

VAUHTIKAUSI



TURUN YLIOPISTON JULKAISUJA  
ANNALES UNIVERSITATIS TURKUENSIS

---

SARJA - SER. C OSA - TOM. 371  
Scripta Lingua Fennica Edita

# VAUHTIKAUSI

Autoilun sukupuoli 1920-luvun Suomessa

---

TEIJA FÖRSTI

TURUN YLIOPISTO  
UNIVERSITY OF TURKU  
Turku 2013

Humanistinen tiedekunta  
Historian, kulttuurin ja taiteiden tutkimuksen laitos  
Kulttuurihistoria

Työn ohjaajat  
Hannu Salmi  
Petri Paju

Tarkastajat  
Maria Lähteenmäki  
Saara Tuomaala-Sarpong

Vastaväittäjä  
Saara Tuomaala-Sarpong

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

Kansikuva: Valokuvaaja H. Mäkitalo, Oulainen. Kirjoittajan kokoelma.  
Taitto: Juhana Saarelainen

ISBN 978-951-29-5563-3 (PRINT)  
ISBN 978-951-29-5564-0 (PDF)  
ISSN 0082-6995  
Painosalama Oy – Turku 2013

# Sisällysluettelo

Kiitokset	6
I Johdanto	11
1 Autoilun sukupuoli tutkimuskohteena	11
2 Auto – moderni ikiliikkuja	20
3 Suomen autoistuminen 1920-luvulla	28
4 Sukupuolihistoriallinen näkökulma tekniikan historiaan	32
5 Tutkimuksen lähteet ja aikaisempi tutkimus	39
II ”Suuri yleisö” ja autoliikenne	58
1 Katuyleisö ja ”autohurjailijat”	59
2 Auton aistimellisuus: Rapaa, ulinaa ja bentsiininkatkoa	71
3 Paholaisen kyydissä. Autoihin liittyvät pelot ja odotukset	84
4 Auto ja yleisö messuilla ja näyttelyissä	95
III Autoilijan sukupuoli	103
1 Autoilija ja automies	104
2 Autoilijoiden järjestäytyminen	123
3 Autoileva nainen	148
4 Autoilijan representaatioita	190
IV Auto sukupuolittumisen prosessissa	207
1 Inhimillistetty ja sukupuolitettu auto	208
2 Kaunis ja tehokas auto	225
3 Vaunu naiselle ja miehelle	234
4 Vaarallinen auto	241
5 Kesytetty auto	260
V Lopuksi	283
Lähteet	295
Summary	314

## Kiitokset

---

Väitöstutkimuksen päätteeksi on vihdoin aika esittää kiitokset. Yksinäistä tutkimustyötä olen viimeisten vuosien aikana tehnyt Kansalliskirjaston kovin tutuksi tullessa lehtisalissa. Käsikirjoitusta olen pääosin kirjoittanut kotonani Ståhlbergintiellä Kulosaarella, mikä paikkana onkin ollut varsin osuva tutkimukseni aikarajausta ajatellen. Vauhtikaudeksi nimeämäni autokuumeen aika alkaa presidentti K. J. Ståhlbergin kaudella (1919–1925) ja se päättyy taloudelliseen lamaan 1920-luvun lopulla. Symboliseksi autoinnostuksen varsin tylyksi päätökseksi olen myös usein ajatellut presidentti Ståhlbergin ja hänen vaimonsa sieppauksen heidän Kulosaaren kodistaan ja kyydityksen autolla Suomen itärajalle lokakuussa 1930. Tämän tutkimuksen päädyin viimeistelemään vähemmän dramaattisesti Helsingin Töölöön.

Tiedettä ei koskaan tehdä yksin. Tutkimukseni etenemisestä ja kehitymisestä lopulliseen muotoonsa saan kiittää useita tahoja. Suurimmat kiitokseni haluan esittää työni ohjaajille kulttuurihistorian professori Hannu Salmelle ja tutkijatohtori Petri Pajulle. Molemmat ovat aina tarvittaessa tarjonneet ystävällisesti apuaan, lukeneet tarkasti käsikirjoitustani sen eri vaiheissa ja antaneet tarkkoja ja työtäni edistäneitä kommentteja. Han-

nun suhtautuminen ajatuksiani kohtaan on aina ollut ymmärtävää ja kannustavaa. Hannun laaja-alaisesti oppineessa ohjauksessa on ollut suuri ilo kasvaa tutkijaksi. Petrin täsmällisyydestä, kunnianhimoisesta ja aikaansaavasta työskentelystä opin lisää saadessani tehdä hänen kanssaan yhteistyötä Tekniikan historian seurassa. Haluan myös esittää lämpimimmät kiitokseni professori Marjo Kaartiselle ja kulttuurihistorian dosentti Kari Kallioniemelle oivaltavista sisällöistä ja kieltä koskeneista huomioista työni loppuvaiheessa.

Kiitän kunnioittavasti professori Maria Lähteenmäkeä ja tutkijatohtori Saara Tuomaala-Sarpongia suostumisesta työni esitarkastajiksi ja saamistani arvokkaista ja rakentavista kommentteista. Saara Tuomaala-Sarpongia kiitän myös lupautumisesta vastaväittäjäkseni.

Saamani taloudellinen tuki on mahdollistanut säännöllisen ja tavoitteellisen työskentelyn väitösprojektin aikana. Kiitän Emil Aaltosen Säätiötä vuonna 2006 myönnetystä ensimmäisestä osavuotisesta työskentelyapurahasta, joka antoi uskoa aloittelevalle väitöskirjan tekijälle. Väitöstutkimukseni sai uutta vauhtia vuosina 2008–2010 Emil Aaltosen Säätiön rahoittamassa ja kulttuurihistorian dosentti Anne Ollilan johtamassa kolmevuotisessa hankkeessa ”Sukupuoli ja julkisuus 1800-luvun lopun ja 1900-luvun alun Suomessa”. Kiitän Annea siitä, että hän aikanaan tarttui ehdottamaani projekti-ideaan, ja kaikesta ohjauksesta projektin aikana. Kiitän kunnioittavasti myös Suomalaista Konkordia-liittoa ja Henry Fordin Säätiötä tutkimustani edistäneistä apurahoista sekä Turun yliopistoa apurahasta tohtorintutkinnon loppuunsaattamiseksi vuonna 2012. Väitöskirjan tekijän tiukkaa taloutta ovat auttaneet myös ne lukuisat verkkokurssit, joita olen saanut ohjata vuosien aikana. Kiitos tästä kuuluu Katriina Mäkiselle ja Tapio Onnelalle.

”Sukupuoli ja julkisuus” -projekti toi elämäni kaksi älykästä naista: Kiitos, Anna ja Reija, yhteisistä keskusteluista lukupiirissämme, hauskoista hetkistä vapaa-ajalla sekä väitöskirjan teon nurjempienkin puolien jakamisesta! Anna Tuukkasta haluan kiittää erityisen lämpimästi käsikirjoitukseni lopullisen version tarkasta luennasta ja kielenhuollosta. Jos jo-

tain jäi huomaamatta ja oikomatta, vastuu on yksin ja ainoastaan minun. Anna, olet aarre.

Tieteellinen kotini on ollut Turun kulttuurihistorian oppiaineessa. Kulttuurihistorian tutkijaseminaari ja tutkimusryhmät ovat olleet hienoja ja turvallisia paikkoja luetuttaa tekstejä. Kulttuurihistorian tutkijayhteisö on siitäkkin ainutlaatuinen, että näitä ihmisiä on aina ollut ilo kohdata myös seminaarihuoneiden ulkopuolella. Opista ja ohjauksesta, vertaistuksesta ja aina mukavista kohtaamisista kiitän erityisesti seuraavia: Kari, Silja, Maija, Riitta, Ilana, Maarit, Kirsi, Annikka, Heidi, Anu L., Paavo, Rami, Heta M., Maiju, Hanne, Leena, Hasan, Liisi, Mila, Heta A., Harri, Tom ja Kimi. Juhanaa haluan lisäksi lämpimästi kiittää kollegiaalisesta lupautumisesta väitöskirjani taittajaksi.

Heini Hakosaloa Oulun yliopistosta haluan erityisesti kiittää ystävällisestä suhtautumisesta väitöshankettani kohtaan, ja arvokkaiksi osoittautuneiden Karolina Eskeliniä koskevien lähdetietojen jakamisesta kanssani. Tiina Männistö-Funkille esitän kiitokseni iloisesti ja joustavasti sujuneesta yhteistyöstä vuosien aikana biilien ja pyörien tiimoilta. Lyyliä kiitän aina erinomaisesta leffaseurasta ja vinkeistä väitöksen loppusuoralle! Kiitos, Julia, kahvittelun ja lounaiden äärellä vuosien aikana käydyistä keskusteluista tutkimuksen teon ihanuudesta ja ongelmista, arjen ilojen ja surujen jakamisesta sekä kirjoista, joita jaksoit raahata minulle Teknillisen korkeakoulun poistohyllystä. Ystävyytesi puutarhassa kahvi on aina maistunut parhaimmalta.

Tutkimustieni on ollut pitkä ja joskus kuoppainenkin. Maali tuntui joskus olevan lohduttoman kaukana. Olen ollut uskomattoman onnekas saadessani rinnalleni aina kannustavan ja tekemisiini vakaasti uskovan kumppanin. Kiitos Rafa, luottamuksesta tutkimukseni valmistumiseen, yhteisistä matkoistamme maalla ja merellä sekä kaikesta ilosta ja ystävydestä, jota olet elämäni tuonut. Väitöskirjan kirjoittaminen kesällä 2012 Pirunsaarella ja viimeistely vihreän lampun alla Välskärinkadulla on ollut pitkän hankkeen parasta vaihetta.



Omistan tämän väitöskirjan Anna-mummulleni (1925–1993), jonka ”volkkarin” kyydissä kuljin elämäni ensimmäiset automatkat, ja rakkaille lapsilleni Akulle, Fannyille ja Kaapolle. Olette moottorini ja ajovaloni. Paulaa ja Miraa lainaten:

Perillä on tuolla edessämme jossain.

Mennään, mutta ajetaan hiljempaa.

Toivon, ettei matka loppuis ollenkaan.

Tämä voi olla

koko elämämme ihanin päivä.

Ajetaan hiljempaa.

Toivon, että matka jatkuu, jatkuu vaan.

(PMMP: Matkalaulu, 2005)

Topeliuksenkadulla Töölössä 29.10.2013

Teija Försti



# I Johdanto

---

## 1 Autoilun sukupuoli tutkimuskohteena

On se ihmeellistä, minkälainen muutos maaseudun kulkuneuvoissa on juuri tänä kesänä havaittavissa, kun autoja nyt hurisee jo kaikilla huonoilla kyläteilläkin, puhumattakaan kunnollisista maanteistä ja liikenteen pääväylistä. Jossakinhan sen täytyy näkyä, että autoja on viime kevännä niin tavattomat joukot maahan tuotu. Niiden Amerikan Fordien ja Fordin poikien ja muiden suurten autokuninkaiden vaikutus tuntuu selvänä meidänkin oloissamme. Ei nyt vielä varsin niin, että jokainen työmies tai virkamies huristaisi omalla autollaan keskikaupungilla olevaan työpaikkaansa puutarhojen peittämästä esikaupungista, niin kuin Amerikassa jo tehdään. Eihän meillä asuntoilmoituksissakaan ”nykyajan mukavuuksiin” vielä kuulu autovaja, muuten kuin loistoasunnoissa. Mutta autojen ajomaksut ovat jo niin halvat, että tavallinen kuolevainenkin saattaa niitä vuokraten hyväkseen käyttää.<sup>1</sup>

Tämän tutkimuksen kohteena on ajanjakso, jolloin autojen lukumäärä kaduilla ja maanteillä kasvoi silminnähden, kuten esimerkiksi yllä lainattu ”maaseutukirje” *Kotiliesi*-lehdessä vuodelta 1925 kertoo. Kirjoituksessa

---

<sup>1</sup> Emäntä Y: Maaseutukirje. Nykyajan kulkuneuvot – uusia koteja. *Kotiliesi* 13–14/1925, 383.

todetaan autojen kasvaneen määrän näkyvän niin, että niitä näkee huristelemassa jo huonoimmillakin kyläteillä. Tekstissä viitataan myös mahdolliseen tulevaisuuteen ja amerikkalaisen mallin mukaiseen autoistuneeseen yhteiskuntaan, jossa ”työmiehet” ja ”virkamiehet” ajavat esikaupunkialueelta töihin keskikaupungille omilla henkilöautoillaan. Samana vuonna nimimerkki Bagheera eli kirjailija, toimittaja Erkki Kivijärvi ennusti *Suomen Kuvalehdessä* julkaistussa ”pääkaupunkilaisen päiväkirjassa”, että meilläkin saattaa vielä tulla aika, ”jolloin työmies ajaa tehtaaseen, kuten jo Amerikassa, omalla autollaan”.<sup>2</sup> Autoilija eksplikoitui molemmissa teksteissä mieheksi, joka jo Yhdysvalloissa ja tulevaisuudessa myös Suomessa ajaisi autollaan töihin.

Tässä tutkimuksessa etsin vastausta kysymykseen, miten autoilun ja sukupuolen vuorovaikutteinen suhde rakentui 1920-luvun Suomessa. Tutkimuskysymys pitää sisällään ennakko-oletukseni, että tässä autoilun historian vaiheessa rakentui syvään juurtuneita ja pitkäkestoisia kulttuurisia käsitteitä sukupuolen ja autoilun keskinäisestä suhteesta.

*Kotilieden* ”maaseutukirjeessä” myös autoteollisuus määrittyi miehiseksi alueeksi. Kirjoittaja viittasi ”Amerikan Fordeilla ja Fordin pojilla” amerikkalaiseen tehtailijaan Henry Fordiin (1863–1947). Fordin on aiemmissa tutkimuksissa toistettu autoistaneen koko maailman edullisella Ford T-mallillaan, joka tuotiin markkinoille vuosina 1908–1909. Suomessa Ford-autojen osuus koko autokannasta oli 1920-luvun puolivälissä hiukan yli puolet. Vuonna 1926 Suomessa oli vähän yli 16000 rekisteröityä autoa, joista yli 8600 oli Fordeja.<sup>3</sup> Nimimerkki ”Emäntä Y” kirjoitti lainaamassani lehti jutussa autojen vuokramaksujen halventuneen tasolle, jossa autokyyti oli mahdollista jo ”tavalliselle kuolevaisellekin”. Useimmille suomalaisille aivan ensimmäinen automatka toteutuikin nimenomaan vuokra-auton tai autobussin kyydissä.

Tutkimuksen aloittavat lainaukset kuvaavat sitä, miten autot 1920-luvulla alkoivat asettua osaksi suomalaisten arkea. Sukupuolihistoriallisesta näkökulmasta lähiluettuina ne kertovat myös autoilun sukupuolesta. Näissä kirjoituksissa autoilu näyttäytyi sukupuolittuneena alueena, jossa miehet

---

<sup>2</sup> Bagheera: Pääkaupunkilaisen päiväkirja. *Suomen Kuvalehti* 20/1925, 694.

<sup>3</sup> Kosma 2000, 83.

suunnittelivat autoja ja ajoivat omilla autoillaan töihin, ja naiset pääsivät kokemaan autoilua vuokra-autojen kyydissä. Toisaalta 1920-luvun kulttuuria käsitelleisiin tutkimuksiin on tallentunut keskeisenä aikakautta kuvaavana symbolina moderni ”uusi nainen”, joka etenkin kuvissa on usein esitetty auton ratissa. Reaalisten naispuolisten autonohjaajien vähäinen lukumäärä on myös tullut aiemmin todettua suomalaisen auton historiaa käsittelevissä tutkimuksissa.<sup>4</sup>

Miksi on tärkeää tutkia ilmiötä, joka näyttäisi olevan entuudestaan tuttu? Ymmärrän auton ja sukupuolen tutkimisen laajemmaksi kysymykseksi kuin ensimmäisten naisautoilijoiden lukumäärän laskemiseksi. Varsin usein autoilun historiankin tutkimuksessa sukupuoleksi on ymmärretty vain nainen, jolloin esimerkiksi miesten ja auton suhde on ymmärretty ”luonnolliseksi”, ja sen selittämiseksi on näyttänyt riittävän oletus miesten naisia suuremmasta kiinnostuksesta tekniikkaa kohtaan tai suurempi vapaudenkaipuu. Tärkeää on myös esittää kysymys, miksi autoilu liitettiin niin kiinteästi miehiseen elämänpiiriin ja maskuliinisuuteen. Kaksikymmenluvulle tyypillinen kuva polkkatukkaisesta, nuoresta jazztyöstä auton ratissa tulee ymmärtää representaatioksi, ihmisen rakentamaksi kuvaksi, jolla tosin oli myös yhteys todellisuuteen. Tutkimuksessani jäljitän, miten nämä kulttuuriset kuvat ovat syntyneet, ja mitä merkitystä niillä on ollut.

Kulttuurihistoriallisesta näkökulmasta tarkasteltuna 1920-luvun autoilussa on ennen kaikkea kiinnostavaa se, miten autot nykyajan ilmiönä tuntuivat läpäisevän koko kulttuurin. Auto näkyi, kuului ja tuoksui kaikkialla: kaduilla ja maanteillä, lehtijutuissa, reklaameissa, runoudessa ja ajanvietekirjallisuudessa, elokuvissa ja kuvataiteessa. Auto symboloi vauhtia ja eteenpäin katsovaa ensimmäisen maailmansodan jälkeistä maailmaa niin Suomessa kuin muuallakin länsimaissa. Tästä tulee myös tutkimuksen nimi: Vauhtikausi. Kuten edellä esittelemäni esimerkit osaltaan kertovat, sukupuoli oli autoista puhuttaessa olennaisesti läsnä.

Sukupuolihistoriallisesta näkökulmasta 1920-luku on hedelmällinen ajanjakso, koska ensimmäisen maailmansodan jälkeen sukupuolikäsitykset

<sup>4</sup> Ks. esim. Mauranen 2001, 57–59.

olivat murroksessa, kuten sukupuolta ja modernia tarkastelleet tutkimukset ovat osoittaneet. Ensimmäisen maailmansodan koettiin muuttaneen maailmaa sekä miehen ja naisen asemaa ja tehtäviä. Maailmansodalla oli vaikutuksensa myös autoiluun. Euroopan sotaa käyneissä maissa naiset tarttuivat sellaisiin tehtäviin, jotka rauhan aikana olivat aiemmin olleet miesten töitä. Esimerkiksi Britanniassa yläluokkaisia naisia liittyi moottorijoukkoihin ja kotirintamalla naiset ryhtyivät autonkuljettajiksi ja mekaanikoiksi, ajoivat taksia tai traktoreita. Ranskassa autoilevia naisia liittyi Punaisen Ristin joukkoihin jo vuonna 1914. Ranskalaisten autoilevien naisten osallistuminen sotaan kohtasi myös vastustusta, ja vastustajat kutsuivat tätä sukupuolten välistä ”sotaa” jopa yhdeksi sodan rintamaksi. Myös yhdysvaltalaisia naisia saapui vapaaehtoisten joukoissa Ranskaan ambulanssijoukkoihin. Yhdysvaltalainen autoilun sukupuolihistoriallisen tutkimuksen pioneeri Virginia Scharff onkin ehdottanut juuri ensimmäisen maailmansodan legitimoineen naisten oikeuden tarttua auton ohjauspyörään.<sup>5</sup>

Sukupuolijärjestelmän murroksesta on tutkimuksissa puhuttu laajemmin 1800-luvun lopun ja 1900-luvun ensimmäisten vuosikymmenten modernia koskevassa keskustelussa. Käsitteellä ”uusi nainen” aikalaiset ja tutkijat ovat viitanneet naisten elämää kohdanneeseen muutosprosessiin, joka alkoi 1800-luvun lopulla. Tällä naisten modernisuudella on tutkimuksissa tarkoitettu naisten murtautumista julkiseen elämään, työhön, koulutukseen ja yhteiskunnalliseen toimintaan aiempaa näkyvämmiin ja merkittävämmiin. Uuden naisen käsitettä on käytetty erilaisista naishahmoista silloin, kun on haluttu puhua naiseudesta, joka on leimallisesti ollut ”uutta” verrattuna perinteiseksi määritellyyn naiseuteen. Samaan aikaan kun naiseuden kategoria on ollut murroksen alla, mieheyttä on ollut tarpeen määritellä uudelleen.<sup>6</sup> Tässä tutkimuksessa tarkastelu kohdistuukin sekä mieheen että naiseen ja siihen, miten autoilukirjoittelulla yhtäältä tuotettiin käsityksiä mieheydestä ja naiseudesta ja toisaalta, miten autoilukirjoitteluun vaikuttivat olemassa olleet käsitykset sukupuolten tehtävistä ja paikasta yhteiskunnassa.

Tutkimusongelmani lähtökohtana on ollut ajatus, että autoilu teknolo-

---

<sup>5</sup> Scharff 1999, 89–104.

<sup>6</sup> Immonen, Hapuli, Leskelä & Vehkalahti 2000, passim, erit.7-14.

giana on merkittävää sukupuolineuvottelun aluetta. Tutkimuskysymys kytkeytyy samalla laajempaan kysymykseen teknologian sukupuolittumisesta. Tutkimuksen tiedollisena tavoitteena on lisätä ymmärrystä myös nykyaikana ihmisten ajatteluun, toimintaan ja käyttäytymiseen vaikuttavista sukupuolen ja teknologian suhdetta koskevista käsityksistä. Teknologian sosiaalista rakentumista sukupuolen näkökulmasta tutkinut Judy Wajcman on ehdottanut, että teknologia ja yhteiskunta ovat toisissaan kiinni erottamattomasti. Ennemmin kuin niin, että ne muokkaisivat toisiaan, teknologiaa ja yhteiskuntaa tulisi ajatella heterogeenisenä verkkona, jossa inhimilliset ja elottomat oliot yhdistyvät toisiinsa ja muovautuvat yhdessä.<sup>7</sup>

Autoja ja liikennettä käsittelevissä artikkeleissa, lehtipakinoissa, humoristisissa kertomuksissa, mainoksissa ja kuvissa, toisin sanoen teksteissä, joita jatkossa kutsun yhteisellä nimellä autoilukirjoitteluksi, konstruointiin ja määriteltiin 1920-luvun julkisuudessa toistuvasti auton ja sukupuolen vuorovaikutteista suhdetta. Tarkastelun rajautuminen pääasiassa julkisuudessa tapahtuneisiin sukupuolimäärittelyihin perustuu tutkimuksen aineistoon, päälähteinä käytettyihin aikakauslehtiin ja tulkintojen tukena käyttämäni muuhun aikalaiskirjallisuuteen ja elokuvaan.

1920-luvun aikakauslehdissä julkaistuissa kertomuksissa ja pakinoissa toistettiin ajatusta, ettei ”nykyaikaisia” kirjoja voinut lukea tai elokuvia katsella törmäämättä niissäkin autoihin. Erkki Kivijärvi kehotti *Autoilija*-lehdessä julkaistussa pakinassaan vuonna 1927 lukemaan ”nykyhetken kirjoja”, joihin auto on tuonut omalaatuista runoutta, ja totesi, että vain ani harvassa nykyajan kirjassa auto on ”olematon”.<sup>8</sup> Toisessa Kivijärven kirjoittamassa lehti jutussa vuonna 1928 kuvitteellinen kustantaja ilmoitti yleisön vaativan ehdottomasti, että nykyaikainen romaanisankari liikkuu autolla.<sup>9</sup> Tässä kirjoituksessa romaanisankarilla tarkoitettiin miespuolista romaanisankaria, mutta yhtä lailla ajan kirjallisuudessa autoa ajoivat naispuoliset sankarit. Pakinoitsija Janhunen kirjoitti *Autoilija*-lehdessä autosta ja elokuvasta uudella tavalla populaarikulttuurissa samana vuonna seuraavasti:

<sup>7</sup> Wajcman 2004, 38–39.

<sup>8</sup> Erkki Kivijärvi: Elämäni ensimmäinen auto. *Autoilija* 8/1927, 14.

<sup>9</sup> Erkki Kivijärvi: Autolla halki erämaan. *Autoilija* 9/1928, 13.

Mutta auto ja filmi – eivätkö ne ole melkein kuin sisaruskasitteitä? Ne ovat syntyneet, suuresti katsoen, saman aikakauden lapsiksi ja kehittyneet rinnan, elleivätäkään sanan ahtaimmassa merkityksessä ”käsi kädessä”, vaan kumpikin omalla tahollaan. Ja kumpikin niistä edustaa mitä täysiverisimmin n.s. nykyaikaisuutta. Jos esitettäisiin kiertokysely, jossa yleisöltä tiedusteltaisiin mikä sen mielestä on nykyaikaiselle ajalle kaikkein ominaisinta, niin radion ja jazzin ohella varmaankin filmi ja auto saisivat eniten ääniä.<sup>10</sup>

Pakinoitsijan mukaan filmiä ei voinut edes kuvitella ilman siinä esiintyvää autoa.<sup>11</sup> Lainaus kuvaa samalla nykyaikaisiksi miellettyjen ilmiöiden ja eri teknologioiden yhteen kietoutumista kaksikymmenlukulaisessa kulttuurissa.

