva, Helena”. Kansallisbiografia-verkkojulkaisu. *Studia Biographica* 4. Helsinki: Suomalaisen Kirjallisuuden Seura 1997. Julkaistu 29.3.2022. <http://urn.fi/urn:nbn:fi:sks-kbg-007965> [haettu 28.10.2025].
- Guttman, Nurit: *Communication, Public Discourse, and Road Safety Campaigns: Persuading People to Be Safer*. Routledge, London 2014.
- Judge, Marc Gauvreau: Keeping Together in Time: Dance and Drill in Human History. By William H. McNeill. Kirja-arvio. *The Wilson Quarterly* 4/1996, 86.

- Koivurova, Matti: Suojattoman liikenteen turvaamistoimenpiteet. 5. *valtakunnallinen liikenneturvallisuuskongressi Oulussa 23.–25.4.1974*, 115–121.
- Krawetz, Alexandra: *Songs, Safe and Sound: Children's Educational Music in Inter-war America*. Yale Graduate School of Arts and Sciences Dissertations 614, Yale University, New Haven, Connecticut 2022.
- Leskelä, Timo: *Kultaiset koululaulut 70-luvulta nykypäivään*. Helsinki: Tammi, 2009.
- Levä, Ilkka: *Kansallisvaltion teräsmiehestä valtakunnan sovittelijaksi: Poliisikulttuurin psykohistorialliset solmukohdat 1930–1997*. SKS, Helsinki 2008.
- Lundin, Per: *Bilsambället: Ideologi, expertis och regelskapande i efterkrigstidens Sverige*. Stockholmia förlag, Stockholm 2008.
- Malmstén, Georg ja Rahikainen, Esa: *Duurissa ja mollissa*. Kirjayhtymä, Helsinki 1964.
- Martin, Michelle H.: Eco-edu-tainment: The Construction of the Child in Contemporary Environmental Children's Music. *Wild things – Children's culture and ecocriticism*. Toim. Sidney Dobrin ja Kenneth Kidd. Wayne State University Press, Detroit 2004, 215–231.
- Masonen, Jaakko: Liikenneturvallisuus ja ympäristö. *Pikeä, bikeä, autoja: Tiet, liikenne ja yhteiskunta 1945–2005*. Toim. Jaakko Masonen ja Mauno Hänninen. Tielaitos, Helsinki 1995, 222–255.
- McAndrews, Carolyn: Road Safety as a Shared Responsibility and a Public Problem in Swedish Road Safety Policy. *Science, Technology, & Human Values* (38) 6/2013, 749–772.
- McNeill, William H.: *Keeping Together in Time: Dance and Drill in Human History*. Harvard University Press, Cambridge, Massachusetts 1995.
- Männistö-Funk, Tiina: 'One fine day your car will also start to speak': Automotive voices as promises of machine intelligence. *ICON* (27) 1/2022, 117–138.
- Männistö-Funk, Tiina: The struggle over pedestrians: Defining the problems of walking in the 1960s and 1970s. *The Journal of Transport History* (44) 2/2023, 254–275.
- Moll, Veera ja Nevalainen, Laika: 'Silloin oli ihan normaalia, että lapset kulkivat itseksensä tarhaan ja sieltä kotiin': Muistitietoa-aineistojen itsenäiset kaupunkilaislapset. *ELORE* (25) 2/2018, 33–52.
- Moran, Joe: Crossing the Road in Britain, 1931–1976. *The Historical Journal* (49) 2/2006, 477–496.
- Netterstad, Märta: *Så sjöng barnen förr: Textmaterialet i de svenska skolsångböckerna 1842–1972*. Rabén & Sjögren, Stockholm 1982.

- Nikulina, Maria: *Georg Malmsténin musiikin monet ulottuvuudet*. Musiikkipedagogiikan julkaisematon opinnäytetyö. Musiikkipedagogin tutkinto-ohjelma. Savonia-ammattikorkeakoulu, 2019.
- Norton, Peter: Four Paradigms: Traffic Safety in the Twentieth-Century United States. *Technology and Culture* (56) 2/2015, 319–334.
- Notini, Signe: *Hållbara barnsånger? En diskursanalys av barnsångstexter med miljöinnehåll*. Kasvatustieteiden julkaisematon opinnäytetyö. Barn- och ungdomsvetenskapliga institutionen, Tukholman yliopisto, Tukholma 2017.
- Nowak, Kai: Teaching Self-Control. Road Safety and Traffic Education in Post-war Germany. *Historical Social Research / Historische Sozialforschung* (41) 1/2016, 135–153.
- Pitkänen, Joanna: *Opetuslaulujen rooli ja vaikutus oppimiseen peruskoulussa*. Kasvatustieteiden julkaisematon kandidaatintutkielma. Kasvatustieteiden tiedekunta, Oulun yliopisto, Oulu 2022.
- Pohlmann, Holger: 'Seid ihr alle da?' 60 Jahre Polizeiverkehrskasper. *Polizeibericht* 2008, Polizei Hamburg 2009.
- Saharinen, Lasse: Varoittelusta vaaranpaikkakartoitukseen: Koululaisten liikennekasvatuksen vaiheita. *Koulutiellä*. Toim. Kimmo Levä. Mobilia, Kangasala 2009, 81–90.
- Salovaara, Esko: *TALJA – Tapaturmantorjunta ry:n liikennejaosto. Liikenneturva – Liikenneturvallisuuksen Keskusjärjestö ry 1935–1973*. Vammalan Kirjapaino Oy, 1976.
- Sanaksenaho, Seppo: Liikennejärjestelyt turvallisuuden pikalääkkeinä kaupungeissa. *IV valtakunnallinen liikenneturvallisuuskongressi 10.–11.5.1971*, 77–90.
- Schwebel, David C., Barton, Benjamin K., Shen, Jiabin, Wells, Hayley L., Bogar, Ashley, Heath, Gretchen, & McCullough, David: Systematic review and meta-analysis of behavioral interventions to improve child pedestrian safety. *Journal of Pediatric Psychology* (39) 8/2014, 826–845.
- Siren, Eero: *Nukketeatteri ja näyttelijän maailma: taiteellinen elämäkertani*. Acta Scenica 50. Väitöskirja, Taideyliopiston Teatterikorkeakoulu, esittävien taiteiden tutkimuskeskus 2017.
- Sornikivi, Ulla-Maija: *Liikenneturvaa 70 vuotta. Lasten liikennekasvatus 1939–2008*. Liikenneturva 2008.
- Tammela, Annika: *Kansakoululaisen lauluaarteisto: Jälleenrakennusajalta tutut laulut ikäihmisten laulukokemuksissa ja muistoissa*. JYU Dissertations, Jyväskylän yliopisto 2022.

- Tikka, Marko: *Iskusäveliä: Suomalaisen Tanssimusiikin Varhaishistoria*. Atena, Jyväskylä 2022.
- Tingvall, Claes: The History of Traffic Safety: Describing 100 Years. *Technology and Culture* (56) 2/2015, 489–492.
- Vuolio, Jukka: Kunniamarssit – yleiseurooppalaista tunnusmusiikkia. *Musiikin suunta* 1/2004, 61–70.
- Wagner, Barbara: The Seriousness and Fun: When Edutainment is Associated with History Teaching. *International Journal of Research on History Didactics, History Education, and History Culture / Yearbook of the International Society of History Didactics* (36) 2014, 155–164.
- Warsell, Sakari: *Georg Malmsten: Suomen iskelmäkuningas*. WSOY, Helsinki 2002.