Tällaisia kaikille avoimia ja tavoitettavissa olevia julkisia esityksiä, joiden merkityksellistäminen ei vaadi yleisöltään erityistietoja tai -taitoja viestinnäntutkija Hannu Nieminen on kutsunut populaarijulkisuudeksi. Populaarijulkisuus on luonteeltaan sosiaalista ja yhteisöllisyyttä luovaa ja se pyrkii miellyttämään monia yleisöryhmiä. Vaikka populaarijulkisuus on viihteen ja rentoutumisen aluetta, se on myös arena, joka voi tarjota yksilötasolla vastauksia tärkeisiin kysymyksiin.<sup>12</sup> 1920-luvulle ominaista on julkisuuden rakennemuutos. Aikakauslehtien määrä lisääntyi 350:stä 663:een. Myös aikakauslehtien levikit kasvoivat 1920-luvulla, mille Pirkko Leino-Kaukiainen on *Suomen lehdistön historiassa* esittänyt selitykseksi potentiaalisen lukijakunnan kasvun sekä lukutottumusten lisääntymisen. Merkittävää kansan lukutaidon kehitykselle oli vuonna 1921 säädetty yleinen oppivelvollisuus. Viihdeteollisuuden ja massakulttuurin maihinnousu Suomeen tapahtui 1920-luvulla. Elokuvista tuli koko kansan harrastus yhteiskuntaluokasta riippumatta. Elokuvateattereita oli Suomessa 1920-luvun puolivälissä jo 200. Myös lehdistö sai uutta aineistoa muun muassa elokuva- ja urheilutähdistä. Aikakauslehdet olivat tähtikultin levittämisessä merkittävässä roolissa, ja *Suomen Kuvalehden* kannessa esiintyivät usein Hollywood-elokuvien tähdet.<sup>13</sup> 1920-luvulla oivallettiin myös naisten merkitys kuluttajina ja lehtien lukijoina. Kuvalehdet alkoivat vai-

---

<sup>10</sup> Janhunen: Auto ja filmi. *Autoilija* 12/1928, 36.

<sup>11</sup> Janhunen: Auto ja filmi. *Autoilija* 12/1928, 36.

<sup>12</sup> Nieminen 2001, 192–193. Ks. myös Suominen 2003, 13–15.

<sup>13</sup> Leino-Kaukiainen 1992, 187–193.



kuttaa kauneusihanteisiin sekä jopa urbaanin naisen aseman muuttumiseen.<sup>14</sup> Kaksikymmenlukulaisessa populaarijulkisuudessa sukupuoliroolien uudelleenmäärittelystä tuli tärkeä aspekti. Populaarijulkisuuden kasvu liittyi uudenlaisen kulutuskulttuurin rakentumiseen, jossa autolla oli näkyvä rooli.

1920-luvun kirjoittelussa keskusteltiin yhteisesti kiinnostavasta ilmiöstä ja esineestä: autosta. Siitä huolimatta, että aihe oli yhteinen, autoista ja autoilusta käytiin keskusteluja eri tasoilla ja areenoilla. Millaisia nämä areenat oikeastaan olivat? Hannu Niemisen julkisuuden määritelmiä väljästi soveltaen voisi puhua esimerkiksi arkijulkisuudesta, satunnaisista ja suunnittelemattomista tapaamisista ja keskusteluista, joissa on jaettu yhteisiä tapahtumia ja kokemuksia.<sup>15</sup> Autojen saapuminen maaseudun teille ja kaupunkien kaduille herätti keskustelua ja tunteita ja muutti aistein havainnoitavaa ympäristöä. Lehtikirjoittelu, myynti-ilmoitukset, autonäyttelyt ja -urheilukilpailut, joista myös kirjoitettiin paljon, sekä liikennevalistus tekivät autoilua tutuksi myös niille, jotka eivät omistaneet omaa autoa tai ajaneet autoa itse. Autot herättivät huomiota ja monenlaisia tunteita suuressa yleisössä, mitä myös puolestaan kommentoitiin runsaasti autoilukirjoittelussa. ”Suuri yleisö” ei suinkaan ollut yhtenäinen ryhmä, vaan kirjoittelussa huomio kiinnittyi merkillepantavan usein siihen, miten naiset liikkuvat liikenteessä. Autoilun arkijulkisuus liittyy siis myös ajan mediajulkisuuteen, joka sekä välitti autoista käytyä keskustelua laajemmille ryhmille että antoi yleisölle uusia keskustelun aiheita. Mediajulkisuudessa, jolla tässä tapauksessa viitataan lähteinä käyttämiini aikakauslehtiin, annettiin esimerkiksi ohjeita kaduilla ja maanteillä liikkumiseen ja kerrottiin oikeanlaisesta liikennekulttuurista sekä autoilijoille että muulle yleisölle.<sup>16</sup>

<sup>14</sup> Uino 1991, 91.

<sup>15</sup> Nieminen 2006, 27–29.

<sup>16</sup> Hannu Nieminen määrittelee mediavälitteiseksi julkisuudeksi kaikki ne instituutiot ja institutionaaliset käytännöt, jotka tuottavat julkisia, kenen tahansa havainnoitavissa olevia esityksiä. Päivittäisjulkisuuden tai ensimmäisen asteen julkisuuden piiriin Nieminen laskee sanomalehdistön, radion ja television, toisin sanoen median, joka tuottaa yhteisiä puheenaiheita ja virittää meidät osallisiksi kunkin hetkiseen yhteisöllisyyteen. Nieminen 2006, 29–30.

Autoilijoista kirjoitettiin yhtenä ryhmänä, mutta myös eri autoilijaryhmien näkökulmista erityisesti moottori- ja autoalan omissa lehdissä. Eroa tehtiin erityisesti vapaa-ajan autoilijoiden ja ammattiautoilijoiden välille sekä kaupunkilaisten ja maaseudun autoilijoiden välille. Tämän tutkimuksen näkökulman kannalta huomionarvoista on, miten eroa tuotettiin erityisesti miespuolisten ja naispuolisten autoilijoiden välille. Erilaisten autoilijoiden etujärjestöjen omaa toimintaa ja lehtiä voisikin ajatella tietynlaisten tavoitteiden ja toiminnan ympärille muodostuneiden yhteisöjen sisäpiirijulkisuutena. Myös erilaiset asiantuntijaryhmät muodostavat sisäpiirijulkisuuksia. Tekniikkapainotteisten moottorilehtien lukeminen on esimerkiksi vaatinut lukijoilta tietynlaista asiantuntijuutta sisällön ymmärtämiseksi.<sup>17</sup> Hannu Nieminen on todennut, että olisi harhaanjohtavaa puhua populaarijulkisuudestakaan yhtenä ja yhtenäisenä julkisuuden areenana, koska se muodostuu enemmän tai vähemmän erillisistä ja itsenäisistä rinnakkain ja limittäin toimivista julkisuuksista.<sup>18</sup>

Käyttämäni lähdeaineistoon perustuvan rajauksen tavoitteena ei suinkaan ole sulkea pois sitä ajatusta, että julkisuudessa rakentuva sosiaalinen ja kulttuurinen sukupuoli on aina myös yhteydessä yksilölliseen, menneisyyden toimijoiden subjektiiviseen identiteettiin. Rajaus julkisiin sukupuoliäärityksiin on työekonomisen siinä mielessä, että yksistään laajan lehtiaineiston analysointi on haasteellinen tehtävä. Esimerkiksi autoilijoiden kokemusten analysoinnissa omaelämäkerralliset tekstit olisivat hedelmällisiä lähteitä. Toisaalta historiantutkija on myös aina menneisyyden lähteiden armoilla, kuten historioitsija Marjatta Hietala on todennut. Mitä yksityisemmästä asiasta on kysymys, sitä vähemmän meillä on siitä tietoja.<sup>19</sup> Aikakauslehtiaineiston ja muiden lähderyhmien lukeminen ja analysointi yhdessä ja ristiin tuo esiin sellaisia yleisiä havaintoja ja päätelmiä, joita pelkästään yksittäisten toimijoiden subjektiivisten kokemusten analysointi ei mahdollistaisi. Jotta saisin myös 1920-luvun autoilijoiden äänen mukaan tutkimukseeni, olen hyödyntänyt käytettävissä olleita leh-

---

<sup>17</sup> Nieminen 2006, 28, 36–40.

<sup>18</sup> Nieminen 2001, 192.

<sup>19</sup> Hietala 2001, 20.

tihaastatteluita ja esimerkiksi nais- ja taksiautoilijoiden muistoja ja kokemuksia tarkastelevia tutkimuksia.

Tutkimuskohteeni, 1920-luvun autoilun sukupuoli, sijaitsee ”vieraassa kulttuurissa”, jossa käsitteet kuten auto, autoilija ja sukupuoli saivat erilaisia merkityksiä kuin nykyisin. Oman aikamme perspektiivistä 1920-luvun autoilussa ja autokirjoittelussa on tutun kuuloisia elementtejä, mutta myös vierasta. Historiantutkija on aina tulkki kahden eri kulttuurin välissä, kuten historioitsija Jorma Kalela on muotoillut historiantutkijan tehtäväksi. Tutkimuskohteenani olevat ihmiset elivät toisessa kulttuurissa kuin tämän käsillä olevan tutkimuksen yleisö. Kalela kehottaakin historiantutkijoita erittelemään omia premissejään oikeuden tekemiseksi tutkimuskohteelle.<sup>20</sup>

Tavoitteena tässä tutkimuksessa on esittää aiemmin käytetyille lähteille uudenlaisia kysymyksiä ja lisätä ymmärrystä sukupuolen merkityksestä suomalaisen autoilun historiassa 1920-luvun osalta.

Kiteytettyä tutkimukseni ajallinen ja paikallinen rajaus perustuu kolmeen tekijään: autoilun kasvanut merkitys suomalaisessa liikennejärjestelmässä ja samanaikainen julkisuuden rakennemuutos sekä ensimmäisen maailmansodan jälkeinen sukupuolijärjestelmän murros. Kaksikymmenluvun ymmärrän tässä tutkimuksessa laajasti. Vanhimmat käyttämäni lehtiaineistot ovat vuodelta 1920 muutamaa yksittäistä viittausta vanhempiin lehtiartikkeleihin lukuunottamatta. Arkistoaineiston ja tutkimuskirjallisuuden osalta olen huomioinut varhaisempia 1920-luvun autoiluun vaikuttaneita tapahtumia. Ensimmäisiä automobiililuetteloita löytyy 1910-luvulta. Vuonna 1918 autoilu oli poliittisista syistä ja polttoainepulan vuoksi säännösteltyä. Ensimmäisen autoilijoiden etujärjestön, Suomen Automobiili Klubin, sisäasiainministeriölle osoitettu hakemus klubin hyväksymisestä allekirjoitettiin vuoden 1918 lopulla ja perustava kokous pidettiin marraskuussa 1919.<sup>21</sup> Kaksikymmenluvun ”autokuumeen” voi katsoa päättyneen Wall Streetin 1929 pörssiromahdusta seuranneeseen maailmanlaajuiseen taloudelliseen lamaan, jonka seurauksena myös autojen valmistus ja maahantuonti oli lamassa. Esimerkiksi *Autoili-*

<sup>20</sup> Kalela 2000, 98–110.

<sup>21</sup> Laaksonen 1994, 11.

ja-lehdessä alettiin vuosikymmenen lopulla kirjoittaa siitä, että liikenteessä on jo liikaakin vuokra-autoja, ja tästä syystä ammattiautoilijoiden oli ajettava entistä pidempää päivää saadakseen riittävä toimeentulo.

## 2 Auto – moderni ikiliikkuja

Auton ja automobiilin käsitteitä on pohdittu erityisesti silloin, kun on pyritty selvittämään, kuka keksi ensimmäisen auton. Oman aikamme perspektiivistä ennen 1800-luvun loppua valmistetut moottoriajoneuvot eivät välttämättä muistuta sitä laitetta, jonka me ymmärrämme autoksi. Moottoriajoneuvot, joita ohjattiin ohjaustangolla, mielletään ennemmin moottori-*pyöriksi* tai moottoripolkupyöriksi. Sellaista moottoriajoneuvoa, jota pystyi liikuttamaan eteenpäin polkemalla, on myös nykyajan näkökulmasta vaikea mieltää automobiiliksi. Saksalaisen insinööri Karl Benzin (1844–1929) vuonna 1885 rakentamaa ja seuraavana vuonna patentin saanutta bensiinillä käynnystä polttomoottoriajoneuvoa kutsuttiin tuolloin ”moottorivaunuksi” (”Motorwagen”).<sup>22</sup> Saksalainen Gottlieb Daimler (1834–1900) sai syksyllä 1886 valmiiksi ensimmäisen nelipyöräisen hevosettoman vaunun.<sup>23</sup> Wilhem Maybachin (1846–1929) vuonna 1901 suunnittelema Mercedes 35 PS-auto oli korirakenteensa puolesta ensimmäinen hevosvaunukonstruktiosta luopunut auto.<sup>24</sup> Yhdysvaltalainen historioitsija James Flink otti kantaa paljon viitatussa tutkimuksessaan *The Car Culture* (1974) aikaisempien autohistorioitsijoiden väitteeseen, jonka mukaan automobiili oli syntyjään eurooppalainen ja adoption kautta amerikkalainen, ja kertoi, millaisia keksintöjä ja kokeiluita Yhdysvalloissa tehtiin 1800–1900-lukujen taitteessa.<sup>25</sup> Flink osoitti, miten autoilun historiaa on kirjoitettu usein kansallisista näkökulmista, mutta nimesi samalla itse autoilun amerikkalaisuuden symboliksi. Kuten autoilun historiaa käsittelevän *Sata lasissa* -antologian toimitantanut Ismo Vähäkangas on todennut, automobiili-käsite näyttäisi ainakin

---

<sup>22</sup> Vähäkangas 2000, 5-6.

<sup>23</sup> Moisala 1983, 20; Piltz 1999, 8.

<sup>24</sup> Moisala 1983, 21; Piltz 1999, 8.

<sup>25</sup> Flink 1975, 5-17.

osittain olevan sopimuksenvarainen.<sup>26</sup>

Ensimmäisestä Suomeen tuodusta autosta ja ”ensimmäisestä” autosta Suomessa on autohistoriallisissa tutkimuksissa ja vanhojen autojen harrastajien piirissä käyty vilkasta keskustelua. Täsmällistä tietoa Suomen ensimmäisestä autosta ei ole, mutta Viipurin läänissä autoja nähtiin jo 1890-luvun lopulla. *Viipurin Sanomat* kertoi 8.9.1899 auton viilettäneen kovaa vauhtia kaupungin katuja. Viipurin läänin autoja tutkineen Pertti Kolarin mukaan kyseessä oli ilmeisesti helsinkiläisen Suomen Valokuvauskauppa & Tehdas Osakeyhtiön johtajan Sven R. Schmidtin Phoebus-merkkinen auto, jolla hän osallistui Pietarissa järjestettyyn autokilpailuun. Todennäköisesti Suomen ensimmäinen auto-onnettomuus tapahtui myös samana vuonna Viipurin lähellä Hietalan hovin luona. Lemiläinen hevospies kohtasi kummallista ääntä pitäneen koneen, jota hevonen pelästyi niin, että kaatui kuormineen ojaan. Viipurin ensimmäisestä autosta ei ole varmaa tietoa, mutta yhtenä ensimmäisistä on pidetty ravintoloitsija Oscar Wahlbergia, joka aloitti myös vuokra-autotoiminnan Suomessa kesällä 1906.<sup>27</sup>

Auton historiaa Suomessa tutkinut Jukka Marttila on ehdottanut, että turkulainen kauppaneuvos Victor Forselius toi Suomeen ensimmäisen auton vuonna 1900. Turun maakunta-arkistossa säilytettävän tulliasiakirjan mukaan auto kuljetettiin Suomeen höyrylaiva Pehr Brahen kannella huhti-toukokuun aikana Saksasta. Auto oli Marttilan tulkinnan mukaan Benz Velo ja malliltaan Comfortable. Autoilun uranuurtajana Suomessa on pidetty myös kamariherra Hjalmar Linderiä, joka omisti useammankin auton 1900-luvun alussa.<sup>28</sup> Myös tamperelaisen rakennusmestarin, Johan Adolf Levinin, on kerrottu hankkineen yksisylinterisen Oldsmobilen vuonna 1898.<sup>29</sup> Toisaalta on myös kerrottu, että ensimmäistä autoa ajoikin Tampereen kaduilla 24.4.1902 ”pari herrasmiestä”.<sup>30</sup> Imatran ensimmäisen auton

<sup>26</sup> Vähäkangas 2000, 6. Esimerkiksi energiatekniikan historiaa tutkinut Ari Lampinen on kritisoinut Benzin vuonna 1886 patentoidun auton asemaa medioissa ja koulujen oppikirjoissa ”maailman ensimmäisenä autona” ja on esitellyt erilaisia Benzin autoa edeltäneitä autoja julkaisuissaan. Lampinen 2011, 33–39.

<sup>27</sup> Kolari 2012, 4–6.

<sup>28</sup> Marttila 2000, 16–17.

<sup>29</sup> Bergholm 1988, 227.

<sup>30</sup> Hints 1999, 13.

vuonna 1904 hankki paroni von Notbeck. Auto oli Suomessa harvinaiseksi jäänyt höyryauto. Lappeenrannan Konepajan omistaja Carl Uno Forsell hankki Lappeenrannan ensimmäisen auton vuonna 1907.<sup>31</sup> Ristiriitaiset ja osin virheelliset tiedot kertovat autoilun historiankirjoitukselle ominaisesta tavasta ja tarpeesta etsiä ja ajoittaa alan pioneereja niin Suomessa kuin muuallakin.

Automobiileja mainosti suomalaisessa sanomalehdessä ensimmäisen kerran Suomen Valokuvaus-, Kauppa- ja Tehdas-osakeyhtiö, joka ilmoitti *Hufvudstadsbladetissa* ja *Uusi Suometar*-lehdessä elokuussa 1899 toimittavansa automobiilivaunuja tilauksesta. Ilmeisesti tilaajia ei ollut, sillä yhtään autoa ei yritys vielä tässä vaiheessa tuonut Suomeen.<sup>32</sup> *Hufvudstadsbladetin* ilmoituksessa 20.8.1899 automobiileja mainostettiin erityisesti naisille vapaa-ajan retkiä varten: ”Utflykter I MOTORVAGN äro särdeles angenäma och omtyckta isynnerhet af DAMERNA. Ingen utröttande ansträngning utan idel sport och nöje.”<sup>33</sup> Sama ilmoitus julkaistiin suomeksi *Uusi Suometar* -lehden etusivulla pari päivää myöhemmin: ”Ajeluretket Moottori-vaunuissa ovat miellyttäviä ja suosivat niitä varsinkin naiset. Ei ollenkaan räsitystä, pelkkää liikettä ja huvia.”<sup>34</sup> Ensimmäiset autot kytkettiin näin mainonnassa yläluokkaiseen elämäntapaan, vapaa-aikaan, huvitteluun ja erityisesti feminiiniseen elämänpiiriin.

Ensimmäisen auton omistajan henkilöllisyys ei tämän tutkimuksen kysymyksenasettelun kannalta ole relevantti kysymys. Sukupuolihistoriallisesta näkökulmasta on kuitenkin huomionarvoista, että sekä meillä että muuallakin maailmassa ensimmäisiä automobiileja hankkivat erityisesti varakkaat miehet, mutta niitä mainostettiin yläluokkaisten naisten kuvien avulla.

Autoa kutsuttiin 1920-luvun teksteissä useilla nimillä: automobiili, biili, vaunu, moottori- ja voimavaunu. Lakitesteissä puhuttiin automobiilista. Oulun kaupunki antoi vuonna 1903 poliisijärjestyksessään ensimmäisen kerran ajo-ohjeita ”automobiililla-kulkijalle”.<sup>35</sup> Vuonna 1907 maistraatti ja

---

<sup>31</sup> Kolari 2012, 6.

<sup>32</sup> Mauranten 1995, 13–17.

<sup>33</sup> *Hufvudstadsbladet* 20.8.1899, 1.

<sup>34</sup> *Uusi Suometar* 22.8.1899, 1.

<sup>35</sup> Valta 2002, 3.

Uudenmaan lääninhallitus vahvistivat ensimmäiset automobiililiikenteen järjestyssäännöt Helsingissä. Vuonna 1922 annettiin valtiollinen asetus automobiilien ja moottoripyörien rekisteröinnistä.<sup>36</sup> Kirjailija, kustantaja ja autokauppias Yrjö Weilin määritteli *Auto-kirjassaan* automobiilin sellaiseksi omalla voimakoneellaan varustetuksi nelipyöräiseksi kulkuneuvoksi, ”joka kulkureittinään käyttää tavallisia katuja ja teitä samalla itse kantaen kuljettavat henkilöt tai kuorman, joko kokonaan tai osittain”. Käyttövoiman laadun suhteen automobiilit jaettiin kirjassa kolmeen pääluokkaan: höyryvaunuihin, sähkövaunuihin ja tavallisiin polttomoottorivaunuihin. Weilin sivuutti sähköautot kirjassaan niiden vähäisen määrän takia, mutta kehu niiden hyviä puolia: äänettömyyttä, hajuttomuutta ja luotettavuutta. Weilin ennusti sähköautojen tulevaisuutta Suomessa seuraavasti: ”Kun joskus maamme saadaan kokonaan sähköistetyksi ja keksitään edullisempia akkumulaattorirakenteita, avautuu sähkövaunulle vapaa lavenemismahdollisuus.” *Auto-kirjassa* perehdyttiin tarkemmin ”bentsiiniautoon”, joka oli eniten levinnyt automobiilimuoto.<sup>37</sup> Yhdysvalloissa sähköautoja suositeltiin 1900-luvun alussa erityisesti naisille niiden hiljaisen vauhdin vuoksi, ja koska niillä ei voinut ajaa pitkiä matkoja.<sup>38</sup>

Käsikirjan autoilijoille kirjoittanut tekniikan tohtori Yrjö Talvitie määritteli auton vuonna 1929 seuraavasti:

Nimi automobiili merkitsee suomeksi ikiliikkujaa. On helposti käsitettävissä, kuinka sille tällainen nimi on johtunut. Onhan se vaunu, joka kulkee näennäisesti aivan itsestään. Eihän siinä ole hevosta tai muuta vetäjää edessä. Itsestään auto ei kumminkaan liiku, vaikka se siltä näyttää. Senkin täytyy saada jostakin sitä liikkeellä pitävä voima. Ero hevosajoneuvojen ja auton välillä on vain siinä, että ensinmainituissa on voimanlähde näkyvässä, autoissa sitä vastoin on se kätkeytyä metallikuoren sisään.<sup>39</sup>

Suomalaisessa autokirjoittelussa viitattiin yleisesti Talvitien määritelmän

<sup>36</sup> Valtioneuvoston päätös automobiilien ja moottoripyörien rekisteröimisestä ja katsastuksesta 117/1922; Sornikivi 1996, 14,91.

<sup>37</sup> Weilin 1924, 15–16. *Auto-kirjan* ensimmäinen painos ilmestyi vuonna 1914 ja siitä otettiin lukuisia uusia painoksia. Lähteenä tässä tutkimuksessa on ollut vuonna 1924 otettu viides painos.

<sup>38</sup> Scharff 1999, 35–50.

<sup>39</sup> Talvitie 1929, 9.

tavoin hevosiin ja hevosvaunuihin. Bagheera kuvaili pakinassaan siirtymistä hevosista autojen aikaan viittaamalla muuttuneeseen ääniympäristöön: ”Missä ennen orii hirnuivat, siellä törähtävät nyt merkinantotorvet.”<sup>40</sup> *Autoilija*-lehdessä julkaistussa ”Autoilijan laulussa” kerrottiin autoilijapoikien ajavan moottorihepoilla.<sup>41</sup> Myös auton voimaa pyrittiin ymmärtämään hevosen kautta. Vuodesta 1923 lähtien Suomen virallisesta tilastosta on löydettävissä tietoja autoista. Valtion näkökulmasta autoa ei ajateltu kulutustuotteena, vaan kansakunnan voimavarana. Tilastoon merkittiin hevosvoimat ajoneuvolaitteittain, lääneittäin ja kansallisena kokonaismääränä. Hevosvoimien ilmoittaminen jatkui Suomen virallisessa tilastossa aina 1950-luvun alkuun saakka.<sup>42</sup> Hevosvoimat ovatkin vakiintuneet kieleen niin pysyvästi, että niitä käytetään edelleen kuvaamaan auton voimaa.

Mika Pantzar on tutkinut teknisten uutuushyödykkeiden kuten auton muuntumista niiden elinkaaren aikana. Tässä prosessissa alun suurta innostusta ja vastarintaa, uutuuksien kanssa leikkimistä ja niiden äärellä vaka-voitumista seuraa uutuuksien muuttuminen arjessa näkymättömiksi, sekä toimintaa mahdollistaviksi että sitä rajaaviksi osasiksi. Uusien artefaktien tunkeutuminen osaksi arkista kulutusta edellyttää usein näiden kytkeytymistä jo olemassa olevien tavaroiden ja ajattelujen systeemeihin. Yhtenä esimerkkinä Pantzar mainitsee automainoksissa käytetyt viittaukset hevoseen, millä on pyritty samastamaan hevonen ja auto.<sup>43</sup>

Vaikka hevosten merkitys ammattimaisessa henkilöliikenteessä 1920-luvulla vähenikin, niiden lukumäärä ei Tielaitoksen historiaa kirjoittaneen Kimmo Antilan mukaan kuitenkaan radikaalisti vähentynyt. Hevosia tarvittiin tehostuneessa maanviljelyssä 1920- ja 1930-luvuilla, koska traktoreita oli pelloilla vasta vähän. Myös maanteillä kulki autojen määrän kasvusta huolimatta monenlaisia kulkuvälineitä. Vuonna 1924 maantieliikennettä kirjattiin ensimmäistä kertaa ajoneuvon tarkkuudella. Laskelmissa tulos oli lähes joka puolella Suomea sama. Hevosajoneuvoja oli tieliikenteessä enem-

---

<sup>40</sup> Bagheera: Autoilusta. *Suomen Kuvalehti* 8/1926, 254.

<sup>41</sup> Samuli: Autoilijan laulu. *Autoilija* 6/1928, 38.

<sup>42</sup> Toiskallio 2001, 10.

<sup>43</sup> Pantzar 1996, 50–51.



män kuin autoja. Pääasiassa kaupunkien ympäristössä tehdyt laskelmat kertoivat, että lukumääräisesti eniten teillä liikkui polkupyöriä ja jalankulkijoita.<sup>44</sup> Oli siis varsin luontevaa tehdä liikenteen uusien tulokkaiden eli autojen ominaisuuksia ymmärrettäväksi vertaamalla niitä juuri hevosiin. Maanteillä liikkui nyt sekä inhimillisiä hevosia että inhimillistettyjä peltihevosia, joiden teräksisen ihon alla sykki sydämen sijaan moottori.

Esimerkiksi saksalainen Wolfgang Sachs on verrannut ensimmäisiä autoja äkkinäisiä liikkeitä tekeviin kesyttömiin eläimiin.<sup>45</sup> Autoilun amerikkalaista kulttuurihistoriaa tutkinut Cotten Seiler on puolestaan todennut varhaisimman autotekniikan, joka rikkoi kampea kääntäviä ranteita ja ohjasi automobiileja ojiin, olleen hevosen kaltaista omapäisyydessään ja epäluotettavuudessaan. Tästä huolimatta hän muistuttaa, että hevoskyyti ja junalla matkustaminen tarjosivat vain osin samankaltaista aistimellista liikkumista kuin auto.<sup>46</sup>

Auto on historiansa alusta lähtien ollut myös statussymboli, joka on kertonut omistajansa varallisuudesta ja asemasta yhteiskunnassa.<sup>47</sup> Ei ollut suinkaan yhdentekevää, millaisella autolla ajoi: loistovaunulla vai ”voortilla”. *Nykyaikaa etsimässä* -kokoelmassa Olavi Paavolainen otti itselleen suomalaisten nykyaikaan johdattelijan roolin. Se, mikä Paavolaiselle oli nykyaikaa, oli monelle suomalaiselle vasta tulevaisuutta. Uuden välittäjän roolissaan hän esitteli nykyajan ilmiöitä ja kulttuuria.<sup>48</sup> Esseessä *Auto – modernin ylellisyyden symboli* hän määritteli muuttunutta käsitystä ylellisyydestä käyttäen autoa esimerkkinä:

Ja kun nykyajan rikas mies ja ylhäinen herra ilmestyy kadulle ja julkiselle turulle näyttämään varallisuuttaan, mahtiaan ja asemaansa, ei hänen valttiinaan ole kullattu ja vaakunoilla ja lakeijoilla koristeltu vaunu, ei silkkipuvun pramea välähtely eikä jalokivien moninkertaisuus, vaan *auto*. Bugatti, Rolls Royce, Hispano Suiza!<sup>49</sup>

<sup>44</sup> Antila 1999, 191–193.

<sup>45</sup> Sachs 1992, 6; ks. myös Möser 2003, 242.

<sup>46</sup> Seiler 2008, 46–47.

<sup>47</sup> Sachs 1992, 10–12.

<sup>48</sup> Hapuli 1995, 37–48.

<sup>49</sup> Paavolainen (1929) 2002, 257.

Paavolaisen mukaan ainoastaan uudenaikaisesti sivistynyt ihminen pystyi käsittämään, miten yksinkertaiseen nahkatakkiin pukeutunutta maantiellä pölyttyneen loistoauton ohjaajaa ympäröi ”neljännesmiljoonan huikaiseva hohto”. Auto oli vain rautaa ja terästä, nahkaa ja lakkaväriä, ja siinä maksoivat vain viivat, lujuus ja voima. Paavolaiselle auton hienous oli matemaattinen, konstrukttiivinen ja koneellinen. Auto oli modernia ylellisyyttä ja samalla nykyajan ylellisyyden symboli.<sup>50</sup>

Auto symboloi nykyaikaa ja tulevaisuutta ehkä paremmin kuin mikään muu esine tai laite, mutta hämmästyttävällä tavalla se herätti myös nostalgiaa. Automobiili avasi mahdollisuuden palata yksinkertaisempaan elämään, aikaan ennen joukkoliikennettä, sovittuja reittejä ja aikatauluja, mahdollisuuden matkustaa vain omassa seurassa tai seurueessa sekä pysähtyä ja viipyillä kauniilla paikoilla.<sup>51</sup> Kirjailija Erkki Kivijärvi kuvasi tätä auton tuomaa vapautta vuonna 1928 seuraavalla tavalla:

Totta tosiaankin! Olisiko sen ihanampaa matkailun muotoa kuin omassa vaunussa vieriminen valtakunnasta toiseen niin pitkälle kuin tietä piisaa? Ajaa kiireesti ikävät seudut, hiljentää vauhtia kun tienoot tarjoaisivat mielenkiintoa tahi kauneutta, pysähtyä mihin mieli tekisi, levätä, kun väsymys yllättäisi... Kuinka paljon enemmän näkeekään tuollainen kulkija kuin junavaunun ikkunassa istuja, jonka silmiin seudut vain vilahtavat!

Ja sitten vapauden suuri siunaus! Ei koskaan henkikurkuista kiirettä asemasillalle eikä syömäpakkoa kellonlyönnillä, ei kyynärpää-taistelua istumapaikasta eikä mielipiteidenvaihtoa ikkunain aukaisemisesta tahi sulkemisesta. Sitä paitsi: mahdollisuus mennä ja tulla, kääntyä ja kierrellä mielitekojensa ja päähänpistojensa mukaan – sehän on kuninkaallista...ei: kuninkaallistakin korkeampaa nautintoa.<sup>52</sup>

Rautatieliikenteessä henkilökohtainen vapaus oli uhrattu nopeudelle, ja junat aikatauluineen olivat luoneet modernin kiireen ja hätäilyn. Auto näytti tarjoavan vapautuksen niin sovitusta aikatauluista kuin reiteistäkin.<sup>53</sup> Kulttuurihistorioitsija Hannu Salmi onkin todennut, että autoa kaupattiin

---

<sup>50</sup> Paavolainen (1929) 2002, 255–257.

<sup>51</sup> Sachs 1992, 8-9; Clarke 2007, 13.

<sup>52</sup> Erkki Kivijärvi: Keväisiä unelmia. *Autoilija* 4/1928, 20.

<sup>53</sup> Belasco 1979, 19–39; Sachs 1992, 8-9; Kalanti 2001, 104–105; Seiler 2008, 46.

paradoksaalisesti luonnon tavoittamisen välineenä, vaikka tekniikka erotti ihmisen luonnosta. Autotehtailijat muistuttivat alusta lähtien vapaudesta ja riippumattomuudesta ajaa autolla milloin ja minne tahansa.<sup>54</sup> Esimerkiksi Ford Touring -autoa markkinoitiin vuonna 1926 ”kaupunkilaiskodeille” ihanteellisena kulkuneuvona päästä ”kivierämaasta maaseudun rauhaan.”<sup>55</sup>

Suomalaisessa 1920-lukulaisessa vielä pääosin agraarikulttuurissa hevoskärryt tarjosivat toki saman vapaan liikkumisen samoin kuin polkupyörä. Auto tarjosi kuitenkin edellisiä kulkuvälineitä huomattavasti nopeampaa individuaalista vapautta. *Suomen Kuvalehden* artikkelissa ”Kun meillä kaikilla on oma auto” vuonna 1921 katsottiin auton ansioksi myös se, että ihmiset alkaisivat tulevaisuudessa rakentaa kaupunkien ulkopuolelle, koska autoa käyttävälle matka ei merkitsisi niin paljon.<sup>56</sup> Auton ennustettiin mahdollistavan paluun terveellisempiin olosuhteisiin, toisin sanoen elämään kaupungin ulkopuolella. Lehtijuttu kertoo samalla kaksikymmenlukulaisesta ajattelusta, jossa kaupunki nähtiin vieraana ja epäaitona ja maaseutua pidettiin ihanteena. Kysymys maaseudun paremmuudesta verrattuna kaupunkiin ei ollut vain suomalaisia kiinnostava. Yhdysvalloissa autotehtailija Henry Ford oli jo ehdottanut autoa ratkaisuksi kaupungistumisen ongelmiin: ”We shall solve the city problem by leaving the city.” Autolla pääsi kaupungista pois ja kaupunkiin. Yhdysvalloissa auto liittyi kiinteästi utopiaan massojen muutosta terveellisempiin lähiöihin.<sup>57</sup> Autot olivat toisaalta keskeinen osa suurkaupunkilaisuuden unelmaa. Samassa *Suomen Kuvalehden* artikkelissa tätä tulevaisuutta, jossa ”meillä kaikilla on oma auto”, maalailtiin seuraavasti:

Jos oletamme, että autojen käyttö esimerkiksi puolen vuosisadan jälkeen meillä Suomessa on vain niinkin suuri kuin nykyään Amerikassa, tulisi Suomen maanteillä pyörimään noin 2-300,000 autoa ja yksinomaan Helsingissä niitä kai olisi parikymmentätuhatta. Silloin eivät vain rikkaat kaupunkilaiset käytä autoja vaan myös maalaiset, sekä tilanomistajat että talolliset. Pankkivirkamies ajaa autollansa katsomaan jalkapallo-ottelua, torikauppias vie tavaransa torille autolla – jos torikauppa silloin ylipäättänsä on käytän-

<sup>54</sup> Salmi 1996, 126–128.

<sup>55</sup> *Suomen Kuvalehti* 30/1926, ilmoitusliite.

<sup>56</sup> Kun meillä kaikilla on oma auto. *Suomen Kuvalehti* 21/1921, 412.

<sup>57</sup> Flink 1975, 39–40.

nössä – ja kauppa-apulainen, konttoristi, vieläpä käsityöläinen voi sunnuntaisin perheinsä lähteä pienelle huviajelulle autollansa. – Eihän sellainen muuten nytkään taida olla ihan tuntematonta.<sup>58</sup>

Auto tarjosi lupausta demokraattisesta liikkumisesta asuinpaikasta ja varallisuudesta sekä luokasta ja sukupuolesta riippumatta niin töihin kuin vapaa-aikaankin. Liukuhihnalla valmistetut sarjavalmistetut autot lunastivat osin tätä lupausta, jossa varakkaiden huvista oli tulossa koko kansan kulkuväline. Suurin osa suomalaisista liikkui 1920-luvulla jalan, hevoskyydillä, polkupyörillä, junalla ja enenevässä määrin linja-autoilla, mutta vauhtikauden autoilukuume oli syttynyt.

### 3 Suomen autoistuminen 1920-luvulla

Nykyaikaiset aatteet ovat sikäli kuin ne nykyaikaisen ihmisen ajatuksissa esiintyvät: polkkatukka, polvihame, radio, lentokone, a u t o, jota viimemainittua ilman ei voi nykyaikainen ihminen olla ollenkaan. Polkkatukka on kyllä välttämätön sikäli, ettei luulla tekopyhäksi, polvihame on muuten taas viileä ja käytännöllinen, radio on meille tavallisille ihmisille huvitteluesine, mutta pankkiherroille ja sanomalehtimiehille yhtä tärkeä kuin murtovarkaalle tiirikka ja sorkkarauta. Lentokone on taas tappeluase sodassa ja pikakuljetusvärkki rauhanaikana, niin että kaikkien välttämättömyyteen löytyy oivat perustelut. Mutta auto, se on välttämätön ilmankin perusteluja. Sen tietävät kaikki. Vosikoille ja räystäsvarpusille sekä lehmille siitä on haittaa ja harmia. Vosikat saavat ennen pitkää viedä kopukkansa makkaratehtäaseen, niin kuin ovat jo monin paikoin vieneetkin ja ryhtyä nykyaikaisempaa maasiinaa fööraamaan.<sup>59</sup>

Suomen Autoilijaliiton *Autoilija*-lehdessä listattiin vuonna 1927 yllä esitetyn tavoin nykyaikaisia ilmiöitä. Autoilijoiden omassa lehdessä näistä nykyaikaisista keksinnöistä auto oli pakinoitsijan mielestä vastaansanomattomasti se kaikkein tärkein: ”Niin että kyllä tämä auto alkaa vähitellen tulla maailman herraksi kaikkialla. Sellaisetkin niitä ostavat, jotka eivät osaa

---

<sup>58</sup> Kun meillä kaikilla on oma auto. *Suomen Kuvalehti* 21/1921, 412.

<sup>59</sup> H.Käpälämäki: Nykyaikaiset aatteet. *Autoilija* 3/1927, 29.

käyttää, mutta kun se on ajan henki, niin se pitää olla.”<sup>60</sup> Teknologisten koneiden ja laitteiden, radion, lentokoneen ja auton rinnalle nykyaikaisiin aatteisiin luettiin naisten 1920-luvun muodin näkyvimmit uutuudet polvihame ja polkkatukka. Auto, radio ja gramofoni olivat pakinoitsija Janhusen elokuvaa ja autoa koskenutta ilmaisua lainaten aikansa sisarkäsitteitä. Niistä kirjoitettiin paljon ja niistä käydyssä keskustelussa käytettiin samankaltaisia ilmaisia. Esimerkiksi gramofonista puhuttiin 1920-luvun lopulla vililyksenä, kuumeena ja jopa sairautena. Suomessa myytiin vuonna 1929 arviolta yli miljoona äänilevyä. Äänilevymyynnin kasvua Suomessa edistivät tullialennus ja halpojen matkagramofonien tulo markkinoille.<sup>61</sup>

Myös ”autokuumetta” edistivät alentuneet tullimaksut ja halpojen autojen tulo markkinoille. Autokuume piti sisällään kuitenkin myös taloudesta riippumattomia tekijöitä, joita Erkki Kivijärvi kuvaili runollisesti *Autoilija*-lehden jutussa vuonna 1928 kutsuen autoinnostusta ”autokärpäseksi”:

Autokärpänen on kaikista lukemattomista kärpäsisistä kaikkein jalostuneimpia muunnoksia. Oikeastaanhan se ei olekaan kärpänen yksikössä, vaan kokonainen kärpäskompleksi. Siihen mahtuvat urheilu-innostukset, kulkurivietit, vapaudenrakkaudet, tiedonjanot, kauneudenkaipuut ja ties mitkä kaikki.<sup>62</sup>

Auto ei ollut vain tekninen laite, vaan siihen liittyi yhtä aikaa viettä, rakkautta, janoa ja kaipuuta liikkumiseen, vapauteen, kauneuteen, tietoon ja lukemattomiin muihin asioihin.

Modernin ilmiöt, massatuotetut autot ja populaarikulttuurin tuotteet, elokuva ja radio, gramofonit ja jazz-musiikki toivat mukanaan uudenlaisia kuluttamisen muotoja ja unelmia kaupunkikulttuurista, joka kohtasi arjen ja maalaisen elämänmuodon. Moderneja elämänmuotoja kohtaan osoite- tuista ennakkoluuloista ja peloista huolimatta 1920-luku merkitsi suomalaisille dynaamista uudistumisen vaihetta, jossa ihmiset kokivat olevansa matkalla vanhasta maailmasta kohti uutta aikakautta.<sup>63</sup>

<sup>60</sup> H.Käpälämäki: Nykyaikaiset aatteet. *Autoilija* 3/1927, 29.

<sup>61</sup> Gronow & Saunio 1990, 110, 145–148; ks. myös Männistö-Funk 2009.

<sup>62</sup> Erkki Kivijärvi: Keväisiä unelmia. *Autoilija* 4/1928, 20.

<sup>63</sup> Onnela 1992, passim., erit. 7-17.

Kansalaissodan päättyessä Suomessa on arvioitu olleen vain muutama sata autoa. Kansalaissodan aikana ja sen jälkeen autoilu oli tiukkaan kontrolloitua polttoainepulan vuoksi ja poliittisista syistä johtuen aina vuoteen 1920 asti. Autojen tuontimäärät ja rekisteröinnit kasvoivat huomattavan nopeasti vuodesta 1923 lähtien, jolloin tuontimäärä ylitti ensimmäisen kerran tuhannen auton rajan. Suurin osa tuontiautoista oli massatuotettuja edullisia automerkkejä.<sup>64</sup> Aikaisemmassa tutkimuksessa on todettu, että autojen tuonti- ja rekisteröintimäärät kasvoivat Suomessa ennätyksellistä vauhtia erityisesti vuosina 1923–1928.<sup>65</sup> Vuonna 1922 koko maassa oli 1131 rekisteröityä henkilöautoa ja vuonna 1923 jo yli tuplasti enemmän: 2336 henkilöautoa. Eniten autoja oli Uudenmaan läänissä: 397 henkilöautoa vuonna 1922 ja 686 vuonna 1923. Seuraavaksi autoistunein oli Turun ja Porin lääni: 195 henkilöautoa vuonna 1922 ja 481 vuonna 1923.<sup>66</sup> Vuonna 1925 henkilöautoja oli Suomessa tuhatta asukasta kohden kaksi.<sup>67</sup>

Autokauppias ja kustantaja Yrjö Weilin totesi autoilusta Suomessa ker-  
tovassa artikkelissaan vuonna 1923 tunnussanan olevan ”Amerika! Sieltä  
ne vaunut saadaan ja hyvät!”<sup>68</sup> *Suomen Kuvalehden* kuva-aukeamapalstalla  
vuonna 1924 kuvailtiin maahantuotuja autoja seuraavasti:

Auto valloittaa yhä enemmän alaa Suomessa. Tänä keväänä on Helsingin sa-  
tamassa pistäytyjää ihmetyttänyt ne tavattomat määrät automobiileja, joita  
on ollut tullimakasiinin edustalla. Lähemmin tarkastettaessa ovat useimmat  
osottautuneet Ford-vaunuiksi tai Chevrolet-merkillä varustetuiksi, kevyee-  
seen tyyppiin kuuluviksi. Tämä valtava näky silmien edessä on herännyt  
ajatus, että autolla ajaminen tulee pian hyvin halvaksi.<sup>69</sup>

Autoliike Korpivaara & Halla ilmoitti mainoksessaan vuonna 1924: ”Ny-  
kyään ovat melkein kaikki tasavaltamme kansalaiset tottuneet liikkumaan  
autoilla.”<sup>70</sup> Mainos ei tosin vielä aivan vastannut todellisuutta, mutta kertoi

---

<sup>64</sup> Moisala 1983, 56, 118–119; Kosma 2000, 71–74.

<sup>65</sup> Moisala 1983, 118–120; Kosma 2000, 73; Bergholm 2001, 72.

<sup>66</sup> Automobiilitilastoa. *Moottori* 4/1924, 102.

<sup>67</sup> Ruotsissa autoja oli 10, Tanskassa 12 ja Norjassa kuusi per tuhat asukasta. Bergholm 2001, 79.

<sup>68</sup> Yrjö Weilin: Autoilusta Suomessa. *Moottori* 1/1923, 5.

<sup>69</sup> Urheilun merkeissä. *Suomen Kuvalehti* 27/1924, 892–893.

<sup>70</sup> Korpivaara & Halla Oy:n mainos. *Suomen Kuvalehti* 48/1924, ilmoitussivu.

autojen lukumäärän merkittävästä kasvusta.

Autotuonnin huippuvuosi 1920-luvulla oli vuosi 1928, jolloin maahan tuotiin lähes 10 000 autoa.<sup>71</sup> Helsingissä oli kesäkuun alussa vuonna 1928 yksityisiä henkilöautoja 2031 ja vuokra-henkilöautoja 1598. Turussa oli yksityisiä henkilöautoja 540 ja vuokra-autoja 214. Tampereella oli yksityisiä henkilöautoja 411 ja vuokra-henkilöautoja 193. Vuokra-autoista oli käytössä kuitenkin vain 121.<sup>72</sup>

Samaisessa *Autoilija*-lehden numerossa kannettiin jo huolta vuokra-autoilijoiden liian korkeasta lukumäärästä, joka johti ammatikseen ajavien autoilijoiden alhaiseen ansiotasoon. Nimimerkki P.H. arvioi Helsingin liikennetarpeen rohkeastikin laskettuna olevan tyydytettävissä n.700–800 autolla. Tampereen kokoisen kaupungin vuokra-autotarpeen kirjoittaja arvioi n. 60–70 autoksi. Kirjoittaja arveli vuokra-autojen liian suuren lukumäärän johtavan kohtuuttoman pitkiin työpäiviin ja ”heikkoluontoisimpia” kuljettajia hankkimaan ansioita laittomin keinoin, mm. spriin salakuljetuksella.<sup>73</sup>

Suomalaisessa autoilun historiankirjoituksessa 1920-lukua on luonnehdittu autoistumisen toiseksi vaiheeksi, jolloin linja-autoverkosto kehittyi, autoilu ammatillistui ja jolloin perustettiin autoilijoiden etuja ajaneita järjestöjä.<sup>74</sup> Suomen autoistumisen yhteiskuntahistoriaa tutkinut Tapio Bergholm on esittänyt, että autokuume oli öljy-yhtiöissä suurempi kuin kansan parissa. Kansainväliset öljy-yhtiöt panostivat Suomeen ottaakseen osuutensa kasvavilla markkinoilla ja rakennuttivat jakeluasemia, minkä seurauksena autoilu alkoi näkyä satamissa ja kaupunkikuvassa.<sup>75</sup> Bergholmin ajatus perustuu ilmeisesti siihen tilastolliseen tosiasiaan, että autoja lukumäärällisesti oli Suomessa vielä vähän verrattuna esimerkiksi muihin Pohjoismaihin ja että suurin osa autoista oli ammattikäytössä. Tulkintani mukaan 1920-luvun yhteydessä voidaan kuitenkin varsin hyvin puhua kulttuurisesta autokuumeesta sen laajan ja kulttuuria läpäisevän innostuksen perusteella, mitä autot herättivät. Autot ja autoilu olivat

<sup>71</sup> Moisala 1983, 118–119; Kosma 2000, 73–74; Bergholm 2001, 72.

<sup>72</sup> Meillä ja muualla. *Autoilija* 6/1928, 32.

<sup>73</sup> P.H.: Vuokra-autoja liian paljon useilla paikkakunnilla. *Autoilija* 6/1928, 16–18.

<sup>74</sup> ks. esim. Mauranen 2001, 61.

<sup>75</sup> Bergholm 2001, 69.

näkyvästi osana konstruoimassa ”nykyaikaa”.<sup>76</sup>

Aikaisemmassa suomalaisen autoilun historian tutkimuksessa on autojen kysynnän ja tarjonnan kasvun merkittäviksi syiksi esitetty seuraavia tekijöitä: poliittisten olojen vakiintuminen, taloudellinen kasvu, edullisempien massatuotettujen autojen laaja maahantuonti, parantuneet autot sekä pirtun salakuljetus. Auton läpimurrossa kieltolaila (1919–1932) ja ammatti-liikenteellä oli suuri merkitys. Kieltolain aikaan salakuljetettu alkoholi oli saatava nopeasti rannikolta sisämaahan. Myynnistä saaduilla tuloilla ostettiin uusia autoja niin salakuljetukseen kuin lailliseenkin käyttöön. Ammattiautoilu puolestaan antoi niille ihmisille, joilla ei ollut varaa omaan autoon, mahdollisuuden kokeilla tätä uutta liikennevälinettä.<sup>77</sup> Autojen yleistymiseen Suomessa vaikuttivat myös autokaupan maksujärjestelyt sekä autojen luotettavuuden ja käyttökelpoisuuden kehitys.<sup>78</sup>

#### 4 Sukupuolihistoriallinen näkökulma tekniikan historiaan

Feministihistorioitsija Joan Scottin määritelmä sukupuolesta analyttisenä kategoriana on ollut taustalla lukiessani ja analysoidessani lähdeaineistoa sukupuolihistoriallisesta näkökulmasta. Scottin mukaan sukupuoli on kaikkia sosiaalisia suhteita rakentava elementti, joka perustuu havaittuihin sukupuolten välisiin eroihin. Sukupuolieron tekeminen on samalla keino osoittaa valtasuhteita. Sukupuolta Scottin mukaan esitetään eri tavoin ja eri tasoilla: 1) kulttuuriset representaatiot (esimerkiksi Eevan ja Marian kaltaiset kristilliset kuvat naisen symboleina länsimaisessa kristillisessä perinteessä), 2) normatiiviset väitteet ja opit, 3) sosiaaliset instituutiot ja organisaatiot, 4)

---

<sup>76</sup> Ensimmäinen maailmansota oli katkoskohta, joka erotti ”entistä ja nykyistä”. On huomattava, että ”nykyaika” merkitsi suomalaisille erilaisia, jopa toisilleen vastakkaisia, asioita. Esimerkiksi Olavi Paavolaisen teoksessaan *Nykyaikaa etsimässä* esittelemä Eurooppa koettiin erilaiseksi kuin Suomen nykyaika, niiden arvot ja hyveet poikkesivat arvostelijoiden mielestä jyrkästi toisistaan. Hapuli 1995, 22–33. Auto oli näkemyseni mukaan mukana erilaisten ”nykyaikojen” rakennusprosesseissa. Sellaisessa, jossa haluttiin luoda jotain uutta ja menneisyydestä poikkeavaa, sekä sellaisessa ”nykyajan” rakentamisessa, joka rakentui vanhoille arvoille.

<sup>77</sup> Bergholm 2001, 68; Mauranen 2001, 44.

<sup>78</sup> Kosma 2000, 73. Autokaupan rahoituksesta ks. myös Moisala 1983, 110–112.



subjektiivinen identiteetti. Scott ei siis anna sukupuolelle kiinteää sisältöä vaan esittää sukupuolen ymmärtämistä tietyssä sosiaalisessa ja historiallisessa kontekstissa.<sup>79</sup>

Vaikka Scottin sukupuolihistoriallisessa tutkimuksessa paljon käytetty teoria onkin ohjannut lukemistani, en ole antanut sen jähmettää aineistosta nousevia tulkintoja. Kun puhun tässä tutkimuksessa sukupuolesta, tarkoitan sillä ajassa ja paikassa muuttuvaa sosiaalista ja kulttuurista sukupuolta. Tutkimus osoittaa, miten representaatiot, organisaatiot kuten autoilijoiden järjestöt, erilaiset normatiiviset käsitykset autoilijasta tai ”automiehestä” kuten autoilijoita 1920-luvulla usein yleisesti kutsuttiin sekä vallinneet käsitykset ”miehen” ja ”naisen” tehtävistä ja asemasta ovat yhteydessä toisiinsa. Samalla kun vallinneet käsitykset sukupuolesta ovat sukupuolittaneet autoilua, on autoilukirjoittelulla yhtä lailla rakennettu sukupuolta.

Ritva Hapuli on luonnehtinut ruotsalaisen historioitsija Yvonne Hirdmanin ajatuksia soveltaen 1920-lukua kaudeksi, jolloin sukupuolisopimuksesta neuvoteltiin ja sukupuolten välisistä rajoista käytiin jopa ”sotaa”. Hirdman on kirjoittanut sukupuolten keskinäisestä ”rajasodasta” tarkoittaen tilannetta, jossa osapuolet venyttävät sukupuolten suhteita säätelevää sopimusta edukseen. Mielikuva rajoista käytävästä sodasta korostaa sukupuolijärjestelmän liikkuvuutta ja muutoksen mahdollisuutta. Hirdmanin mukaan sukupuolijärjestelmää kannattelee erillään pitämisen logiikka (dikotomisointi) ja hierarkia, jossa mies on normi. Erillään pito ilmenee käytännössä sukupuolten välisessä työnjaossa (miesten/naisten työt) sekä sukupuolten erilaisuutta korostavissa miehisyyden ja naisellisuuden representaatioissa.<sup>80</sup> Hirdmanin mukaan sukupuolen analysointi on erinomainen työkalu yhteiskunnassa tapahtuvien muutosten sekä pysyvyyden tarkasteluun. Menneisyyttä tarkastellessa huomaamme miehiin ja naisiin liitettyjen käsitysten muuttumisen eri aikoina, mutta myös sitkeät sukupuolistereotyyppiat. Hirdman on tarkentanut käyttävänsä sopimuksen käsitettä laajassa merkityksessä tarkoittaen

<sup>79</sup> Scott 1999, 42–44; ks. myös Ollila 2010, 91–92, 105.

<sup>80</sup> Hirdman 1988, 49–63; Hapuli 1995, 26; Ks. myös Liljeström 1996, 122; Rossi 2010, 28.

sillä erilaisia sukupuolten välisiä käytänteitä.<sup>81</sup>

Tutkimuksen keskeisiä käsitteitä on representaation käsite. Kulttuurihistorioitsija Roger Chartier'n määritelmän mukaan representaatiolla tarkoitetaan tietyn ryhmän jostain toisesta ryhmästä tai ilmiöstä aktiivisesti rakentamaa esitystä tai tulkintaa, jolla ei pyritä ainoastaan kuvaamaan vaan myös vaikuttamaan kyseiseen ilmiöön. Chartier'n määritelmä haastaa myös pohtimaan kilpailevia representaatioita ja sitä, mistä positiosta eri ryhmät tuottavat representaatioita.<sup>82</sup> Susanna Paasonen on määritellyt sukupuolentutkimuksen tavaksi ymmärtää representaatiot kuvina tai tapahtumina, joissa ihmisiin yhdistetään tietynlaisia merkityksiä ja samalla annetaan merkityksiä ympäröivällä maailmalla ja sen sosiaalisille suhteille. Representaatiot siis samalla sekä esittävät, edustavat että tuottavat merkityksiä.<sup>83</sup> Chartier'laista tulkintaa voi pitää Paasonen määritelmää aktiivisempänä ja vuorovaikutteisempänä. Ei ole tärkeää tai edes mielekästä kysyä, kuinka yhtä representaatio on ”todellisuuden” kanssa, vaan ennemminkin kysyä, millaista naiseutta ja mieheyttä nämä representaatiot tuottavat.

Feministifilosofi Judith Butler on kehitellyt ajatusta sukupuolen performatiivisuudesta eli esityksellisyydestä. Butlerin mukaan sukupuolta ja seksuaalisuutta tuotetaan kielellisinä ja fyysisinä tekoina ja toistoina, tai ”toistotekoina”, kuten Butlerin teoksen *Hankala sukupuoli* suomentaneet Tuija Pulkkinen ja Leena-Maija Rossi ovat muotoilleet. Butlerille sukupuoli ei siis merkitse jotain sellaista, joka voidaan ikään kuin pukea ”luonnollisen” biologisen sukupuolen ylle, vaan hän on pyrkinyt eroon biologisen ja sosiaalisen sukupuolen erottelevasta sex-gender jaosta.<sup>84</sup>

Ajatus sukupuolesta performanssina on kiehtova autoilijan sukupuolta tarkasteltaessa. Auton ohjaaminen oli julkista ja huomiota herättävää toimintaa ja vaati paitsi teknistä osaamista, jota oli vain harvoilla, myös

---

<sup>81</sup> Hirdman 2004, 23.

<sup>82</sup> Chartier 1988, passim, erit. 7-14.

<sup>83</sup> Paasonen 2010, 40.

<sup>84</sup> Tässä tutkimuksessa olen käyttänyt lähteenä Tuija Pulkkinen ja Leena-Maija Rossin vuonna 2006 suomentamaa Judith Butlerin teosta *Gender Trouble. Feminism, and the Subversion of Identity* (1990). Rossi 2003, 12-13; Butler 2006, 9, 56-63; Ks. myös Ollila 2010, 106-107; Paasonen 2010, 45-48.

tietyntaista vaatetusta. Autoilijuus oli kuin julkista esitystä, jota toistuvasti arvioitiin ja useimmiten sukupuolittavasti. Naispuolinen autoilija saattoi toisinaan olla kirjoittelussa ”automies” siinä missä miespuolinenkin autonohjaaja, mutta 1920-luvun kirjoittelua lukiessa historioitsijan on kuitenkin vaikea ohittaa sitä, että aikalaikirjoittajille eron tekeminen kahden ryhmän, ”miesten” ja ”naisten” välille oli tärkeä tapa jäsentää sukupuolta. Yhtenä tarkasteluni kohteena ovat autoilijoista, niin mies- kuin naispuolisistakin, yksityis- ja ammattiautoilijoista sekä jalankulkijoista ja muista tiellä liikkujista tuotetut ja toistetut representaatiot. Toisin sanoen lähteitä lukiessani huomioni on ollut sukupuoleen kiinnitettyjen ja sukupuolta tuottaneiden merkkien ja merkitysten analysoinnissa. Sukupuolentutkimukselle viime vuosikymmenenä vakiintuneeseen tapaan olen kiinnittänyt huomiota myös muihin erontekijöihin, kuten yhteiskuntaluokkaan ja ikään sekä asuinpaikkaan.<sup>85</sup>

1920-luvun suomalaisen kulttuurin tutkimuksessa on tärkeää huomioida kaupunki-maaseutu-jako. Murroksesta autoihin suhtautumisessa maaseudulla kertoo esimerkiksi se, että vielä 1900-luvun alun ensimmäisinä vuosikymmeninä ennen itsenäistymistä maaseudun väki suhtautui vihamielisesti varakkaiden kaupunkilaisten ja kartanonherrojen autohurjasteluihin, mutta 1920-luvun lopulla maaseudunkin autonomistajat näkivät jo tarpeelliseksi oman etujärjestön perustamisen. Kansalaissodan jälkeisellä poliittisella ilmapiirillä oli vaikutuksensa myös autoiluun. Vuonna 1918 autoilu oli luvanvaraista, ja autojen omistajat joutuivat vakuuttamaan, että heidän autonsa kuljettaja oli turvallinen ja luotettava käyttämään autoa. Hotellinjohtaja ja pääosakas Sofia Sjöstedt (1870–1947) sai Munkkiniemen hotellin asioissa Helsingin Kauppa- ja Teollisuuskomissionin kulkulupatoimistolta poikkeusluvan itselleen ajaa autoa syys–lokakuussa vuonna 1918. Lupatoimistuksessa määriteltiin, miten paljon bentsiiniä, petroleumia ja muita öljyjä sai enimmillään käyttää viikon aikana. Todistusta ei saanut luovuttaa toiselle, ja sitä oli ehdottomasti pidettävä mukana. Myös muut vaatimukset olivat tiukasti määriteltyjä:

<sup>85</sup> Sukupuoli-käsitteen eri merkityksistä tutkimuksessa ks. Rossi 2010, 21–37.

Tämän todistuksen omistaja on velvollinen kulkiessaan yllämainitulla kulkuneuvolla poliisiin tai muun viranomaisen vaatimuksesta heti näyttämään todistuksensa ja antamaan kaikkia muita tietoja ja selvityksiä kulkuneuvosta ja sen käytöstä mitä viranomainen tiedustaa, sekä hänen vaatiessaan lähettämään todistus takaisin Kauppa- ja Teollisuuskomisionille.<sup>86</sup>

Kelpoisuusajan päätyttyä todistus oli palautettava Kauppa- ja Teollisuuskomisionille. Sodan seurauksena kansan kahtia jakautuminen näkyi myös autoilijoiden etujärjestöissä. Vuonna 1919 perustetun maan vanhimman autojärjestön, Suomen Automobiili Klubin kunniapuheenjohtajaksi valittiin vuonna 1920 ”valkoinen kenraali” Mannerheim. Työväenluokkainen Suomen Autoilijaliitto joutui oman lehtensä ensimmäisessä numerossa vakuuttamaan omista tarkoituseristään: ”Väite, että S. Autoilijaliitto olisi perustettu vain jonkun erikoisen ryhmän etuja valvomaan, ja että liitolla olisi vissi poliittinen suunta, ei tietenkään pidä paikkaansa.”<sup>87</sup>

Tämä tutkimus liittyy teknologian sosiaalisen rakentumisen tutkimuksen traditioon (the social construction of technology - SCOT), jossa teknologia ymmärretään osana yhteiskuntaa ja kulttuuria.<sup>88</sup> Sukupuolen ja teknologian sidokset ovat niin moninaisia ja luonnollisena pidettyjä, että ne usein jäävät huomiotta sekä arjessa että myös tutkimuksessa. Teknologian sukupuolta analysoineita tutkijoita on askarruttanut esimerkiksi kysymys, miksi ja miten autojen, junien ja lentokoneiden kaltaisista välineistä on muodostunut länsimaisen miehisyyden mittoja ja symboleita. Miksi taas kotitalouden koneet ja laitteet on liitetty tiiviimmin naisiin, ja miksi tietyt feminiinisinä pidetyt tekniset laitteet ja esineet on teknologian hierarkiassa nähty vähäpätöisempinä tai merkityksettöminä.<sup>89</sup>

Suomalaisen sukupuolen ja teknologian tutkimuksen pioneeri Marja Vehviläinen on tutkimuksissaan tuonut esille, miten myös uusi teknologia on useimmiten määrittynyt miehiseksi, vaikka miehet ja naiset käyttävät yhtä

---

<sup>86</sup> Sofia Sjöstedtin ajokorttiansomus, Kauppa- ja Teollisuuskomisionin Kulkulupatoimiston 12.9.1918 myöntämä lupatodistus. Ed I 7, Ensimmäiset ajokorttiansomukset liitteen v.1915–1919, KA, Helsingin poliisilaitos Liikennetoimisto.

<sup>87</sup> I.S.: Lyhyt katsaus Suomen Autoilijaliiton toimintaan. *Suomen Autoilijalehti* maaliskuu/1927, 4.

<sup>88</sup> Bijker 1997, 13–16; Paju 2008, 57.

<sup>89</sup> Oldenziel 1999, 11; Lerman, Oldenziel & Mohun 2003, 1-8.

ahkerasti tietokoneita, internetiä ja matkapuhelimia. Vehviläinen on haastateltututkimuksissa havainnut, että kiinnostus ja taito käyttää nykyteknologiaa ymmärretään useimmiten henkilöstä riippuvaksi, ja sukupuolen merkitys kielletään. Suomalaisessa yhteiskunnassa vallitsee vahva usko tasa-arvon toteutumiseen, jolloin sukupuolen järjestykset ja erot arjen käytänteissä halutaan häivyttää tai niitä ei osata nähdä ja analysoida.<sup>90</sup> Samankaltaista sukupuolen häivyttämistä näkee myös esimerkiksi nykykeskusteluissa autoilusta, joka on usein mielletty miehiseksi ja toisaalta sukupuolineutraaliksi.

Sukupuolen näkökulmasta teknologian historiaa on kirjoitettu kansainvälisessä kentässä jo yli kolmekymmentä vuotta. Ajatus siitä, että miesten ylivallalla teknologian alalla ja epätasa-arvolla saattaisi olla yhteys toisiinsa, johti sukupuolen ja teknologian tutkimuksen ensimmäisiin askeliin. Amerikkalainen historioitsija Ruth Schwartz Cowan aloitteli ensimmäisten joukossa 1970-luvulla keskustelua sukupuolen ja teknologian yhteydestä toisiinsa kotitalousteknologiaa käsitelleellä esseellään. Cowan osoitti, miten perinteisesti naisten alueena pidetty kotitalous on täynnä teknologista toimintaa eivätkä naiset suinkaan ole olleet vain passiivisia tekniikan vastaanottajia kuten aiemmassa tutkimuksessa oli esitetty. Teknologian sukupuolialianalyysin tavoitteena on ollut purkaa teknologian oletettua miehisyyttä ja osoittaa teknologian ja sukupuolen käsitteiden kontekstuaalisuus: sukupuoli ja teknologia eivät ole staattisia, vaan ne rakentuvat ajassa ja paikassa. Teknologian sukupuolta tarkastelleet tutkijat ovat osoittaneet, miten tärkeää on pyrkiä analysoimaan niitä monia kerroksia ja sidoksia, joissa teknologia muokkaa sukupuolta ja sukupuoli teknologiaa. Sukupuolen analysointi auttaa ymmärtämään teknologiaa ja teknologian tarkastelu lisää ymmärrystä sukupuolesta. Aivan kuten sukupuolta on totuttu tarkastelemaan identiteettien, rakenteiden, instituutioiden ja representaatioiden kautta, myös teknologiaa ja materiaalisia objekteja voidaan tutkia näillä eri tasoilla.<sup>91</sup>

<sup>90</sup> Marja Vehviläinen tutki väitöskirjassaan *Gender, Expertise and Information Technology* (1997) suomalaisia konkreettisia teknologian kehittämisen ja käytön sukupuolistuneita käytäntöjä sekä asiantuntijuuden ja tietämyksen sukupuolittumista. Vehviläinen 2005, 150, 159–161.

<sup>91</sup> Lerman, Oldenzel & Mohun 2003, 2–5, 426; Oudshoorn & Pinch 2003, 4–5; Mänistö 2006, 5–14.

Nykytutkimuksessa teknologia ja sukupuoli ymmärretään toisiaan tuottavina. Toisin sanoen voidaan puhua teknologian sukupuolesta ja sukupuolen teknologiasta, ennemmin kuin sukupuolesta ja teknologiasta. Käsitteellä sosiotekninen on feministisessä teknologian tutkimuksessa kuvattu sitä, että teknologia ei koskaan ole vain teknologista tai vain sosiaalista vaan molemmat ovat saumattomasti kiinni toisissaan. Tästä näkökulmasta tarkasteltuina teknologiset esineet, tässä tutkimuksessa siis autot, ovat osa yhteisöllistä ja yhteiskunnallista kudosta. Koneet ja laitteet vaikuttavat siihen, miten me toimimme, miten tarkastelemme maailmaa ja miten ymmärrämme sukupuolen.<sup>92</sup> Myös useat materiaalisen kulttuurin tutkijat ovat korostaneet, että esineet eivät ainoastaan välitä kulttuurisia merkityksiä, vaan ne itse ovat merkityksellisiä toimijoita kulttuurissa.<sup>93</sup>

Ymmärrän autoilun tässä tutkimuksessa teknologiseksi toiminnaksi, jonka osatekijöinä ovat auto esineenä sekä sen valmistukseen ja käyttöön liittyvä tieto ja toimintatavat, auton käyttäjät ja kommentoijat, arvot, sukupuolittunut hierarkkisuus ja kielellinen neuvottelu. Autoiluaiheisissa kirjoituksissa sekä yleisö, autoilijat että auto saivat ja kantoivat sukupuolittuneita merkityksiä. Tutkimuksen rakenne pohjautuu tälle jaolle. Luvussa kaksi tarkastelen suuren yleisön ja autoliikenteen kohtaamisia ja uuden liikennejärjestelmän sukupuolittunutta jakoa. Luvussa kolme tarkasteluni keskiössä on autoilijan sukupuoli. Luvussa neljä kysyn, millaisin tavoin ja taktiikoin auto sukupuolittui.

Tutkimusnäkökulmaani ja lähtökohtiani esitellessäni pidän tärkeänä korostaa myös sitä, että lähestyn autoilun historiaa ennen kaikkea sukupuoli-historiaan orientoituneena kulttuurihistorioitsijana. Tämä ilmenee esimerkiksi käyttämissäni erilaisissa lähderyhmissä ja tutkimuskirjallisuudessa. Teknologian kulttuurihistorian tutkimuksessa luetaan usein rinnakkain erilaisia aineistoja: muistitietoa ja arkistoaineistoja, elokuvia, sanoma- ja aikakauslehtiä, sarja- ja pilakuvia sekä kaunokirjallisuutta.<sup>94</sup> Tavoitteeni on aineistoja ristiin lukemalla esittää 1920-luvun autoilun sukupuolittumisesta

---

<sup>92</sup> Wajcman 2004, 38–39; Rojola 2010, 204–205.

<sup>93</sup> Mäkikalli 2010, 12.

<sup>94</sup> Salmi & Suominen 2000, 5–12; Suominen 2003, 17–19.

sellainen tulkinta, joka yhden suuren, lineaarisesti etenevän kertomuksen sijaan tuo esille sukupuoleen liittyntä moniäänisyyttä ja ambivalenssia.

Kulttuurihistoriallisen tutkimusotteen 1800-luvun lopun ja 1900-luvun alun modernisaatioprosessin ja modernin sukupuolisuuden tutkimuksella on Turun yliopiston kulttuurihistorian oppiaineessa jo noin kahdenkymmenen vuoden pituinen perinne. Sijoitan tutkimukseni myös osaksi tätä tutkimustraditiota. Aikakauteen, 1920-lukuun ja sukupuolikäsitysten muotoutumisen ja merkityksen tutkimiseen merkittävänä innoittajana ja johdattelijana on ollut se monipuolinen tutkimus, jota Turussa on viimeisen kahdenkymmenen vuoden aikana tehty. Käsitteeni mukaan autolla on ollut tärkeä rooli 1920-luvun modernisaatioprosessissa sekä esineenä että mielikuvana, mistä syystä sen ja modernin sukupuolen merkitysten tutkiminen yhdessä tuo uutta tietoa paitsi suomalaisen autoilun historiaan myös uutta näkökulmaa 1900-luvun alun sukupuolisuuden tutkimukseen.

## 5 Tutkimuksen lähteet ja aikaisempi tutkimus

### *Lähteet*

Olen kulttuurihistorialle ominaiseen tapaan hyödyntänyt tässä tutkimuksessa erilaisia lähderyhmiä: aikakaus- ja moottorialan lehtiä, arkistoaineistoa, auto-oppaita, elämäkertoja, kaunokirjallisuutta, mainoksia ja elokuvia.

Tutkimuksen keskeisen lähdeaineiston muodostavat yleisaikakauslehti *Suomen Kuvalehti* ja moottorialan aikakauslehdet *Autoilija*, *MAL*, *Moottori* ja *Suomen Moottorilehti*. *Suomen Kuvalehden* vuosikertoja olen lukenut vuodesta 1920 lähtien vuosikertaan 1929 asti, moottori- ja autoalan lehtiaineisto painottuu 1920-luvun lopulle, jolloin suurta osaa näistä lehdistä alettiin julkaista. Lähteinä on myös kaksi autoalan asiakaslehteä: autoliike J. Korpivaaran vuodesta 1928 lähtien julkaisema *Autoteollisuus* ja vuonna 1929 julkaistu *Ford-uutiset*. Tutkimusprosessin kuluessa aineistoon valikoitui kaksi erityyppistä erityisesti naisille suunnattua lehteä: WSOY:n vuonna 1922 perustama ”perheenemäntien lehti” *Kotiliesi* ja suomenruotsalaiselle yleisölle suunnattu *Våra Kvinnor* (1.10.1927 lähtien *Journalen Våra Kvinnor*).

Lisäksi tutkimuksessa on käytetty lähteinä Kansallisarkistossa säilytettävää Helsingin kaupungin liikennepoliisin arkistoa, tieliikenteen erikoismuseossa Mobiliassa säilytettävää Autoliiton arkistoaineistoa, Suomen Automobiili Klubin pöytäkirjoja ja pienjulkaisuja, sekä autoalan oppaita, kaunokirjallisuutta ja elokuvia.

Erityisen hedelmällinen lähde tälle tutkimukselle on ollut Otavan vuonna 1916 perustama yleisaikakauslehti *Suomen Kuvalehti* laajalevikkisyytensä, runsaan kuvituksensa, ilmoitussivujensa sekä runsaan autokirjoittelunsa ansiosta.<sup>95</sup> Lehden vuosikertojen systemaattinen ja tarkka lukeminen 1920-luvun alusta lähtien on mahdollistanut vuosikymmenen kuluessa autoilukirjoittelussa ja -kulttuurissa tapahtuneiden muutosten havainnoinnin. Lehdessä huomioitiin näyttävästi uudet liikennevälineet ja tekniikka. *Suomen Kuvalehti* julkaisi 1920-luvulla kuusi erityisesti autoihin ja autoliikenteeseen keskittyneitä *Autonumeroa*.

*Suomen Kuvalehti* ilmoitti vuoden 1920 ensimmäisessä numerossa olevansa jokaisen kodin lehti: ”Suomen Kuvalehti on siis *kaikkien lehti*: niin maaseudun kuin kaupunkien niin lasten kuin aikaihmissen! Sanalla sanoen: *Suomen jokaisen kodin lehti!*”<sup>96</sup> Pekka Tarkan arvion mukaan *Suomen Kuvalehteä* lukivat erityisesti keskiluokka, liikkeenharjoittajat, opettajat ja teollisuusvirkaillijat. Lehdessä uskottiin vahvasti kuvallisen informaation merkitykseen. *Suomen Kuvalehti* toi suomalaisen lehdistöön vielä 1920-luvulla harvinaisen suuren ja selkeän lehtikuvan. Perhekuvlehden tavoitteena oli ”näyttää kullekin omin silmin, mitä maassa ja maailmassa tapahtui”. Kuvia ostettiin kansainvälisiltä kuvatoimistoilta, mutta noin 80 % kuvista tuli kasvavalta joukolta kotimaisia amatöörikuvajia.<sup>97</sup> Lehdessä julkaistut kuvasivut ja yksittäiset kuvat ovat olleet myös tälle tutkimukselle tärkeitä lähteitä.

Lukijoihin lehti pyrki pitämään tiiviisti yhteyttä muun muassa järjestämällä erilaisia kilpailuja ja tempauksia. Lehden tilaajia houkuteltiin sitä näyttävämmillä palkinnoilla mitä suuremmaksi levikki kasvoi. Vuoden

---

<sup>95</sup> Lehden levikki kasvoi merkittävästi 1920-luvulla. Vuonna 1920 lehden painos oli 35 000, 42 000 vuonna 1922 ja 1925 jo 75 000 kappaletta. Huippu saavutettiin vuonna 1928, 137 000 kappaletta. Uino 1991, 85.

<sup>96</sup> Suomen Kuvalehti vuodeksi. *Suomen Kuvalehti* 1/1920, 4.

<sup>97</sup> Uino 1991, 81–86.



1928 aikana vuosikerran tilaajille järjestetyissä suurkilpailuissa annettiin palkintoina muun muassa kolme umpiautoa, 6 moottoripyörää ja 30 polkupyörää.<sup>98</sup> Keväällä 1929 vuosikertatilaajille suunnatun suurkilpailun pääpalkintona oli 85 000 markan arvoinen Buick Jubilee Sedan -merkkinen ”komea”, katettu auto.<sup>99</sup>

Laajalevikkisyytensä ansiosta lehti oli tehokas ilmoitusväline ja modernin mainonnan pioneeri Suomessa. Vuonna 1928 *Suomen Kuvalehti* järjesti lukijoilleen erityisen kilpailun siitä, millä ilmoitusta kuvaava sana ”reklaami” korvattaisiin. Parhaaksi uudissanaksi arvioitiin suomen kieleen sittemmin juurtunut sana ”mainos”.<sup>100</sup> Lehden ilmoitussivuilla oli vuodesta 1922 lähtien runsaasti auto- ja autotarvikemainoksia sekä autokoulujen ilmoituksia. Autonumeroissa autoilmoitusten määrä oli tavallistakin suurempi.

Autojen mainonta ja journalistinen aineisto myös sekoittuvat toisiinsa tavalla, josta oli toisinaan vaikea erottaa, puhuiko jutussa toimittaja vai autokauppias. Lehden ja autoalan suhde oli tiivis. Autojen jälleenmyyjät olivat yhteydessä toimitukseen ja päinvastoin. Huomiota kiinnittää päätoimittaja myös L. M. Viherjuuren ilmeinen henkilökohtainen kiinnostus autoalaan.<sup>101</sup> Esimerkkinä tästä vuorovaikutteisesta yhteistyöstä voisi mainita vuoden 1926 ”pohjoismaiden johtavien lehtien” vierailun General Motorsin tehtaalle Kööpenhaminaan<sup>102</sup> sekä saman vuoden syksyllä *Suomen Kuvalehdessä* julkaistun juttusarjan, jossa esiteltiin seuraavan vuoden automalleja. Autokaupan aktiivisuus lehden suuntaan käy hyvin ilmi päätoimittaja Viherjuuren kuvauksesta autokaupiaan yhteydenotosta: ”Kun Suomen Auto

<sup>98</sup> Suomen Kuvalehden yllätykset vuonna 1928. *Suomen Kuvalehti* 50/1927, ilmoitussivu; Uino 1991, 42, 81–85.

<sup>99</sup> Kilpailutehtävänä oli keksiä kuudella sanalla paras loppu novellille ”Herra James Karhinen”. *Suomen Kuvalehti* 7/1929, 301; *Suomen Kuvalehti* 18 / 1929, 864.

<sup>100</sup> Veli Giovanni: Mitä on reklaami suomeksi? *Suomen Kuvalehti* 2/1928, 66; Reklaami on nyt mainos. *Suomen Kuvalehti* 13/1928, 502–504; Uino 1991, 85–86.

<sup>101</sup> Leonard Maurits Viherjuuri (1885–1957, vuoteen 1906 Grönroth) toimi Suomen Kuvalehden päätoimittajana vuosina 1918–1936). Päätoimittajan sukunimestä käytettiin lehdessä muotoa Viherjuuri, kun taas muissa lähteissä nimi on kirjoitettu muodossa Viherjuuri. Viherjuuri toimi Suomen Yleisradion ensimmäisenä virkaatekevänä toimitusjohtajana vuosina 1926–1927. Kuka kukin oli, Helsinki 1961, 562–563.

<sup>102</sup> L.M.W.: Pohjoismaiden johtavat lehdet General Motorsin vieraana. *Suomen Kuvalehti* 34/1926, 1212–1213.

Oy:n taitava myyjä hra Rask viime lauantaina soitti puhelimeeni ja pyysi saada näyttää uutta Buickia, niin valkeni minulle, että automaailman vuosi 1927 on alkanut.” Muutamaa numeroa myöhemmin lehdessä esiteltiin samaan tapaan Packard-auton uusin malli.<sup>103</sup> Vuonna 1929 päätoimittaja Viherjuuri valittiin liikennekulttuurin kohottamisen pyrkivän Liikennekulttuurikomitean puheenjohtajaksi.<sup>104</sup>

L. M. Viherjuuri kirjoitti myöhemmin teoksen *Auton ja autokaupan historiaa itsenäisyytemme aikana. Korpivaara & Halla Oy:n osuus siinä 1917–1942*. Autoliike Korpivaara & Halla Oy:n historia ilmestyi vuonna 1942 ja esipuheessa Juhani Korpivaara kiitti ”kokenutta automiestä” päätoimittaja L. M. Viherjuurta kirjan kirjoittamisesta.<sup>105</sup> Päätoimittajan veli, Otavan mainospäällikkö Hillari Johannes Viherjuuri toimi lehden toimittajana vuosina 1919–1936, ja hänen nimimerkillä Veli Giovanni toimittamallaan ”ajanvietetivulla” auto oli keskeisesti näkyvillä lukijoiden lähettämissä kuvissa, vitseissä ja pilapiirroksissa. ”Ajanvietetivulla” järjestettiin myös erilaisia autoon liittyviä lukijakilpailuja.

Oman ryhmänsä päälähteistä muodostavat 1920-luvulla julkaistut autoja moottorialan lehdet. Werner Söderströmin julkaisema *Suomen Moottorilehti* alkoi ilmestyä vuonna 1924 tekniikan yleisaikakauslehtenä. Päätoimittajana toimi A. I. Walli.<sup>106</sup> Lehden sisältö oli tekniikkapainotteinen, ja lisäksi siinä julkaistiin uutisia autoalalta ja pakinoitiin autokulttuurista.

Vuosikymmenen puolivälin jälkeen eri autoilijaryhmät alkoivat organisoitua omiksi etujärjestöikseen. Autoilun leviämisen kannalta tällä autoilijoiden järjestäytyneellä toiminnalla on ollut suuri merkitys. Etujärjestöt pyrkivät vaikuttamaan liikennekulttuuriin, tiekysymyksiin ja lainsäädäntöön. Tämän tutkimuksen näkökulmasta on ollut tärkeää kiinnittää huomiota siihen, miten autoilijoiden järjestäytyminen vaikutti autoilun sukupuolittumiseen.

---

<sup>103</sup> L.M.W.: Automerkit 1927 alkavat saapua. Minkäläinen on uusin Buick? *Suomen Kuvalehti* 41/1926, 1467 L.M.W.: Automerkit 1927 alkavat saapua. Minkäläinen on uusin Packard? *Suomen Kuvalehti* 44/1926, 1592.

<sup>104</sup> P.H: Liikennekulttuurin kohottaminen. *Autoilija* 11/1929, 18.

<sup>105</sup> Viherjuuri 1942, 8.

<sup>106</sup> Kurikka & Takkala 1983, 271.

Vanhin autoilijoiden etujärjestö Suomen Autobiili Klubi perustettiin vuonna 1919. Klubin toiminnasta kirjoitettiin sen jäsenlehdessä *Moottoris-*sa, joka on ollut yksi tämän käsillä olevan tutkimuksen keskeisistä lähteistä. Tutkimuslähteinäni on ollut kaksi samannimistä, mutta käytännössä täysin eri *Moottori*-nimistä lehteä. Ensimmäinen *Moottori*-lehti ilmestyi vuosina 1923–1924. Päätoimittajana toimi Erik Heinonen. Lehden toimituksellinen sisältö keskittyi tekniikkaan, ja huomiota lehdessä kiinnittää ihmiskuvien vähäinen määrä. Suomen Autobiili Klubin julkaisema *Moottori*-lehti alkoi ilmestyä kesäkuusta 1925 lähtien kerran kuukaudessa. Ensimmäisenä päätoimittajana toimi Paul T. Thorwall (numeroon 6/1928 asti) ja toisena Carolus Lindberg (7/1928–3/1930). Lehteä julkaistiin myös ruotsinkielisenä painoksena nimellä *Motor*. Autoklubin julkaisema *Moottori* oli ilmestyesään maan suurin autoalan lehti, vaikka sivumäärä oli vain 26. Arvioiden mukaan noin puolet jäsenistöstä tilasi lehden.<sup>107</sup>

*Moottori*-lehdessä julkaistiin autoalaan liittyviä juttuja sekä klubin omaan toimintaan liittyviä uutisia ja kuvia. Lehdessä julkaistut mainokset poikkesivat muiden moottori- ja aikakauslehtien autoilmoituksista. Mainoksista voi päätellä, että lukijakuntaa oletettiin kiinnostavan kalliimmat ja harvinaisemmat automerkit kuin maassa yleiset massatuotetut, amerikkalaiset autot. Lehden ensimmäisenä ilmestymisvuonna kolmessa numerossa keskeisellä paikalla pääkirjoituksen vieressä oli Suomessa harvinaisen loistoauton Isotta Fraschinin kokosivun mainos, jossa neljä muodikasta naista istui autossa yhden heistä ohjatessa autoa.<sup>108</sup>

Ammattikuljettajat perustivat vuonna 1926 Suomen Autoilijaliiton. 1920-luvun lopulla perustettiin kaksi muuta täysin suomenkielisiä järjes-

<sup>107</sup> *Moottori* oli lisäksi Suomen Moottoripyöräklubin, Suojeluskuntain moottoriveneläivueen ja Suojeluskuntain Moottorijoukkojen äänenkannattaja. Suomen Matkailijayhdistys ja Suomen Tieyhdistys avustivat lehteä. Kurikka & Takkala 1983, 166–167; Laaksonen 1994, 21, 45.

<sup>108</sup> *Moottori* heinä-, elo ja syyskuu /1925. Suomeen vuonna 1925 Moottori Komppanian tuoman ensimmäisen Isotta Fraschini-auton osti vuorineuvos Walter Ahlström, joka rekisteröi sen Helsingissä numerolle A-2415. Auton hän vei Noormarkkuun. Vuonna 1926 tätä automerkkiä oli yksi kappale Uudenmaan ja yksi Turun ja Porin läänissä. Vuoden 1927 lopussa ko. automerkkiä oli rekisteröity Helsingissä yhdeksän kappaletta. Päärni 2004, 72–73, 93.

töä: Maaseudun Autonomistajain Liitto (MAL) vuonna 1926 ja Yleinen Autoliitto (YL) vuonna 1927.<sup>109</sup> Suomen Autoilijaliiton tavoitteena oli jäsenten taloudellisten etujen ajaminen sekä ”aatteellinen toiminta”. Liitto alkoi julkaista omaa jäsenlehteä maaliskuussa 1927. Ensimmäinen lehti oli nimeltään *Suomen Autoilijalehti*.<sup>110</sup> Ensimmäisen numeron jälkeen lehti alkoi ilmestyä nimellä *Autoilija*. Näytenumeron pääkirjoituksessa toivottiin oman lehden yhdistävän hajanaista ja laajalla alueella toimivaa liittoa. Pääkirjoituksen mukaan oman aikakauslehden välityksellä voitiin liiton asioita välittää jäsenille nopeasti ja selkeästi. Lehden sivuilla voitiin ratkoa myös erilaisia kiistakysymyksiä. Paitsi jäsenten keskinäiselle tiedonvälitykselle ja yhteishengen luomiselle, lehden merkitys katsottiin suureksi myös liiton ulkoiselle viestinnälle: ”Se on myös parhain ja voimakkain edustus ulospäin, sillä sen avulla saavat sivullisetkin varmimman, painavimman ja todenmukaisimman käsityksen siitä asiasta, jota se on tarkoitettu ajamaan.”<sup>111</sup>

Toisena ilmestymisvuonna 1928 *Autoilija*-lehden sisällölliset tavoitteet ilmoitettiin vielä täsmällisemmin. Lehdessä tulnaisiin käsittelemään entistä enemmän autojen ja moottoreiden rakenteita, teiden kunnossapitoa, moottoriajoneuvojen verotusta, tullimaksuja, autovakuutuksia ja lainsäädäntöä. Huumori ilmoitettiin myös tavoitteeksi, ja lehdessä julkaistiinkin runsaasti pakinoita autoilijoista. Keskeistä sisältöä olivat myös matkakertomukset ja kuvaukset automatkoista sekä liiton paikallisosastojen järjestämien kilpailujen, kokousten ym. tilaisuuksien kulun ja järjestelyjen selostaminen. Lehden kirjoittajina oli avustajia ”maamme etevimpiä ammattimiehiä liiton ja lehden edustamilta aloilla”. Lehden linjaksi ilmoitettiin asiallisuus ja ajanmukaisuus. Jäsenille lehti maksoi 25 mk vuonna 1928, ja lehteä sai ostaa myös Rautatien kirjakauppa Oy:n myymälöistä ja liiton paikallisosastoilta.<sup>112</sup>

Maaseudun Autonomistajain Liiton (M.A.L.) tavoitteena oli ajaa ja yhdistää hajallaan olevien maaseudun autonomistajien asioita. M. A. L. alkoi vuonna 1929 julkaista *MAL*-jäsenlehteä, jossa kerrottiin liiton toiminnasta ja

---

<sup>109</sup> Laaksonen 1994, 24.

<sup>110</sup> I.S.: Lyhyt katsaus Suomen Autoilijaliiton toimintaan. *Suomen Autoilijalehti* maaliskuu/1927, 4.

<sup>111</sup> Pääkirjoitus. *Suomen Autoilijalehti* maaliskuu/1927, 3.

<sup>112</sup> Suomen Autoilijaliitto kaksivuotias. *Autoilija* 1/1928, 5.

aloitteista autoliikenteen kehittämisesä. Lehdessä kerrottiin myös tieliikenteen kysymyksistä, ja tavoitteena oli kuten muillakin liitoilla ja niiden lehdillä liikenneturvallisuuden aikaansaaminen ja liikennekulttuurin kehittäminen.<sup>113</sup> *MAL*-lehden viesti liiton miehelle jäsenkunnalle ensimmäisessä numerossa oli seuraavanlainen: ”Maamme autojärjestöillä on liikennetason kohottamisessa vielä paljon tehtävää, saadakseen istutetuksi jäseniinsä ja kaikkiin automiehiin liikenneturvallisuuden vaatimaa edesvastuuntuntoa.”<sup>114</sup>

Koska *MAL*-lehti alkoi ilmestyä vasta 1920-luvun lopussa, siihen viittaaminen jää tässä aikarajauksen vuoksi muita lehtiä vähäisemmäksi. Lähteenä se on kuitenkin kiinnostava, sillä jo sen julkaiseminen kertoo, että maaseudun autonomistajien lukumäärä oli kasvanut ja autoliikenteen kehittämistä alettiin heidän keskuudessaan pitää tärkeänä. Maaseudun väen ja autojen kohtaamista tarkastelen luvussa kaksi.

Yleinen Autoliitto alkoi julkaista omaa äänenkannattajalehteä vasta vuonna 1930, joten se jää tämän tutkimuksen aikarajauksen ulkopuolelle. Yleisen autoliiton toiminnasta kertovat tiedot tässä tutkimuksessa perustuvat pääosin muissa lehdissä julkaistuihin uutisiin. YL:n muuta aineistoa kuten esimerkiksi liiton sääntöjä on arkistoitu jonkin verran Mobiliassa säilytettävään Autoliiton arkistoon.

Autoliike Korpivaara & Hallan julkaisema *Autoteollisuus* alkoi ilmestyä vuonna 1928. Liikkeen tavoitteena oli tiivistää yhteyksiä asiakaskuntaan ja sen painosmäärä oli alussa verrattain suuri: 27 000 kappaletta.<sup>115</sup> Ford Motor Company julkaisi vuonna 1929 *Ford-uutisia*. Molemmat lehdet olivat sivumäärältään pieniä, 4-6 sivun kokoisia asiakaslehtiä. Lehtien merkitys tässä tutkimuksessa on ollut antaa näkökulmaa siitä, miten autokaupan ja -teollisuuden piirissä sukupuolen merkitys autoilussa ymmärrettiin.

Tutkimusprosessin aikana kävin läpi myös sellaisia naisille suunnattujen lehtien vuosikertoja, joissa autoista kirjoittaminen ei ollut toimituksellisesti keskeistä sisältöä. *Kotiliesi-* ja *Vära Kvinnor* -lehden sisältö näyttivät tarjoavan vastauksia tutkimuskysymykseeni. Lehtien valikoitumiseen

<sup>113</sup> Toimitus: *MAL* lähtee ensimmäiselle taipaleelleen. *MAL* 1/1929, 3.

<sup>114</sup> *MAL* 1/1929, 7.

<sup>115</sup> Kynnös & Räsänen 1992, 20–21.

vaikutti myös se, että halusin saada myös naisten osalta moniäänisyyttä ja nämä lehdet poikkesivat toisistaan selkeästi. *Kotiliesi-* ja *Våra Kvinnor-*lehden vuosikertojen systemaattinen lähilukeminen on tuonut muun muassa ymmärrystä siitä, mitä auto merkitsi eri yhteiskuntaluokille. Esimerkiksi sosiaalidemokraattiseen työläisnaisliiton *Toveritar-*lehteen viittaa vain lyhyesti siksi, että autot eivät kuuluneet lehden lukijakunnan elämänpöydään ja niistä kirjoitettiin vähän. Lähilukemisella tarkoitan tarkkaa ja analysoivaa lukemista.

WSOY:n kustantaman *Kotilieden* näyttenumero ilmestyi 2.12.1922, mikä merkitsi alkua myös varsinaiselle naistenlehdistöille. Varhaisia naistenlehtiä tutkinut Maija Töyry on luonnehtinut *Kotiliettä* naisten kuluttajalehdeksi, joka ainakin ensimmäisenä ilmestymisvuonna muistutti järjestölehteä.<sup>116</sup> Varsinainen *Kotiliesi-*lehden ensimmäinen ilmestymisvuosi oli vuosi 1923, jonka ensimmäinen numero oli itse asiassa sama kuin näyttenumero.

*Kotiliedellä* oli jälleenrakentavassa Suomessa sosiaalista tilausta. Lehden tunnuksena oli lause ”Koti on yhteiskunnan sydän” ja tavoitteena oli toimia ”paremman kodinhoidon, järkipäisemmän kotitalouden ja korkeamman kotikulttuurin puolesta”. Lehden päätoimittajana toimi Alli Wihherheimo yhtäjaksoisesti 41 vuotta. Toimituskuntaan kuului 1920-luvulla myös kaksi kansanedustajaa, Mandi Hannula ja Hedvig Gebhard, joiden ansiosta lehdessä tuotiin esille yhteiskunnallisia asioita. *Kotiliesi* julistautui perheenehäntien ja koko kotitalousväen ammattilehdeksi. Lehti oli tarkoitettu sekä maaseudun että kaupunkien kodeille, mutta se leimautui lähes lähtemättömästi maalaisemäntien lehdeksi. Sanomaa suunnattiin ennen muuta naiselle, joka oli hyvän kodin velvollisuudentuntoinen, säästäväinen ja ahkera emäntä. Lehden ohjelmajulistuksessa otettiin ensimmäisen kerran käyttöön termi kotikulttuuri: ”kodin onni”, viihtyisyys, tavat ja perheen perinteet olivat lehden vaalimia asioita. Lehden sisältö keskittyi käytännön elämää hyödyttäviin ohjeisiin. Kuluttajavalistuksella oli keskeinen merkitys lehdessä.<sup>117</sup>

---

<sup>116</sup> Töyry 2005, 251.

<sup>117</sup> Malmberg 1991, 197–200. Lehden painosmäärät kasvoivat huomattavasti 1920-luvun kuluessa. Vuonna 1923 kolmannen numeron painosmäärä oli 9 500, vastaavan numeron painos vuonna 1924 oli jo 31 000 ja vuonna 1925 peräti 52 850 kpl. Malmberg 1991, 200.

*Kotiliedessä* autoilu huomioitiin 1920-luvulla maaseudullekin levinneenä ilmiönä. Lehden vakiopalstoilla ”Maaseudun kirjeessä” ja ”Helsingin kirjeessä” sekä kertomuksissa auto kesytettiin osaksi lehden vaalimaa kotikulttuurua. Lehdessä julkaistiin 1920-luvun loppupuolella Ford-auton ydinperheideologiaa vahvistavia mainoksia. Autoa lähestyttiin arkisesta ja käytännönläheisestä näkökulmasta esimerkiksi ”Kysymyksiä ja vastauksia”-palstalla ja muissa kirjoituksissa.<sup>118</sup> Yhdysvalloissa auto vaikutti erityisesti maaseudun naisten elämään, vaikka yleinen keskustelu keskittyikin valkoisten keski- ja yläluokkaisten naisten autoiluun.<sup>119</sup> *Kotiliesi*-lehdessä julkaistiin kertomuksia, joissa suomalaiset tai pohjoismaalaiset naiset ajoivat autolla ”Amerikassa”. Lehden fiktiivisissä kertomuksissa tuotettiin kuvaa autosta kotitalouden jatkeena ja perheenemännän töiden ja velvoitteiden helpottajana, mutta myös naisen elämänpiirin laajentajana. Maaseudun naisten todellisesta autoilusta on aikakauslehtiaineiston perusteella vaikea tehdä johtopäätöksiä. Reaalisten naisten autoilua koskeva kirjoittelu keskittyi myös muissa lehdissä ylä- tai keskiluokkaisiin ja kaupunkilaisiin naisautoilijoihin.

Ruotsinkielinen *Våra Kvinnor*-lehti määritteli sisällökseen ensimmäisessä numerossa vuonna 1922 kulttuurin, työn ja ilon: ”arbete, kultur och glädje”.<sup>120</sup> Seuraavan vuoden ensimmäisessä numerossa sisällöksi tarkentui työ, taide, kirjallisuus, teatteri, elokuva jne.<sup>121</sup> Lehden sisältö oli paikoin korostuneen pääkaupunkikeskeistä. Esimerkiksi vuonna 1928 julistettiin kuvakilpailu helsinkiläisille. Yhdessä kuvissa oli auto, jonka merkki ja myyntipaikka tuli tunnistaa: ”En fin bil, men vilket märke och var kan man köpa det?”<sup>122</sup> Lehdessä julkaistiin myös henkilöjuttuja ruotsinkielisestä väestöstä sekä esiteltiin suomenruotsalaisia koteja ja harrastuksia. Tälle tutkimukselle kiinnostavia lähteitä ovatkin olleet ensimmäisistä autokilpailuihin osallistuneista ruotsinkielisistä naisista, Dagny Krogiuksesta, Brita Saurénista ja Terna Åkermanista *Våra Kvinnor*-lehdessä julkaistut jutut.

*Våra Kvinnor*-lehdellä oli yhteisenä piirteenä muiden lehtien kanssa tapa

<sup>118</sup> Ks. esim. *Kotiliesi* 19/1928, 678.

<sup>119</sup> Clarke 2007, 14.

<sup>120</sup> *Våra Kvinnor* 1/1922, 1.

<sup>121</sup> *Våra Kvinnor* 1/1923.

<sup>122</sup> Se hitåt! Orienterigstävlan med fina pris. *Journalen Våra Kvinnor* 10/1928, 204.

pakinoida naisista ja autoista, mutta muista lehdistä poiketen lehdestä puuttuivat autojen vastustamista tai autojen kasvanutta määrää kommentoivat jutut. Ainoastaan matkakertomuksissa kerrottiin liikenneuhkista, silloinkin ennemmin ruuhkien mannermaisuuutta ihailien kuin varsinaisesti niitä kauhistellen. Esimerkiksi matkakertomuksessa ”En resa till Algier” Marseillen liikenteen kerrottiin olevan ”helt enkelt fenomenal”. Kirjoittaja ihaili kaupungin elegantteja luksusautoja ja sitä, miten taitavasti kuljettajat ohjasivat autojaan tässä liikenteen sekasotkussa.<sup>123</sup> Lehden suomenruotsalaiselle lukijakunnalle automobiilit olivat jo osa heidän elämäntapaansa, eikä niiden saapumista Suomeen ollut enää tarpeellista ihmetellä kuten esimerkiksi *Suomen Kuvalehdessä* tehtiin. Lehden lukijakunnan voisi sisällön perusteella päätellä olleen osin samaa ruotsinkielistä yleisöä kuin Suomen Autobiili Klubin julkaiseman *Moottori/Motor*-lehden. Lehtien toimituskuntaan kuului myös kaksi samaa toimittajaa: Giri Granlund ja Cecilia Hasselström. Granlund kirjoitti myös *Suomen Kuvalehteen*.

Vuosikertojen kahlaaminen on työlästä, kuten myös julkisuuskuultuurin muutosta suomalaisissa ajanvietelehdissä väitöskirjassaan tutkinut Laura Saarenmaa on todennut. Olen samaa mieltä hänen kanssaan siitä, että kokonaisuuksien hahmottaminen aineistomassasta ja niiden yhdistäminen yksittäisten tekstien lähilukuun on monimutkainen tehtävä. Samalla kun huomio kiinnittyy tiettyihin seikkoihin, osa jää huomioimatta ja ylöskirjaamatta.<sup>124</sup> Aivan kuten Saarenmaakin kertoo oman tutkimusprosessinsa etenemisestä, olen palannut lehtien vuosikertoihin yhä uudelleen tutkimusprosessin ja käsikirjoituksen kirjoittamisen loppumetreille saakka. Erityisesti sellaisten lehtien kohdalla, joista autokirjoittelu ei ensimmäisenä kiinnitä lukijan huomiota, tarkka ja analyysoiva tekstien lähilukeminen on ollut tärkeää.

Tutkimuksessa esittelen tarkemmin yhden autoilun pioneerinaisen: Karolina Eskelinin (1867–1936). Historioitsija Heini Hakosalo antoi arvokkaan lähdevinkin Karolina Eskelinin vuonna 1913 kirjoittamasta kirjeestä, joka on arkistoitu Kansallisarkistoon ja joka oli tärkeä lähde pyrkiessäni jäl-

---

<sup>123</sup> Edouard F-r.: En resa till Algier- Resebrev för Våra Kvinnor. *Våra Kvinnor* 11–12/1923, 218.

<sup>124</sup> Saarenmaa 2010, 41.



jittämään Eskelinin autoilun alkuvaiheita. Hakosalolta olen saanut myös kopioita englantilaisesta lääketieteellisestä *the Lancet*-julkaisusta 1800-luvun lopulta. Lehtileikkeet ovat antaneet tutkimuksellisesti tärkeää taustatietoa siitä, miten autoilusta kirjoitettiin Englannissa 1890-luvulla, jolloin autoja ei Suomessa vielä ollut.

Eskelinin lisäksi nostan tutkimuksessa esille toisen autoa ajaneen virkannaisen, opettaja Helmi Tengénin (1875–1971). Yhden lähderyhmän muodostaa Tenkanen-Tengén sukuseuran hallussa oleva kokoelma lehtileikkeitä, joissa suvun jäsentä Helmi Tengéniä on haastateltu iäkkäänä autoilijana 1960-luvun lopulla hänen varhaisista autoilumuistoistaan. Tengénin lehtihaastatteluissa kertomat muistikuvat tuovat mukaan autoilevien naisten ääntä, sillä vaikka autoilevista naisista kirjoitettiin, niin heitä haastateltiin 1920-luvulla huomattavasti harvemmin. Aineistona käytetyt lehtiartikkelit on merkitty lähdeluetteloon artikkelien nimellä.

Täydentävänä aineistona olen käyttänyt kaunokirjallisuutta. Sopivan kirjallisuuden etsinnässä tutkimuslähteenä on ollut Raoul Palmgrenin teos *Kaupunki ja tekniikka Suomen kirjallisuudessa*. Lisäksi olen pyrkinyt hankimaan käsiini sellaisia romaaneja, joita kustantajat mainostivat *Suomen Kuvalehdessä*. Hedelmällisiä ja uusia oivalluksia tuoneita alkuperäislähteitä ovat olleet esimerkiksi sellaisten kirjallisuudenhistoriassa vähemmän tunnettujen naiskirjailijoiden kuten Esti Heiniön ja Laila Kantolan ja paremmin tunnettujen kirjailijoiden Iris Uurron, Elsa Soinin ja Hilja Valtosen ajanvieteromaanit. Naiskirjailijat kirjoittivat ajanvieteromaaneissa moderneista naisista, mutta myös avioliittojärjestelmän murroksesta. Näissä kertomuksissa autolla oli keskeinen rooli romansseihin ja avioliittoon johdattelijana tai niistä pois kuljettajana.

1900-luvun alkuvuosikymmenien naiskirjailijoiden tuotanto on tämän tutkimuksen näkökulman kannalta antoisaa aineistoa, sillä naiskirjailijat havainnoivat erityisesti kaupunkia, urbaania ja keskiluokkaista elämää sekä kuvasivat naisen sisäistä maailmaa. Sotien välisenä aikana 55 % debytoineista naiskirjailijoista oli syntyjään kaupunkilaisia ja heistä 41 % kotoisin

aikansa ainoasta ”suurkaupungista”, Helsingistä.<sup>125</sup>

Kirjallisuuden lisäksi täydentävään aineistoon kuuluu muutama kotimainen 1920-luvulla valmistunut kotimainen elokuva, joiden tallennetut kopiot olen ystävällisesti saanut kulttuurihistorioitsija Hannu Salmen kokoelmista. *Polyteekkarifilmissä* (1924) auto oli sekä mainonnan kohde että sen väline. Kansainvälistä kaupunkikuvausta tavoiteltiin mykkäkauden näytelmäelokuvasssa *Elämän maantiellä* (1927) ja agenttitarinassa *Korkein voitto* (1929).<sup>126</sup>

### *Aiempi tutkimus*

Suomalaisen autoilun historian keskiössä ovat tähän asti olleet autoilun liikenteelliseen merkitykseen ja tekniikkaan liittyvät kysymykset. Eri automerkeistä on kirjoitettu paljon kaupallisia suurelle yleisölle suunnattuja populaareja kirjoja. Auton kaupan, käytön ja korjaamotoiminnan historiasta perusteellisen teoksen on kirjoittanut U. E. Moisala. Kirja *Auto Suomessa* (1983) on Autoalan Keskusliitto ry:n ja Autotuoajat ry:n kustantama. Kalevi Karusuo on koonnut laajan kirjan helsinkiläisestä autokaupasta ”*Fuide*”. *Sata vuotta helsinkiläistä autokauppaa*. Vanhojen autojen harrastajat ovat kirjoittaneet kirjoja eri automerkeistä ja suomalaisen autoilun vaiheista. Osa näistä kirjoista sisältää mielenkiintoisia anekdootteja suomalaisen autoilun historiasta ja toimijoista, mutta ongelmallista näissä kirjoissa on lähteiden epäselvä merkitseminen tai lähdetietojen puuttuminen kokonaan. Kiinnostavin kysymys autohistorian harrastajien keskuudessa tuntuu usein olleen, kuka, milloin ja millä automerkillä autoilun aloitti. Tulkinat riippuvat usein siitäkin, mikä on ”autoksi” mielletty. Autoa on siis useimmiten tutkittu teknisenä laitteena, ja sen kulttuuriset merkitykset ovat jääneet vähemmälle huomiolle.

Sukupuoli on autoiluhistoriallisissa julkaisuissa huomioitu lähinnä mainintoina naisautoilijoiden vähäisestä lukumäärästä, mutta tarkempi analyysi sukupuolen merkityksestä puuttuu varhaisimman historian osalta. Autoilua on historiateoksissa ja autoharrastajien kirjoittamissa alan harrastajille tai

---

<sup>125</sup> Hapuli, Koivunen, Lappalainen & Rojola 1992, 109–112.

<sup>126</sup> Ks. myös Salmi 1999, 95–98.

suurelle yleisölle suunnatuissa kirjoissa useimmiten käsitelty miehisenä tai sukupuolineutraalina ilmiönä, mikä on osaltaan vahvistanut käsitystä autoilun ja miehisyyden tiiviistä liitosta. Opinnäytetasolla autoilun sukupuolta on sivuttu lyhyesti. Useimmissa niissä sukupuolihistoriallinen näkökulma on käytännössä tarkoittanut vain naisten autoilun ja kokemusten tutkimista, jolloin mies on jäänyt edelleen autoilijan normiksi ja analysoimatta.<sup>127</sup>

Akateemista henkilöautoilun varhaista historiaa on Suomessa kirjoitettu vähemmän. Tässä tutkimuksessa tarkastelu keskittyy henkilöautoiluun ja olen rajannut pois kuljetusalan, jonka ammattiyhdistyshistoriaa Suomessa on laajasti tutkinut Tapio Bergholm.<sup>128</sup> Bergholm on kiinnittänyt huomiota auto- ja kuljetusalan miehisyyteen. Vaikka tämän tutkimuksen keskiössä on henkilöautoilu, on syytä huomioda, että kuljetusalan (satama-, linja-auto- sekä kuorma-autoliikenteen ja erilaisten yritysten autonkuljettajien) miehinen kulttuuri ja järjestäytyminen ovat omalta osaltaan rakentaneet myös henkilöautoiluun kiinteästi liitettyä miehisyyttä. Tämän tutkimuksen tarkastelussa vuokra-autonkuljettajat ja vuokra-autolla ajaminen, nykykielellä taksiautoilu, on mukana siitä syystä, että monen suomalaisen ensimmäinen henkilöautomatka toteutui vuokra-auton kyydissä. Tapani Mauranen on kirjoittanut Suomen Taksiliitto ry:n historian *Taksi! Matka suomalaisen taksin historiaan*, joka julkaistiin Suomen Taksiliiton täyttäessä 50 vuotta vuonna 1995. Kirjan aiheena on suomalaisen taksiliikenteen 90-vuotinen historia alkaen vuodesta 1906.<sup>129</sup> Hyödyllistä tutkimuskirjallisuutta taksili-

<sup>127</sup> Pekka Remes on kulttuurihistorian pro gradu -tutkielmassaan *Hopeahaikaran huuto* (Turun yliopisto, 1992) tarkastellut käsityksiä autosta ja autoilusta muotina 1920-luvulla. Remes on yhdessä alaluvussa käsitellyt lyhyesti aihetta ”nainen ratissa” käyttäen lähteinä lähinnä muutamaa pakinaa. Tarja Ollila on tutkinut 1920-luvun *Suomen Kuvalehden* ja *Kotilieden* henkilöautomainoksia kulttuurihistorian pro gradu-tutkielmassa ”Auto, moderni ylellisyyden symboli.” *Semioottinen tutkielma 1920-luvun automainoksista* (Turun yliopisto, 2001). Ollila on pohtinut naista ja autoa modernin symboleina, suurkaupunkia modernin elämän ympäristönä sekä flanööriä ja dandyä modernin miehen kuvina. Riikka Terho on tarkastellut naisautoilijoista käytyä keskustelua aikakauslehdissä Suomen historian alaan kuuluvassa pro gradu-tutkielmassaan ”Nainen on aina nainen liikenteessäänkin!” - keskustelu naisten autoilusta suomalaisessa aikakauslehdissä 1950–1980 (Turun yliopisto, 2006).

<sup>128</sup> Bergholm 1988, passim.; Bergholm 1997, passim.

<sup>129</sup> Taksiliikennettä ja taksinkuljettajien automiehisyyttä on tutkinut myös sosiologi Kalle Toiskallio väitöskirjassaan *Liikenteen sosiologiaa. Taksimatkan seurallisuus, liikenteen*

kenteen varhaisvaiheiden osalta ovat lisäksi antaneet Ailan Hintsan Tampereen taksiautoilua ja Johanna Hankosen Oulun taksiliikennettä käsitelleet tutkimukset. Esko Laaksosen kirjoittama järjestöhistoria *Herraklubista koko kansan autoliitoksi. Autoliiton 75 vuotta* (1994) on hyvä käsikirja Suomen Automobiili Klubin perustamisesta ja toiminnasta.

Akateemista autoilun historian tutkimusta on tuotu esille parissa 2000-luvun alussa julkaistussa artikkelikokoelmassa. Varsinaissuomalaisten tutkijoiden ja autoilun asiantuntijoiden kirjoittamassa *Sata lasissa* (2000) artikkelikokoelmassa on pyritty tuomaan esille niitä kehityspiirteitä, joita auto ja autoilu ovat saaneet aikaan. Jukka Marttila on kirjoittanut artikkelin autoilun alkuvaiheista Turussa. Kulttuurihistorioitsija Marjo Kaartinen on artikkelissaan tuonut liikkumisen historiaan perspektiiviä hevosvaunujen ajalta ennen motorisoituja ajoneuvoja. Artikkelissa Kaartinen kirjoittaa myös uuden ajan alun naisvaununkuljettajista. Hannu Salmen ja Juha Kaitasen artikkelissa käsitellään kasvaneen autoliikenteen surullisempia seurauksia 1910-luvulla Varsinais-Suomessa: jalankulkijoiden ja hevosten konkreettisia tai symbolisia yhteentörmäyksiä autojen kanssa. Jari Kosma on tutkinut Suomen automarkkinoita 1920-luvulla, ja olen tähän artikkeliin tukeutunut useasti etsiessäni tietoja eri automerkkien lukumääristä Suomessa.<sup>130</sup>

Monitieteinen, liikenne- ja yhteiskuntatieteilijöiden kirjoittama ja Kalle Toiskallion toimittama *Viettelyksen vaunu* -artikkelikokoelma on autoilun kulttuurisia ja yhteiskunnallisia merkityksiä käsittelevä antologia, jossa ajallisesti liikutaan autoilun varhaishistoriasta aina tulevaisuuden tutkimukseen. Tälle tutkimukselle hedelmällisimpiä kokoelman artikkeleista ovat

---

*neuvottelut, automainosten näkökulmat* (2002). Toiskallio on kirjoittanut taksialan miesvaltaisuudesta myös kirjassa *Vapaa taksi?* (1996), jossa hän kertoo pyrkinensä täydentämään Murasen kirjoittamaa ja taksiliiton tilaamaa yleistystä. Sekä väitöskirja että populaarimpi tietokirja lähestyvät taksiliikennettä sosiologian näkökulmasta.

<sup>130</sup> Antologian kansatieteen opiskelija Miia-Susanna Kosken kirjoittamaa artikkelia ”Akka ratissa. Naisten autoilu 1920–1930- ja 1990-luvulla” voi lupaavasta nimestään huolimatta ajatella lähinnä pyrkimyksenä tarkastella autoilua sukupuolen näkökulmasta. Artikkelin ei ole ollut tälle tutkimukselle hedelmällinen tutkimuslähde, koska se perustuu tutkimuskirjallisuudessa esitetyille, osin virheellisillekin väitteille sekä kirjoittajan 1990-luvulla tekemään haastattelututkimukseen.

olleet autoilun historiaa käsittelevät artikkelit: Tapio Bergholmin artikkeli ”Suomen autoistumisen yhteiskuntahistoriaa” ja Tapani Maurasen artikkeli ”Satavuotias autoilija”.

Etnologi Lotta Wessbergin artikkeli “The Woman and the Car. A Study of the Car, the Woman and Modernity” julkaistiin *Ethnologia Fennica* numerossa 29/2001. Artikkelin lähteenä on käytetty vuonna 1997 tehtyä kyselyä, jossa kysyttiin sekä miesten että naisten käsityksiä naisautoilijoista ja miten nämä käsitykset ovat muuttuneet. Vastaajia kyselyssä oli 131. Useimmat vastaajista kuuluivat vanhempaan sukupolveen, vain seitsemän niistä, joiden syntymäaika oli tiedossa, oli syntynyt 1940 tai myöhemmin. Useimmat vastaajista olivat maaseudulta tai sieltä kotoisin.<sup>131</sup> Anu Sirén on psykologian alaan kuuluvassa väitöskirjassaan *Older women’s mobility and transportation issues. Restraints and regulations, lust and splendour* (2005) tutkinut iäkkäiden naisten liikkumismahdollisuuksia ja liikkumisen esteitä. Sirén on tutkimustaan varten haastatellut 1950–1960-luvuilla ajokortin hankkineita naisia. Tässä tutkimuksessa olen käyttänyt lähteenä Sirénin vuonna 2002 *Naistutkimus*-lehdessä julkaistua artikkelia. Nämä haastatteluihin perustuvat tutkimusartikkelit ovat enemmänkin antaneet taustatietoa ja lisänneet ymmärrystä siitä, miten tutkimusajankohtaa myöhemmin autoilleet naiset ovat kommentoineet omaa autoiluun tai miten heidän autoiluunsa on suhtauduttu.

Tälle tutkimukselle hedelmällisintä kansainvälistä tutkimuskirjallisuutta ovat olleet erityisesti yhdysvaltalaiset autoiluhistorian tutkimukset, joissa on huomioitu sukupuoli suomalaista tutkimusta laajemmin. Yhdysvalloissa autoilun historian tutkimusta on tehty runsaasti, mikä on myös yksi syy yhdysvaltalaisen tutkimuksen painottumiseen käytetyssä tutkimuskirjallisuudessa. Suomalaisessa 1920-luvun autokirjoittelussa viitattiin useimmiten ”Amerikkaan”, jolla tarkoitettiin Yhdysvaltoja, ja amerikkalaisuuteen. Suurin osa autoista tuli Suomeen Yhdysvalloista, mikä suurelta osin vaikutti yhdysvaltalaisesta autoilukulttuurista kirjoitteluun. Toisaalta 1920-luvun Suomen modernisoituminen loi otollista myönteis-

<sup>131</sup> Wessberg 2001, 33.

tä suhtautumista ”amerikkalaisuuteen”, kuten esimerkiksi kulttuurihistorioitsija Hanne Koivisto on arvioinut. Käsite ”amerikkalaisuus” piti sisälleen positiivisen näkemyksen Yhdysvaltain taloudellisesta ja kulttuurisesta suunnasta ainakin kulttuurilehdissä ja kaupunkien keskiluokalle suunnatuissa aikakauslehdissä.<sup>132</sup>

Yhdysvaltalaisen historioitsija Virginia Scharffin tutkimus amerikkalaisten naisten autoilusta 1800-luvun lopulta 1920-luvulle *Taking the Wheel. Women and the Coming of the Motor Age* on paljon viitattu autoilun sukupuolihistorian pioneeritutkimus ja myös tälle tutkimukselle tärkeä keskustelukumppani.<sup>133</sup> Scharf keskittyy tarkastelussaan kirjan nimen mukaisesti naisten autoilun analysointiin.

Saksalainen kulttuurintutkija Wolfgang Sachs on tarkastellut autoa kulttuurisena symbolina teoksessaan *Die Liebe zum Automobil: ein Rückblick in die Geschichte unserer Wünsche* (1984). Tässä tutkimuksessa on lähteenä ollut englanninkielinen käännös *For Love of the Automobile. Looking Back into the History of Our Desires* (1992). Sachs ei kirjassa varsinaisesti analysoi sukupuolta, mutta hän huomioi satunnaisesti miesten ja naisten eroja suhteessa autoon. Kirjan kulttuurihistorioiva ote on lähellä tämän tutkimuksen pyrkimystä tavoittaa niitä kulttuurisia merkityksiä, joita autolla on ollut, ja tavoitetta ymmärtää auto laajemmin kuin ainoastaan liikkumisen välineenä.

Brittiläinen Sean O’Connell on pyrkinyt täydentämään aiemman brittiläisen autoiluhistorian aukkoja ja analysoimaan sukupuolta ja luokkaa tutkimuksessaan *The Car in British Society. Class, Gender and Motoring 1896–1939*. ”Gender and the Car”-luku keskittyy käytännössä pääosin naisten autoilun tarkasteluun. Tämä selittynee pyrkimyksellä tuoda myös naiset aiempaa laajemmin mukaan brittiläiseen autoiluhistorian tutki-

---

<sup>132</sup> Amerikkalaisuutta myös kritikoitiin sellaisissa kirjoituksissa, joissa pelättiin Euroopan amerikkalaistuvan. Euroopan kirjalliseen elämään suuntautuneessa *Sinisessä kirjassa* (1927–1930) julkaistiin ulkomaalaista alkuperää olevia amerikkalaisuutta kritikoivia tekstejä, referaatteja ja lainauksia. Esimerkiksi vuonna 1930 lehdessä julkaistiin ranskalaisen Georges Duhamelin kirjoitus, jossa hän näki amerikkalaisten elokuvien tuhoavan henkisyden ja autojen raastavan ihmismielen. Koivisto 1992, 40–44.

<sup>133</sup> Tutkimus on julkaistu ensimmäisen kerran vuonna 1991. Tässä on ollut käytössä painos vuodelta 1999.

mukseen. Aiemmissa 1970-luvulla tehdyissä sosiaalishistoriallisissa tutkimuksissa on keskitytty enemmän moottoriurheiluun ja brittiläisen autoteollisuuden rakentumiseen, valmistajiin ja insinööreihin. Tämä on rakentanut turhankin yksipuolisen miehistä kuvaa brittiläisestä autoilusta.<sup>134</sup> O’Connell kertoo saaneensa tutkimusotteeseensa vaikutteita Judy Wajcmanilta, jonka ajatus teknologian ja yhteiskunnan vastavuoroisesta suhteesta on ollut myös tämän tutkimuksen teoreettisia lähtökohtia. Tutkimuksen hienoinen ongelma on sama, mistä O’Connell kritisoi aikaisempia tutkimuksia. Pitkä tarkasteluväli ei aina välttämättä mahdollista syvällisempää analyysiä eri aikojen autoilusta. Lukijan onkin pysyttävä tarkkaavaisena, milloin O’Connell puhuu 1900-luvun taitteen autoilusta, 1920-luvusta tai 1930-luvun lopusta.

Georgine Clarsen on tarkastellut *Eat my dust. Early Women Motorist*-kirjassa brittiläisten, australialaisten, yhdysvaltalaisen ja Afrikan siirtomaissa autoilleiden ja auto-alalla työskennelleiden naisten elämäntarinoita. Yhdysvaltalainen Julie Wosk on tutkinut naisen ja koneen representaatioita, ja teoksen *Women and the Machine. Representations from the Spinning Wheel to the Electronic Age* yhdessä luvussa hän tarkastelee naisen ja auton suhdetta esittäneitä tekstejä ja kuvia.

Amerikkalaista autokulttuuria 1900-luvun kirjallisuudessa tutkinut Deborah Clarke on teoksessaan *Driving Women. Fiction and Automobile Culture in Twentieth-Century America* (2007) osoittanut, miten monin tavoin (yhdysvaltalaiset) naiset osallistuivat autoilukulttuuriin, josta heidät on usein myöhemmin unohdettu tai suljettu pois. Erityisesti naiskirjailijoiden tekstejä analysoimalla Clarke on löytänyt kiinnostavia jälkiä siitä, millä tavoin auto on vaikuttanut naisten asemaan, paikkaan ja identiteettiin.<sup>135</sup>

Saksalainen viestinnän- ja kulttuurintutkija Anke Hertling on tutkinut tarkemmin muutamaa saksalaista naispuolista autoilijaa, jotka kirjoittivat omista autoilukokemuksistaan. Tämän tutkimuksen lähteenä on ollut ensisijaisesti Hertlingin aiheesta pitämä esitelmä *Representing gender*.

<sup>134</sup> O’Connellia varhaisemmasta brittiläisestä sosiaalishistoriallisesta autoilututkimuksesta ks. O’Connell 1998, 2-4.

<sup>135</sup> Clarke 2007, 3 ja passim.

*Automobility in Discourse of femininity in the Weimar Republik* (2003).<sup>136</sup> Christoph Maria Merkin tutkimus *Der holprige Siegeszug des Automobils 1895–1930. Zur Motorisierung des Straßenverkehrs in Frankreich, Deutschland und der Schweiz* (2002) on nimensä mukaisesti vertaileva tutkimus Ranskan, Saksan ja Sveitsin autoistumisesta 1800-luvun lopulta vuoteen 1930. Tutkimus on keskeinen perusteos erityisesti Saksan ja Ranskan autoilun historian osalta. Sukupuolta tutkimuksessa ei analysoida, joten se ei näin ollen varsinaisesti kuulu autoilun sukupuolihistoriaa käsitteleviin tutkimuksiin. Merki tarkastelee kuitenkin yhdessä luvussa varhaisia naispuolisia autoilijoita, ja kaikkiaan tutkimuksesta käy ilmeiseksi autoilun miesvaltaisuus kyseissä maissa tällä ajanjaksolla.

Ruotsalainen Pär Blomkvist on tutkinut tieyhdistyksen merkitystä autoistumiseen Ruotsissa väitöskirjassaan *Den goda vägens vänner. Väg- och billobbyn och framväxten av det svenska bilsamhället 1914–1959* (2001). Blomkvist on tutkimuksessaan kiinnittänyt huomiota myös Kuninkaallisen Automobiili Klubin (KAK) perustamiseen ja toimintaan. KAK oli esikuvana Suomen Automobiili Klubille, jota analysoin tarkemmin autoilijoita käsittelevässä luvussa. Blomkvistin tutkimuksen teoreettiset lähtökohdat ovat tekniikan ja yhteiskunnan tutkimuksessa. Sukupuolta Blomkvist ei tutkimuksessaan analysoi, mutta toteaa varhaisen autoilun olleen Ruotsissa miehistä ja ensimmäisten autoilijoiden Ruotsissa olleen ylä- ja vauraita keskiluokkaisia miehiä.<sup>137</sup> Ruotsin autoilun historiaa on kirjoittanut myös Olle Hagman, jonka artikkelia *Bilismen i Sverige* on hyödynnetty tässä tutkimuksessa.

Ruotsalainen Merritt Polk on tarkastellut autoilun sukupuolittumista Ruotsissa ympäristöekologian alaan kuuluvassa väitöskirjassaan *Gendered Mobility: a Study of Women's and Men's Relations to Automobility in Sweden* (1998). Tutkimus perustuu vuonna 1996 Göteborgissa tehtyyn kyselytutki-

---

<sup>136</sup> Hertlingin väitöskirjaan pohjautuva teos *Eroberung der Männerdomäne Automobil. Die Selbstfahrerinnen Ruth Landshoff-Yorck, Erika Mann und Annemarie Schwarzenbach* julkaistiin vuonna 2013. Kirjan julkaiseminen ajoittuu samaan aikaan kuin tämän tutkimuksen käsikirjoituksen valmistuminen, joten sen hyödyntäminen tutkimusprosessin aikana ei valitettavasti ole ollut mahdollista.

<sup>137</sup> Blomkvist 2001, 30–44, 62.



mukseen, ja sen merkitys tälle tutkimukselle on ollut lähinnä antaa vertailutietoja muista Pohjoismaista ja autoilun sukupuolittumisesta lähempänä omaa nykyaikaamme. Polk on kirjoittanut paljon artikkeleita myös julkisen ja kestävän liikenteen sukupuolittumisesta Ruotsissa. Ruotsissa ja muissa Pohjoismaissa tutkimuksellista mielenkiintoa on kohdistettu paljon nykyyhetkeen, julkisen ja kestävän liikenteen sukupuolinäkökulmiin.

## II ”Suuri yleisö” ja autoliikenne

---

Uusiin teknisiin laitteisiin kuuluu aina vastarintaa, sopeuttamista ja hyväksymistä.<sup>138</sup> Tässä tutkimuksen aloittavassa ensimmäisessä luvussa analysoin, millaisin tavoin suomalaiset kohtasivat autot 1920-luvulla jo ennen kuin olivat istuneet niiden kyydissä tai ratin takana. Luvussa osoitetaan, miten myös ne, joilla ei ollut omaa autoa, osallistuivat autojen kulttuuriin sopeuttamisprosessiin. Käytän ”yleisö”-sanaa tässä niissä monissa merkityksissä, joissa sitä 1920-luvulla autoilukirjoittamisessa käytettiin. Yleisöllä viitattiin ensinnäkin jalankulkijoihin ja vuokra-autojen asiakkaisiin. Esimerkiksi vuonna 1927 *Suomen Autoilijalehdessä* todettiin yleisön ”tahi oikeammin auton käyttäjien” vaativan enemmän mukavuuksia.<sup>139</sup> Yleisöstä puhuttiin myös tapahtumien katsojina ja osanottajina.

Yleisö sanana korostaa katsomisen ja katsomisen kohteena olemisen merkityksiä. Toisaalta yleisönä olemisen merkitsi myös osallistumista, sillä yleisön vaatimukset ja odotukset vaikuttivat esimerkiksi siihen, millaisia autoja vuokra-autoilijat hankkivat. Koska autojen todelliset lukumäärät suhteutettuna väkilukuun olivat vähäisiä, autot kohdattiin ensin suurelta osin juuri tässä ”yleisön” merkityksessä. 1920-luvun puolivälin aikoihin yleisöllä

---

<sup>138</sup> Pantzar 1996, 50; Mikkola 2009, passim.

<sup>139</sup> E.N.: Kulkuneujojemme kehitys. *Suomen Autoilijalehti* 1/1927, 8.

alettiin aiempaa useammin tarkoittaa myös autoja ostavia ihmisiä.

Katuyleisön ja autoilijoiden välisiä ristiriitoja käsittelevää keskustelua tarkastelevassa ensimmäisessä alaluvussa kysyn, millaisia sukupuolittuneita merkityksiä osapuoliin tässä julkisesta tilasta käydyssä neuvottelussa liitettiin. Seuraavaksi etsin vastausta kysymykseen, miten autojen aiheuttamat aistimaailman muutokset olivat osana nykyaikaan johdattelevaa mediajulkisuutta. Voiko aistimaailman kuvauksista lukea sukupuolittuneita merkityksiä? Kolmannessa alaluvussa tarkastelen autoon liitettyä demonisuutta ja kysyn, mikä merkitys sukupuolella oli siinä prosessissa, jossa paholaisen väline muuttuikin "kuin enkelinsiivin" kulkeväksi laitteeksi. Viimeisessä alaluvussa tarkastelun kohteena ovat suuren yleisön ja auton kohtaamiset erilaisilla kaupallisilla julkisilla areenoilla: messuilla, reklaamikulkueissa ja autonäyttelyissä. Tämän suurta yleisöä analysoivan luvun pyrkimyksenä on osoittaa, miten autoilu, kulttuuri ja sukupuoli rakentuivat rinnakkain ja lomittain yhdessä.

## 1 Katuyleisö ja "autohurjailijat"

Autohurjastelua, kirjoittavat lehdet, vaikka me ajoimme vaivaisella 45 km. tuntinopeudella. Niin ne kirjoittavat silloinkin, kun kaupungin kaduilla selvällä päivällä joku naisihminen työntäytyy auton eteen. Työntäytyy tosin joskus mieskin, vaikka harvemmin. Mutta naiset! Niillä on autoon nähden samat taipumukset kuin lehmällä.<sup>140</sup>

*Autoilija*-lehden pakina vuodelta 1927 kommentoi katukulttuurin ongelmia autoilijan näkökulmasta. Autojen määrän kasvaessa kaupunkien kaduilla ja maanteillä alkoi uudenlainen neuvottelu julkisesta tilasta. Kaupunkiliikenteen uhkia autoilijoiden näkökulmasta olivat muut kaduilla liikkuvat, sanomalehdissä taas kirjoitettiin runsaasti "autohurjailijoista", vaaratilanteita ja onnettomuuksia aiheuttavista autoilijoista. Merkillenpantavan usein autokirjoittelussa uhaksi nimettiin kaduilla kulkevat naiset. *Suomen Kuvalehden* artikkelissa "Mitä automiehillä on sydämellä" liiken-

<sup>140</sup> Jurtikka: Lehmä. *Autoilija* 1/1927, 12.

teen suurimmaksi epäkohdaksi ilmoitettiin katuyleisö:

Oletteko koskaan nähneet räpyttävää ankkaparvea tiellä auton edessä? Ankoja ovat nekin naiset, jotka kadulla katsovat vain yhteen suuntaan, ennen kuin uskaltautuvat kadun poikki. Häätäntynyt ilme kasvoillaan, silmissä vilkkuva katse he juoksevat – suoraan auton eteen. Usein viipottavat kadun yli viistoon ja varsinkin miehet tekevät sen usein suoraan ilkeyksissään. He tahtovat näyttää, että uskallapa vain ajaa yli!<sup>141</sup>

Tässä lehtikirjoituksessa ”automiehiä” kaduilla häiritsivät ankojen lailla vain yhteen suuntaan katsovat kaduilla kulkevat naiset. Sivulauseesta käy kuin vahingossa ilmi, että ankoja tosin saattoivat olla miehetkin, jotka ilkeyksissään astelivat autojen eteen. Jutussa todettiin, että meillä [Suomessa] autoilijoiden ja jalankulkijoiden välillä vallitsi täydellinen kyvyttömyys ymmärtää toisiaan. Eräs ”laji jalankulkijoita” varoi visusti joutumasta lähelle autoja. Tätä lajia olivat siroisti kuin sammakot kadun yli sipsuttavat ja loikkivat naiset: ”Nämä ovat hienohelmaisia, silkkisukkaisia naisia, jotka hamepolvien yläpuolella loikkivat kuraa karkuun.”<sup>142</sup> Hienohelmiaisilla silkkisukkaisilla naisilla saatettiin viitata epäsuorasti myös luokkaan, sillä työväen naisten kuvaukseksi tällainen luonnehdinta sopii huonosti.

Kirjailija Erkki Kivijärvi totesi *Autoilija*-lehdessä vuonna 1928 autohurjastelusta kirjoittelun olevan yksipuolista ja syytä löytyi hänen mukaansa myös ”uhreista”: ”Kuinka usein joutuukaan ihmettelemään suoraan auton eteen hypähtävän, häkeltyneen naisihmisen ihmeellistä pelastumista suoranaisen surman suusta!”<sup>143</sup> Yrjö Weilin varoitti autoilijoita *Auto-kirjassa*, josta otettiin useita painoksia 1920-luvulla, seuraavalla tavalla:

Jopa meillä monet, etenkin naiset, pitävät suorastaan sopimattomana käytöksenä vilkaista ympärilleen, kun astuvat käytävältä ajokadulle! Vielä pieni, mutta tarpeellinen varoitus. Nainen, jolla on uudet vaatteet ja uusi hattu, on sekä kuuro että sokea. Varokaa häntä!<sup>144</sup>

---

<sup>141</sup> Mitä automiehillä on sydämellä? *Suomen Kuvalehti* 12/1927, 429.

<sup>142</sup> Mitä automiehillä on sydämellä? *Suomen Kuvalehti* 12/1927, 429–430.

<sup>143</sup> Erkki Kivijärvi: Yksipuolisuutta, josta on päästävä. *Autoilija* 10/1928, 12.

<sup>144</sup> Weilin 1924, 333–334. Pitkä lainaus samasta luvusta julkaistiin myös Otavan ilmoituksessa *Suomen Kuvalehdessä*, jossa mainostettiin Weilin *Auto-kirjan* uutta painosta. Teksti saavutti siis laajemman lukijakunnan kuin vain varsinaisen kirjan lukijat. *Suomen Kuvalehti* 20/1925, ilmoitussivu.

”Ensi oppaaksi autoilijan tiellä” tarkoitettussa autojen tekniikkaa ja ajotaitoja opettavassa kirjassa edellistä varoitusta ei esitetty humoristisessa kontekstissa vaan vakavasti otettavaksi ohjeeksi kaupungissa ajamiseen. Naiset rinnastettiin lasten kaltaisiksi arvaamattomiksi olennoiksi, joita (miespuolisen) autoilijan oli syytä varoa. Weilin totesi oppaassaan, että jokainen autolla ajava havaitsee nopeasti, miten oltuaan jo melkein kadun toisella puolella naiset ja lapset äkkiarvaamatta tekevät täyskäännöksen ja juoksevat takaisin.<sup>145</sup> Yrjö Halme raportoi *Suomen Kuvalehdessä* autojen täyttämästä Pariisista vuonna 1924 ja antoi ohjeita liikenteessä jalan liikkujille:

Missään tapauksessa älä juokse – vihoviimeistä on hypähdellä auton edessä niin kuin useimmat hyvän Helsingin naiset polkupyörän edessä. Silloin autoilijakin – kuten Helsingin pyöräilijä – mieluummin pysäyttää ja antaa kävelijän tehdä temppunsa ensin.<sup>146</sup>

Halmeen tekstistä välittyy mielikuva, että Helsinki ei vielä vuonna 1924 ollut kovin autoistunut tai se oli ainakin kaukana Pariisin autoliikennemäärästä. Naisten liikkumista polkupyörien edessä kirjoittaja kuvaili samankaltaisesti kuin myöhemmät kirjoittajat naisten kulkua autoliikenteen keskeillä. *Suomen Moottorilehdessä* toukokuussa 1925 julkaistussa kertomuksessa ”Helsingissä” maaseudulta kaupunkimatkalle saapunut Lotte-täti kauhistelee autojen määrää ja toteaa liikenteen olevan kuin Amerikassa. Kaupunkilainen tarinan kertoja tuntee pientä ylpeyttä suurkaupunkilaistuvan Helsingin puolesta: ”Kun tätä menoa vielä jatkuu, niin voi Helsinki siinä asiassa huoleta kilpailla suhteellisesti minkä suurkaupungin kanssa tahansa.” Lotte-täti sen sijaan murehtii sitä, kuinka kauan Helsingissä vielä voi nähdä hevosia.<sup>147</sup> Kertomuksissa toistuvana teemana oli maalaisnainen, joka representoi vanhaan aikaan takertumista vastapoolina nykyaikaan ja tulevaisuuteen katsovaan ja johdattelevaan kaupunkilaismieheen.

Pääkaupunkilaisen ”jalankulkijakulttuurin” eroa maaseutuun kommentoitiin pakinatyyllillä myös *Suomen Kuvalehden* artikkelissa, jossa haastateltiin ”automiehiä”. Rautatiekirjakauppa Oy:n toimitusjohtaja

<sup>145</sup> Weilin 1924, 334.

<sup>146</sup> Yrjö Halme: Pariisilaisessa autossa. *Suomen Kuvalehti* 28/1924, 943.

<sup>147</sup> Helsingissä. *Suomen Moottorilehti* Toukokuu/1925, 239.

Akseli Kinnunen totesi ironisesti, että pääkaupungin jalankulkijat olivat jo oppineet hyppimään nopeasti kuin oravat luvatonta vauhtia kiitävien autojen alta: ”Kiitos autojen, heistä on tullut nopsajalkaisempia.” Maaseudulla elettiin sen sijaan vielä kuin ”mustassa pimeydessä”: ”Siellä ei olla ainoastaan tyhmiä, vaan jopa suorastaan ilkeitäkin.” Tällä haastateltu Kinnunen viittasi paitsi maaseudun jalankulkijoihin myös maaseudun autoilijoihin, jotka sulkivat teitä muilta, toisin sanoen kaupunkilaisilta autoilijoilta.<sup>148</sup>

Muuttunutta maailmankuvaa kirjoituksissaan välittäneen Olavi Paavolaisen mielestä Helsinki oli ainoa suomalainen paikka, joka ansaitsi ”kaupunki”-nimityksen. Paavolaisen Helsinki oli 1920-luvun lopullakin vielä varsin pieni eurooppalaisiin suurkaupunkeihin verrattuna. Helsingissä saattoi Paavolaisen mukaan vielä suurenkaan hengenvaaran uhkaamatta lukea kadun ylittäessään Koskenniemen pisimmän elegian.<sup>149</sup> Rakennemuutosta ja kulttuuria 1920- ja 1930-luvuilla tutkinut taloussosiologi Timo Toivonen on huomauttanut, että Paavolainen kiinnitti kyllä huomiota autoistumisen mukanaan tuomiin epäkohtiin, ruuhkiin ja onnettomuuksiin, mutta hänelle ne olivat tavallaan myönteisiä merkkejä kaupungistumisesta. Vaikka Helsinki oli suurkaupunkeihin verrattuna pieni, siellä tapahtui suhteellisesti paljon liikenneonnettomuuksia. Helsingin liikenteessä kuoli 29 ihmistä vuonna 1929, joka oli onnettomuuksien ennätysvuosi. Esimerkiksi vuonna 1953 liikenneonnettomuuksissa kuolleiden lukumäärä oli sama.<sup>150</sup> Vuonna 1928 Helsingissä kuoli 20 ihmistä liikenneonnettomuuksissa ja näistä 13 yliajon seurauksena. Yliajettuista aikuisista kaksi oli naisia ja neljä miestä. Loput olivat lapsia.<sup>151</sup>

Autoilijoiden ja jalankulkijoiden välinen ristiriita tunnettiin myös maaseudun teillä 1920-luvun lopulla. Vielä 1910-luvulla harvat ”kartanonherrojen” ja kaupunkilaisten autot häiritsivät hevosilla kulkevaa maaseudun väkeä. Vuonna 1929 olivat autojen omistajien määrät kasvaneet maaseudul-

---

<sup>148</sup> Mitä automiehillä on sydämellä? *Suomen Kuvalehti* 12/1927, 428.

<sup>149</sup> Paavolainen 1929, 132–133. Ks. myös Hapuli 1995, 96–97.

<sup>150</sup> Toivonen 1990, 162.

<sup>151</sup> Viime vuoden auto-onnettomuudet Helsingissä selostettuna tilastojen valossa. *Autoilija* 1/1929, 14.

lakin siinä määrin, että Maaseudun Autonomistajain Liiton lehdessä asiasta vitsailtiin seuraavasti sukupuolittaan samalla autoilija automieheksi:

Vanhoilla ihmisillä on monia varmoja kesän merkkejä. Meillä automiehilläkin on omat merkkimme. Heti kun sanomalehdissä näkyy joku jalankulkija vimmoissaan sättivän meitä, on kesä tullut.<sup>152</sup>

1800-luvun lopun ja 1900-luvun alun varhaisinta autoilun vaihetta Euroopassa tutkinut Gijs Mom on esittänyt, että ihmisten suhtautuminen autoihin vuosisadan vaihteessa oli yleisesti vihamielistä. Auto korosti luokkien välistä eroa sekä eroa kaupungin ja maaseudun välillä. Autoon kohdistuneen vihamielisyyden syy oli hänen mukaansa kuitenkin konkreettisempaa kuin pelkkää statussymboliin kohdistunutta kritiikkiä. Auto toi mukanaan kaupunkien hektisen elämän maaseudulle ja pelotti hevosia ja teillä leikkiviä lapsia. Momin mukaan maantie ymmärrettiin vielä 1800-luvun lopulla kaikille yhteiseksi tilaksi, jossa lasten leikin keskeytti vain satunnaisesti ohi ajava hevoskärry tai muutaman vuoden ajan maanteillä liikkuneet polkupyöräilijöiden äänekkäät ryhmät. Kotieläimet, kuten koirat, kanat ja lampaat, olivat toistuvasti hurjastelevien autojen uhreja.<sup>153</sup>

Samankaltainen autohurjastelijoiden ja maaseudun väen välinen konflikti koettiin myös Yhdysvalloissa ensimmäisten rikkaiden kaupunkilaisten ajamien automobiilien ilmestyttyä maaseudun maanteille. Kotieläimet joutuivat toistuvasti uhreiksi auto-onnettomuuksissa.<sup>154</sup> Samoin Ruotsissa ensimmäiset autot erottivat kaupungin ja maaseudun väkeä sekä rakensivat eroa rikkaiden ja köyhien välille. Ensimmäisiä autojen käyttäjiä olivat varakkaat kaupunkilaiset, jotka tekivät huviretkiä maaseudulle ja osallistuivat autokilpailuihin. Myös ruotsalaisissa lehdissä kirjoitettiin autojen pelästyttävän hevosia ja muita eläimiä.<sup>155</sup> Varhaiset autot eivät Euroopassa herättäneet ristiriitoja vain eri luokkiin kuuluneiden ihmisten välille. Esimerkiksi Britanniassa yläluokkaiset konservatiivit varoittivat autojen pilaavan rentouttavat metsästysretket. Autojen hajun pelättiin sekoittavan metsästyskoirien

<sup>152</sup> *MAL* 3/1929, 90.

<sup>153</sup> Mom 2001, 169–170.

<sup>154</sup> Kline & Pinch 1996, 763–795.

<sup>155</sup> Blomkvist 1998, 152; Hagman 2009, 369–370.

hajuainin ja äänen pelottavan hevosia. Eräät metsästysseurat kielsivätkin jäseniään saapumasta tapaamisiin autoilla.<sup>156</sup>

Wolfgang Sachs onkin osuvasti todennut, että automobiilien historia on myös ympäristön ja käyttäytymisen historiaa. Autojen saapuminen jalankulkijoiden, erilaisten hevosten vetämien kulkuneuvojen, siipikarjan ja leikkivien lasten täyttämille kaduille johti väistämättä vastustukseen. Tehokkaimmin autoja vastustettiin Sveitsissä Graubündenin kantonissa, jossa autoilu oli lailla kiellettyä 25 vuoden ajan vuosina 1900–1925.<sup>157</sup>

Autohurjastelusta ja sen surullisista seurauksista kirjoitettiin suomalaisissa lehdissä jo ensimmäisen autobuumin aikaan 1910-luvulla. Autoliikenteen äkillinen lisääntyminen Suomessa 1910-luvulla herätti ristiriitaista julkisuutta. Maaseudun väkeä häiritsi ja ärsytti nopeasti kasvanut autojen lukumäärä maanteilla, joita oli pidetty kunnossa hevosliikennettä varten. Alkuvaiheessa auto oli kaupunkilaisten liikemiesten ja vauraiden ”kartanonherrojen” harrastus ja tekninen uudistus, joka edusti kaupunkilaista modernismia. Maaseudulla korostettiin sitä, miten autot pelästyttivät kotieläimiä.<sup>158</sup>

Autot eivät ainoastaan pelästyttäneet, sillä autojen aiheuttamissa onnettomuuksissa kuoli hevosia, lehmiä, kissoja ja koiria. Autojen määrän kasvaessa 1920-luvun lopulla hevosonnettomuusluvut pienenevät, mutta koirien onnettomuusluvut vain kasvoivat. Turun vuosien 1900–1930 katuliikennettä tutkineen Rauno Lahtisen mukaan myös jalankulkijat ja polkupyöräilijät olivat autojen edessä turvattomia, mutta eläimiin verrattuna heitä loukkaantui vähän.<sup>159</sup> Juha Kaitanen ja Hannu Salmi ovatkin korostaneet lehdistön merkitystä mielikuvien luojana. Lehdistö ei ollut auto-onnettomuuksien passiivinen raportoiija vaan osallistui aktiivisesti autoiluun liittyvään mielikuvituksen rakentamiseen.<sup>160</sup>

Auto-onnettomuudet päättyivät jopa sirkusnumeroksi. *Suomen Kuva-lehden Autonumerossa* esiteltiin vuonna 1925 keskieurooppalaisten suurten kaupunkien sirkuksissa kiertäneen eläintenkesyttäjä Duncanin esitystä, jossa

---

<sup>156</sup> Pugh 2009, 241.

<sup>157</sup> Sachs 1992, 13, 18–20.

<sup>158</sup> Kaitanen & Salmi 2000, 37–48.

<sup>159</sup> Lahtinen 2000, 54.

<sup>160</sup> Kaitanen & Salmi 2000, 45.



opetetut koirat esittivät numeron auto-onnettomuudesta. Koirat oli esityksessä inhimillistetty ihmisen kaltaisiksi. Chauffööri oli ajanut parin koiran yli ja yksi koirista riensi puhelinkioskiin tilaamaan ambulanssia. Viimeisessä kuvassa koira-leski esitettiin suremassa vainajaa. Kuvateksti lohdutti jutun lukijoita: ”Esitysnumeron päätyttyä tulevat kaikki ’kuolleetkin’ ottamaan vastaan suosionosoituksia.”<sup>161</sup>

Kuten esittelemäni esimerkit kertovat, autojen suhteellisen vähäisestä lukumäärästä huolimatta jako autoilijoihin, matkustajiin ja jalan sekä muilla välineillä tiellä liikkuviin alkoi hahmottua 1920-luvun liikenteestä käydyssä julkisessa keskustelussa. Oman aikamme liikkumista kaupungeissa tutkineet sosiologit Mimi Sheller ja John Urry ovat väittäneet autoilun muokanneen kansalaisuutta ja julkista tilaa niin, että kansalaisyhteiskuntaa tulisikin heidän mielestään kutsua autoilun yhteiskunnaksi, johon kuuluu autoilijoita (*car-drivers*), auton matkustajia (*car-passengers*) ja jalankulkijoita (*pedestrians*) sekä muita ilman autoa liikkuvia (*not-in-cars*).<sup>162</sup>

Tämän tutkimuksen lähdeaineistossa pakinakirjoittelu on keskeinen kirjoittamisen laji, jossa voitiin purkaa ja jakaa kehittyvän katukulttuurin ongelmia. Pakinoissa vakavaa aihetta, autoilijoiden ja katuyleisön konfliktia, voitiin lähestyä leikkillisesti ja osittain fiktiivisesti. Autoiluaiheisissa pakinoissa käsiteltiin usein samoja kysymyksiä kuin vakavissa tekstilajeissa. Esimerkiksi luvun alussa olevassa lainauksessa verrataan naisia lehmiin, joiden taipumuksesta juosta autojen alle kirjoitettiin myös sanomalehtien onnettomuus uutisissa.<sup>163</sup>

Pakinat ovat tämän tutkimuksen näkökulman kannalta hedelmällisiä lähteitä, sillä niissä konstruointiin toistuvasti käsityksiä sukupuolesta. *Auto ja nainen (sielutieteellinen tutkielma)* on erinomainen esimerkki siitä, miten auton ja naisen suhdetta pakinoissa usein esitettiin. Tiellä auton edessä edestakaisin säntäilevä nainen esitetään tässä lainauksessa kotieläimiäkin hankalampana esteenä:

<sup>161</sup> Koiramaailmasta. *Suomen Kuvalehti* 20 /1925, 716.

<sup>162</sup> Sheller & Urry 2000, 739.

<sup>163</sup> Lahtinen 2000, 54.

Sillä ristiriita autosi ja naisen välillä on sovittelematon. Kanan kanssa tulit hyvin toimeen. Vähän lisää kaasua vaan ja yhdeksässä tapauksessa kymmenestä paiskaa ilmanpaine munakoneen tiepuoleen. Lehmänkin kanssa selviydyt siedettävästi, jos ei muuten niin kohteliaasti, mutta varmasti pukkaamalla sitä takamustoille. Mutta naiseen nähden ovat nämä keinot tehottomat. Häntä et ilmanpaineella niinkään vain syrjään paiskeloi ja hänen takamuksiinsa pukkaminen tulkitaan enemmän kuin helposti sopimatomaksi lähentelyksi ja sinut sen johdosta riepoitetaan ulkonaiseen pimeyteen, s.t.s. siirretään kortittomien joukkoon.<sup>164</sup>

Kulttuurihistorioitsija Silja Laine on todennut pakinoiden olevan sellainen kirjoittamisen muoto, jonka avulla ehkä parhaiten pääsee lähelle ruohonjuuritason arkisia kokemuksia ja kaupunkilaisia askarruttaneita aiheita. Pakinaa on Laineen mukaan lajina vaikea määritellä, sillä niissä voitiin käsitellä hyvin monenlaisia aiheita. Varsin usein 1920-luvun pakinoissa käsiteltiin uutuuksia ja erilaisten maailmojen tai käsitysten törmäyksiä arkisesta näkökulmasta.<sup>165</sup>

Liikenteen sosiaalista sukupuolijärjestystä puolestaan esitettiin *Autoilija*-lehden pakinassa ”Suuri yleisö” ja autoliikenne (1928), jossa nimimerkki Janhunen moitti jalankulkijoiden tapaa liikkua kaupunkiliikenteessä ”katukulttuurin puutteeksi”.<sup>166</sup> Osansa pakinassa saivat sekä maaseudun rauhasta pääkaupungin hulinaan tupsahtaneet kulkijat että syntyperäiset pääkaupunkilaiset. Kaduilla liikkuvia koulutyttyjä kutsuttiin jutussa ”kaakattavaksi kanaparveksi”. Naisväki herätti autolla liikkuvissa pahinta kauhuntuntoa juoksennellessaan kuin ”päättömät kanat” keskellä katua, ”miesväki sen sijaan suhtautuu paljon tyynemmin autoihin – toisinaan pelottavan tyynesti”. Suurinta inhoa ja vihaa autolla liikkuvissa herättivät pakinoitsijan mukaan kuitenkin poikalapset, jotka ilmeisesti katsoivat autoliikenteen olevan järjestetty heidän yksityiseksi, urheilulliseksi huvikseen. Vaikka auton kyydistä yleisön katukulttuuria tarkkailevaa toimittajaa pelotti, pysyi autoilija varsin kylmäverisenä.<sup>167</sup>

<sup>164</sup> V. Kin.: Auto ja nainen (sielutieteellinen tutkielma). *Autoilija* 1/1928, 13.

<sup>165</sup> Laine 2011, 172–176.

<sup>166</sup> Sosiaalisella sukupuolijärjestyksellä tarkoitan tässä sitä, miten miehet ja naiset liikennekulttuurissa asetetaan suhteessa toisiinsa.

<sup>167</sup> Janhunen: ”Suuri yleisö” ja autoliikenne. *Autoilija* 2/1928, 60.

Koska kyseessä on Autoilijaliiton lehdessä julkaistu pakina, ei ole yllättävää, että puutteellisesta katukulttuurista kritisoitiin erityisesti muita kuin autolla liikkuvia. Keskelle vilkasta liikennettä räpistelemään jääneistä ”päättömistä kanoista” kirjoitti myös Erkki Hirvensalo *Autoilija*-lehden numerossa 8/1929.<sup>168</sup> On merkillepantavaa, että kulttuurihistorioitsija Rauno Lahtisen tutkimissa varsinaissuomalaisissa sanomalehdissä on käytetty samankaltaisia äänenpainoja ja ilmaisuja jalankulkijoista. Myös sanomalehdissä syytettiin alussa onnettomuuksien aiheuttajiksi hurjastelevia autoilijoita, mutta 1920-luvulle tultaessa syytetyn penkille nostettiinkin jalankulkijat, erityisesti naiset. Turun Sanomien yleisönosastokirjoituksessa 4.5.1930 toivottiin, etteivät naiset hyppelisi kaduilla autojen eteen kuin päättömät kanat.<sup>169</sup>

Eläinvertauksia käytti myös kirjailija Hilja Valtonen näytelmässä *Autotyttö*, jossa kirjailija käänsi lähes karnevalistisesti totutut sukupuoliasetelmat päinvastaisiksi. Näytelmä alkaa kohtauksella, jossa autonohjaajana työskentelevä Ulla on ajanut autolla nimismiehen hevosrattaineen ojaan. Nimismies moittii autotyttöä tämän hurjasta ajosta: ”Kyläläiset ovat valituksineen kääntyneet puoleeni teidän tähtenne. Hurja vauhtinne tekee maantien vaaralliseksi lapsille, kanoille, vasikoille, lampaille...” Ulla ottaa moitteet vastaan tarjoamalla ilkkurisesti nimismiehelle omenan, jolloin tämä toteaa: ”Eivätkö teidän kanamaiset aivonne käsitä, että puhun teille lakia enkä kohteliaisuuksia?”<sup>170</sup> Autoileva tyttö on siis kuitenkin lopulta ”vain” tyttö kananaivoineen. Valtonen romaani osallistui näin julkiseen ja yhteisesti jaettuun keskusteluun autoilijoiden ja jalankulkijoiden keskinäisistä suhteista.

Leena-Maija Rossi on avannut Judith Butlerin ajatusta parodioivasta toistosta osana performatiivisuuden teoretisointia. Tällä Butler on tarkoittanut normin näkökulmasta väärintoistamista. Vastarinnan strategian teho perustuu kuitenkin sille, että parodia huomataan ja se otetaan vakavasti.<sup>171</sup> Miten tietoisesti tai tavoitteellisesti Valtonen *toisti toisin* totuttuja sukupuolikäsityksiä, on mahdotonta sanoa ilman lähteitä kirjailijan intentiois-

<sup>168</sup> Erkki Hirvensalo: Autoilijat suuren yleisön käsityksessä. *Autoilija* 8/1929, 4.

<sup>169</sup> Lahtinen 2004, 168.

<sup>170</sup> Valtonen 1929, 9-10.

<sup>171</sup> Rossi 2002, 124.

ta. Kysymys siitä, miten näytelmän parodia on vastaanotettu, vaatisi myös tarkempaa paneutumista näytelmän saamiin kritiikkeihin. Näytelmästä on kuitenkin mahdollista lukea julkisuudessa toistettujen ja jaettujen ilmaisu- ja sukupuolikäsitysten parodiointia sekä toisin esittämistä.

1920-luvun puolivälistä lähtien alettiin lehdissä kirjoittaa laajasti liikennekulttuurin kehittämistä. Helsingin kaupungin poliisimestarin apulainen Kaarlo Soinio peräänkuulutti *Suomen Kuvalehdessä* julkaistussa artikkelissa ”Liikennekulttuuria kohti” vuonna 1925 yhteistyötä eri toimijoiden välille liikenneturvallisuuden luomiseksi: ”Autotehtailijat, autoilija[t] ja muut liikehtijät sekä jalankulkijat ovat kaikki samassa määrässä vastuunalaisia.”<sup>172</sup> Automobiiliasetuksen tekijä Eljas Kahra kirjoitti *Suomen Kuvalehden Autonumeroon* vuonna 1927 artikkelin automobiililiikenteen kehityksestä Suomessa. Artikkelin alkoi seuraavasti: ”Yleisö puhuu kernaasti niin meillä kuin muuallakin automobiililiikenteestä jonkinlaisena hirviönä, joka ahdistaa jalankulkijaraukkaa.” Vaikka Kahra piti puhetta ”automobiiliterrorista” liioiteltuna, hän myönsi, että autoliikenteessä oli vielä paljon epäkohtia: liian suuri vauhti kaduilla, etenkin kadun kulmissa ja lokaisilla keleillä, merkinantojen laiminlyöminen jne. Nopeasta automobiilien ja autonkuljettajien lukumäärän kasvusta johtuen liikenteessä oli paljon sellaisia, joiden ajotaidossa oli toivomisen varaa. Ammattitaitoista opetusta ei ollut riittävästi tarjolla, ja moni oli saanut vain muutamien päivien opetusta joltain ystävältä ennen kuin meni kokeilemaan onneaan katsastusmiehen luokse. Tätä epäkohtaa oli pyritty muuttamaan edellisenä vuonna (1926) annetulla lailla ja asetuksella moottoriajoneuvo-liikenteestä.<sup>173</sup>

Yleisesti suurena pulmana liikenteessä pidettiin liikennesääntöjen ja valitsevien käytäntöjen huonoa tuntemusta. Tiekulttuuriin huonoon tasoon nähtiin syiksi tieolot sekä autonkuljettajien että kevyen liikenteen liikkujien taitamattomuus. Erityisesti autoilijoiden etujärjestöt alkoivat tehdä töitä

---

<sup>172</sup> Soinio, Kaarlo: Liikennekulttuuria kohti. *Suomen Kuvalehti* 20/1925, 710.

<sup>173</sup> Eljas Kahra: Hieman automobiililiikenteen kehityksestä Suomessa. *Suomen Kuvalehti* 12/1927, 424–425,

ajokulttuurin ja liikennevalistuksen puolesta.<sup>174</sup>

Autojärjestöissä pidettiin tärkeänä lasten ja nuorten valistamista. Suomen Autobiili Klubi toimitti vuonna 1927 suurimpiin kaupunkikansakouluihin julkaisun *Liikenneohjeita pienokaisille*. Maaseudun Autonomistajain liitto puolestaan jakoi maaseudun koulujen seinällä pidettäväksi *Kymmenen kultaista neuvoa koululaisille*. Maaseudun Autonomistajain liiton aloitteesta syntyi syksyllä 1929 Liikennekulttuurikomitea. Komitean aktiivisin kausi ajoittui vuosiin 1929–1934. Merkittävä osa virallisesta valistustyöstä oli Liikennekulttuurikomitean vastuulla. Liikennekulttuurikomitean valistusjulisteen piirretyssä kuvassa on nainen ylittämässä katuja auton edessä. Kuvatekstissä sanotaan: ”Älkää odottako kunnes auto ajaa kantapäillenne.”<sup>175</sup>

Virallisen liikennevalistuksen ohella lehdissä opastettiin jalankulkijoita ja autoilijoita oikeanlaiseen kulkemiseen.<sup>176</sup> Sasu Punanen (Kaarlo Yrjö Räisänen) ilmoitti *Autoilija*-lehden pakinassa eläinmetaforia toistaen, ettei pyri pitämään ”niiden ulvovien susilaumojen puolta, joita on laskettu laumoittain yleisille teille raatelemaan jalankulkevia turvattomia lammaslauvoja”. Pakinoitsijan mukaan paljon oli parantamisen varaa oikean kulkemisen suhteen niin susilla kuin lampaillakin. Keskinäisiä suhteitaan järjestäville jalankulkijoille ja autoilijoille pakinoitsija antoi ohjeeksi: ”Kiiruhda hitaasti, niin pääset pikemmin perille.”<sup>177</sup>

Maaseudun Autonomistajain Liiton *MAL*-lehdessä huomautettiin vuonna 1929 lehtiutisoinnin auto-onnettomuuksista vähentyneen ja kritisoitiin sanomalehtijuttujen lietsovan jalankulkijoita autoilijoita vastaan.<sup>178</sup> *MAL*-lehdessä autoilija oli eksplisiittisesti mies, jonka oli kannettava vastuunsa hyvästä liikennekulttuurista. Jalankulkijan päälle ajaneesta ja paikalta karanneesta autoilijasta todettiin lehdessä seuraavasti:

<sup>174</sup> Antila 1999, 212.

<sup>175</sup> Ibid.

<sup>176</sup> Esim. Helsingin kaupungin poliisimestarin apulainen Kaarlo Soinio kirjoitti *Suomen Kuvalehdelle* laajan artikkelin: ”Liikennekulttuuria kohti”. *Suomen Kuvalehti* 20/1925, 710–712.

<sup>177</sup> Sasu Punanen. *Autoilija* 6/1928, 38.

<sup>178</sup> ”Katsaus päivän tärkeimpiin kysymyksiin autoalalla” *MAL* 3/1929, 90.

Teko on mitä sydämettömin, eikä mies, joka ei jaksa vastata seurauksista ansaitse kuulua piiriimme; sillä mitä eroa on miehellä, joka iskee selvin päin puukon toisen sydämeen ja automiehellä, joka pakenee onnettomuuspaikalta.<sup>179</sup>

Kuten useat esimerkit 1920-luvun teksteistä kertovat, kirjoittamisen eri lajityypeissä toistettiin ilmaisia kuten ”autohurjastelijat” tai ”automiehet” ja ”päättömät kanat”. Näin uudelleen tuotettiin ja vakiinnutettiin käsityksiä siitä, millaisia ”miehet” tai ”naiset” ovat liikenteessä. Lainausmerkeillä käsitteiden miehet ja naiset ympärillä haluan korostaa historioitsija Joan Scottin ajatusta soveltaen näiden kategorioiden historiallisuutta ja kulttuurisuutta. Sukupuolikategoriat ”miehet” ja ”naiset” ovat joustavia, ajassa ja paikassa muuttuvia, diskursiivisia sopimuksia.<sup>180</sup> Feministifilosofi Judith Butler puolestaan on tuonut sukupuolien ja seksuaalisuuden tutkimukseen ajatuksen sukupuolista toistotekojen kautta rakentuvina suorituksina.<sup>181</sup> Toistamalla näitä sukupuolirepresentaatioita kulttuurissa rakennetut mielikuvat normalisoituivat ja vakiinnuttivat sukupuolittuneita käsityksiä näyttämään ikään kuin ”luonnollisilta”.

Sukupuolentutkimuksessa on todettu, että yleinen tapa hahmottaa sukupuolia on tehdä se vastakkainasettelun kautta. Arkikielessä esimerkiksi törmää usein puheeseen ”vastakkaisesta sukupuolesta”. 1920-luvulla käytettiin miessukupuolesta usein ilmaisua ”vahvempi sukupuoli” ja naissukupuolesta ”kauniimpi sukupuoli”. Täysin nämä ilmaisut eivät ole kadonneet oman aikamme kielestä. Esimerkiksi Leena-Maija Rossi on todennut, että nykyhetken vallitsevassa arkipuheessa sanonnalla ”kaunis poika” viitataan usein homomieheen.<sup>182</sup> Sukupuolen vastakkaisuuteen perustuvaa jakoa on pyritty purkamaan feministisessä tutkimuksessa, ja eron sijaan on alettu puhua eroista; luokan, sukupuolen ja muiden identiteettikategorioiden muuttujien yhteisvaikutuksesta.<sup>183</sup> ”*Suuri yleisö*” ja *autoliikenne* pakinassa ja muussa autoilukirjoittelussa sukupuoli-, ikä-, maaseutu-kaupunki kategoriat saivat rinnal-

---

<sup>179</sup> ”Katsaus päivän tärkeimpiin kysymyksiin autoalalla” *MAL* 4/1929, 146.

<sup>180</sup> Scott 1999, 49.

<sup>181</sup> Butler 2006, passim; ks. myös Rossi 2003, 12-13.

<sup>182</sup> Rossi 2002, 121.

<sup>183</sup> Rossi 2010, 23, 37.

leen eroa tuottavaksi tekijäksi liikkumisen. Liikenteessä jalan kulkevat ”päättömät kanat” ja ”tyynet miehet”, ”kaakattavat kanaparvet” ja ”urheilulliset pojat” esitettiin ”kylmänviileän” miespuolisen ammattiautoilijan vastaparina.

Samalla nämä humoristiset kertomukset vahvistivat käsitystä sukupuolten erilaisuudesta. Hermostuminen ja säntäily esitettiin katuyleisöstä puhuttaessa naisellisina ominaisuuksina vastakohtana tyyneydelle ja harkitsevuudelle, jotka liitettiin miespuolisiin jalankulkijoihin. Huomionarvoista on, että nopea ajaminen ja hurjastelu liitettiin miehiin. Autokilpailuissa menestyneen Terna Åkermanin mielestä ”vahvemmalla sukupuolella”, toisin sanoen miehillä, oli tavallisesti enemmän voimaa ohjata autoa, mutta ”naiset sen sijaan ovat ajatuksiltaan nopeampia”.<sup>184</sup> Åkerman uudelleen tuotti haastattelussa autojulkisuudessa usein toistettua käsitystä, jonka mukaan miehet vahvuutensa vuoksi sopivat naisia paremmin auton rattiin. Hän esitti kuitenkin väitteen naisten nopeammasta kyvystä ajatella, mikä teki naisista hänen käsityksensä mukaan aivan yhtä kykeneviä autoilijoita kuin miehistä. Kommentti toistaa näin autokirjoittelussa tyypillistä tapaa kertoa, että naiset ja miehet ovat kaikesta huolimatta erilaisia autoilijoita.

## 2 Auton aistimellisuus: Rapaa, ulinaa ja bentsiininkatkua

Silloin kuului takaapäin mieletön ulina, joka lähinnä muistuttaa yliajetun koiran ääntä. Auto! Lapsenvaunut pelastetaan hädintuskin tien oheen, auto puhistaa ohi jättäen jälkeensä inhottavan bentsiininkatkun, ja perhe X. alkaa laskea vahinkojaan. Rouva X:n uudella kävelypuvulla viisi suurta rapaläiskää, vanhemman vesan puvulla ja kasvoissa lukemattomia, isän lahkeet surkuteltavassa kunnossa. Pikku poju itkee, hän on saanut rapaa melkein silmäänsä. Ja taas kuuluu takaapäin mieletön ulina, joka lähinnä muistuttaa yliajetun koiran ääntä.<sup>185</sup>

Ensimmäiset autot puhuttelivat aisteja kokonaisvaltaisesti, kuten Jeannetten (Tyyni Tuulio) pakina *Auto* näin kuvailevasti kertoo. Samaa ovat todenneet myös Juha Kaitanen ja Hannu Salmi 1910-luvun autoliikennettä

<sup>184</sup> C-a.: Ohjauspyörää hoitavilla naisilla on sananvuoro. *Moottori* 8/1928, 6.

<sup>185</sup> Jeannette 1927, 17–18.

käsittelevässä artikkelissaan.<sup>186</sup>

Rapa ja lika toistuvat teksteissä autoilijoiden ja jalankulkijoiden välisen konfliktin symbolisina elementteinä ja Suomen ilmastossa myös varsin konkreettisenä haittana. Pakinalle ominaisella leikkimielisellä sävyllä tätä kuvasi Kaisa-Liisa (eli Esteri ”Esti” Heiniö) *Autoilija*-lehdessä vuonna 1927 seuraavasti:

On ainakin kaksi kertaa elämässämme sattunut, että autonkuljettaja on rapakkoisella maantiellä hiljentänyt vauhtia ettei roiskauttaisi liikaa rapaa päällemme. Se on totinen tosi, vaikkei sitä kukaan usko. Jalankulkijan ja autoa ajavan vihamielisyys kun perustuu lujiin periaatteisiin.<sup>187</sup>

*Suomen Kuvalehden* pilapiirroksessa vuonna 1929 kuvattiin, miten ennen jalankulkijoiden keväisenä kiusana olivat olleet ”romahtelevat räystäät jääpuikkoineen, lumivyöryineen ja virkistävine vesiryöppyineen” ja nyt olivat autot tehneet ”jalankävelijäin nautinnon” kaksinkertaiseksi.<sup>188</sup>

Jalankulkijoiden päälle likaa heittävät autot olivat kertomuksissa, parkinoissa ja vitseissä toistuva aihe. Täysin päinvastaisen muistikuvan on kertonut veiston- ja voimistelunopettaja Helmi Tengén 1960-luvun lopulla tehdyssä lehtihaastattelussa, jossa hän muisteli omaa autoiluaan ja tohtori Karolina Eskelinin autoilun saamaa vastaanottoa vuosikymmeniä aikaisemmin:

Kyllä herrat pian tottuivat siihen, että minä ajoin. Olihan minulla niin miehinen ammattikin. Mutta tohtori Eskelinillä oli vaikeampaa. Kun hän ajoi avoautollaan, herrat kunnioittivat häntä niin, että viskelivät hiekkaa ja lastuja.<sup>189</sup>

Tengénin muistikuvissa kaikki on toisin kuin 1920-luvun autokirjoittelussa autoilijoiden ja jalankulkijoiden ristiriitoja oli tapana kuvata: autoilija oli-kin poikkeuksellisesti nainen ja jalankulkijat miehiä, auto ei heittänyt hiekkaa jalankulkijoiden päälle, vaan päinvastoin. Tengénin muistoissa autoilu

---

<sup>186</sup> Kaitanen & Salmi 2000, 38–39.

<sup>187</sup> Kaisa-Liisa: Pakinaa autonkuljettajista. *Autoilija* 4/1927, 23.

<sup>188</sup> Veli Giovannin Ajanvietetä. *Suomen Kuvalehti* 12–13/1929, 607.

<sup>189</sup> Eeva Särkkä: 92-vuotiaana autonratissa. ”Kaikki menee hyvin, jos Märta on hiljaa”. *Aamulehti* 13.10.1968.



määrityksi miehiseksi yksityisalueeksi, jolle varhaiset naisautoilijat ottivat oikeuden ajaa vastustuksesta huolimatta. Unioni Naisasialiiton aktiivijäsenelle Helmi Tengénille autoilu oli merkityksellinen osa hänen subjektiivista sukupuoli-identiteetin rakennustyötään ja sitä pioneerityötä naisasian eteen, jota hän oli koko elämänsä ajan toteuttanut. On myös tärkeää huomata konteksti, jossa muistelu tapahtui. 1960-luvulla naisten- ja aikakauslehtien toimittajat haastattelivat ahkerasti iäkästä vielä 90-vuotiaanakin autoa ajanutta Tengéniä. Toisen aallon naisliike ja naisten kasvanut tarve ja mielenkiinto hankkia ajotaito olivat syitä haastatella ja nostaa julkisuuteen edelläkävijänä värikäs vuosisadan alun autoileva naisasianainen.<sup>190</sup> Hiekkakuurot, lika ja lastut, joita Tengén useissa 1960-luvulla tehdyissä lehtihaastatteluissa muisteli, saattoivat olla varhaisia naispuolisia autoilijoita kohtaan osoitettua vihamielisyyttä tai jalankulkijoiden tapa osoittaa ärtymystään ylipäättään autoja kohtaan. Tärkeintä Tengénin muistoissa ei ole niiden todenperäisyys, vaan niiden merkitys hänen sukupuoli-identiteetilleen

Esimerkiksi Virginia Scharff ja Georgine Clarsen ovat tuoneet esille, mikä merkitys Yhdysvalloissa autoilla oli suffrageteille 1900–1910-luvuilla. Auto symboloi naisten autonomiaa ja oli tärkeä välinen naisten oikeuksien puolesta kampanjoinnissa.<sup>191</sup> Lehtihaastattelut eivät kerro siitä, miten tietoinen Tengén näistä autoilla tehdyistä kampanjoista oli. Koska hän osallistui myös kansainvälisiin naisasialiikkeen konferensseihin, hän oletettavasti oli perillä siitä, miten naisasialiike muualla toimi. Anke Hertlingin mukaan autolla ei Saksassa ja Weimarin tasavallassa (1919–1933) ollut samankaltaista merkitystä naisasialiikkeen toiminnassa kuin Yhdysvalloissa, mutta naispuolisten autoilijoiden, kuten esimerkiksi Erika Mannin, kirjoittamista teksteistä 1920-luvun lopulta lähtien kävi selvästi ilmi auton ”uusille naisille” tarjoama vapauden ja itsenäisen liikkumisen mahdollisuus.<sup>192</sup>

Yrjö Halme kuvaili Pariisin liikennettä *Suomen Kuvalehdessä* vuonna 1924 ja yhtenä esimerkkinä kehittyneestä liikennekulttuurista hän kertoi, miten autoilijat osasivat ajaa jalankulkijoiden vaatteita sotkematta:

<sup>190</sup> Försti 2005, 75–85.

<sup>191</sup> Scharff 1999, 79–88; Clarsen 2008, 86–103.

<sup>192</sup> Hertling 2003, 5.

Mitpä muuta kuin kulttuuria on parisilaisten autoilijoiden tapa ajaa etukaupunkien hiekkateillä. Jos on satanut ja tiet ovat lokaisia, ajaa autoilija koneensa kävelijöiden vastaan tullessa aina päinvastaiselle tien reunalle. Hänen ei tarvitse vähentää vauhtia, mutta olen nähnyt tällä tavalla ajaneiden autojen jälkiä, ja ne ovat mutkallisia kuin käärmeenhännät. Ja kävelijät ovat tyytyväisiä, sillä heidän vaatteensa säilyvät. Mitä tekevät autoilijat esim. Helsingissä, mainittakoonpa esimerkiksi Läntisellä Viertotiellä?<sup>193</sup>

Yrjö Halmeen mielestä jalankulkijat huomioiva ajotapa oli ”kulttuuria”. Kirjoituksen viesti oli, että liikennekäyttäytyminen tältä osin oli Helsingissä vielä varsin kehittymätöntä. *Suomen Kuvalehden* Englantiin sijoittuvassa matkakertomuksessa ”Tomin autossa” englantilainen liikennekulttuuri ja englantilaiset autonkuljettajat esitettiin suomalaisia edistyneempinä. Tämä ilmeni esimerkiksi suhteessa muihin tiellä liikkuviin. Kirjoittaja kehui matkaoppaana toimineen autoilijan ajotaitoja ja samalla muita englantilaisia kuljettajia: ”Tom samoin kuin jokainen englantilainen varoo yhtä suurella huolella kanoja kuin lapsiakin.”<sup>194</sup>

Liikennekulttuuri yhdistettiin näin kansallisuuteen. Kehittyneemmissä maissa autoakin osattiin ajaa huomaavaisesti ja varoen muita tiellä liikkuvia. Mallia liikennekulttuurin rakentamiseen nuorelle tasavallalle haettiin Euroopasta, aivan kuten teki esimerkiksi Olavi Paavolainen 1920-luvun lopulla pyrkiessään opastamaan suomalaisia nykyaikaan.

Lian ja ravan lisäksi autoilukirjoittelussa toistuivat autojen aiheuttama ääni ja haju useimmiten negatiivisina autoihin liitettyinä ominaisuuksina. Agapetus (eli Yrjö Soini) kuvailee varhaisessa muistikuvassaan auton pitämää meteliä nykyaikaiseksi tankiksi vihollisten keskellä ja auton tuoksua kaasuhyökkäykseksi.<sup>195</sup> Huomiota kiinnittävät muistikuvan viittaukset soitaan, nykyaikaiseen tankkiin ja kaasuhyökkäykseen. *Suomen Kuvalehdessä* Veli Giovannin Ajanvietetivulla kysyttiin vuonna 1925, miten lukijat tunnistavat eri automerkkejä. Jutussa kerrottiin erään miehen kehuneen tun-

---

<sup>193</sup> Yrjö Halme: Pariisilaisessa autossa. Tosi- ja luonnekuvia Suomen Kuvalehdelle. *Suomen Kuvalehti* 28/1924, 944.

<sup>194</sup> Filippa: Tomin autossa. *Suomen Kuvalehti* 36/1926, 1274–1275.

<sup>195</sup> Agapetus 1931, 20–21.

tevensa kaikki autot äänestä ja Fordin hajusta 100 metrin päästä.<sup>196</sup> Autojen ääntä kuvailtiin vielä 1920-luvun teksteissäkin jyriseväksi tai kuten Jeannetten pakinassa ”yliajetun koiran ulinaksi”, oudoksi ja ennenkuulumattomaksi. Kiinnostavaa onkin, että vielä 1900-luvun alussa varsinaissuomalaisissa lehdissä odotettiin kumipyöräisten automobiilien korvaavan kaduilla meluavat hevosajoneuvot. Pahin ääni ei kuitenkaan lähtenyt pyöristä eikä moottorista vaan äänitorvesta, jota piti käyttää aina kadunkulmissa.<sup>197</sup> *Suomen Kuvalehden* pakinassa tupamäkeläisistä, jotka kokeilivat elämänsä ensimmäistä kertaa autokyytiä, pahinta maalaisukko Kustaan mielestä oli äänitorven ääni:

Kyllä Kustaasta tämä tällainen kulku oli mukavaa; ja hauskaakin olisi ollut, mutta hänestä oli tuo torven toivotus ihan hytisyttävää. Joka kerta, kun torvi räähkäisi, säpsähti Kustaa ja väisti nopeasti kuin olisi pelännyt iskua.<sup>198</sup>

Tässä pakinassa, kuten usein muissakin teksteissä, uutta teknologiaa pelkäävänä osapuolena esitettiin vanhempi maaseudun väki. 1920-luvun teksteissä suurkaupunkien aistein kuvattavaan ja koettavaan ympäristöön kuuluivat olennaisena osana autojen äänet ja tuoksut. Kirjailijoille ja runoilijoille nämä olivat inspiraation lähteitä. Suomalaiset koneromantikot, Olavi Paavolainen tunnetuimpana, matkustivat Eurooppaan löytääkseen sen nykyajan, jota Suomessa ei vielä voinut kokea.<sup>199</sup> Paavolainen kommentoi esseessään ”Romantikko etsii nykyaikaa eli sininen kukka sopii myös pulloveriin” uudenaikaisten nopeiden koneiden ja niiden kehityksestä johtuneen maailman pienentymisen keksimisen olleen modernin kirjallisuuden kaikkien inspiroivimpia löytöjä.<sup>200</sup>

*Suomen Kuvalehden* ”Ajanvietesivua” toimittanut Veli Giovanni liitti kovan äänen nykyaikaan ja vertasi modernia esinettä, äänitorvea, lukijoille tutun kristillisen retoriikan mukaisesti taivaalliseen pasuunaan:

<sup>196</sup> Veli Giovanni: Ajanvietesivu. *Suomen Kuvalehti* 9/1925, ilmoitussivu.

<sup>197</sup> Lahtinen 2004, 173.

<sup>198</sup> Helga Nordblom: Kun tupamäkeläiset saatiin autoon. *Suomen Kuvalehti* 29/1925, 1003.

<sup>199</sup> Ks. esim. Hapuli 1995, 98–115.

<sup>200</sup> Paavolainen 2002 (1929), 136–137.

Nykyaikana täytyy huutaa, tullakseen kuulluksi. Jokaisella on paljon sanottavaa, jokainen huutaa, minkä kurkustaan ääntä saa. Nykyaikainen äänitorvi on saatava mahdollisimman lähelle taivaallisen pasuunan ääntä. Pienet äänet hukkuvat tasaväkisten torvien tohinaan.<sup>201</sup>

Autojen äänet antoivat runsaasti kirjoittamisen aihetta pakinoitsijoille. Myös Valentin (toimittaja, kirjailija Ensio Rislakki) liitti auton äänen nykyaikaan ja nykyajan ihanteisiin ja kuvaili omassa pakinassaan auton ääntä eläimelliseksi leijonan karjunnaksi:

Sanokaamme reilusti heti alussa, että meidän ihanteemme – jos nykyaikana nyt yleensä ihanteita saa olla – on jumalatonta mököä pitävä kilpa-auto. Sellainen auto, jossa on oikeastaan vain neljä pyörää, istuin ja kolme metriä konetta. Tärkein on kuitenkin se mökö.

Kun olimme nousseet autoon, pani ohjaaja koneen käyntiin. Ah, sitä ihanaa ääntä, mikä siitä syntyi! Olemme kuulleet sinfonioita ja muita sointuja, mutta tätä ei voita mikään. Se on kuin leijonan karjuntaa Intian viidakoissa – ei sillä, että me olisimme koskaan kuulleet leijonan karjuvan, mutta kirjoista senkin asian saa selville.<sup>202</sup>

Pakinassa saatettiin näin tehdä pilkkaa nykyajan ihanteista. Huumorin keinoin myös auton äänen saattoi tehdä naurettavaksi ja vähemmän pelottavaksi. Huumori ja se, mille nauretaan, on kuitenkin aina monitulkintaista. Menneisyyden huumoria ja koomista tutkiva joutuu toistuvasti toteamaan, ettei hän tiedä, mille nauretaan. Huumoria ja koomista tuleekin lähestyä kysymyksellä, mitä ne voisivat kertoa kulttuurista ja yhteiskunnasta.<sup>203</sup> Autojen äänestä ja melusta kirjoitettiin paljon, mikä kertoo vähintäänkin aiheen tärkeydestä ja ajankohtaisuudesta.

Kaupunkimelua tutkinut Outi Ampuja on todennut, että melu on länsimaisessa kulttuurissa liitetty myös voimaan ja tehokkuuteen. Esimerkiksi 1700-luvun lopun varhaisteollisessa Englannissa tehtailijoille ja yleisölle höyrykoneen mahtava pauhu oli korvinkuultava todistus sen voimasta, vaikka sen tehokkaammaksi kehittämisessä ansioitunut James Watt olisi halunnut saman

---

<sup>201</sup> Veli Giovanni: Lukekaa. *Suomen Kuvalehti* 9/1929, 426.

<sup>202</sup> Valentin: Kun Bugatti meni piippuun. *Suomen Kuvalehti* 37/1929, 1622.

<sup>203</sup> Knuutila 1992, 86–87; Korhonen 2001, 176–178.

tien vaimentaa sen helvetillistä ääntä. Ampuja on myös viitannut tutkimuksessaan 1900-luvun alun kirjailijoihin mukaan lukien Paavolaiseen, joille melu symboloi paitsi voimaa ja tehokkuutta myös edistystä. Hiljaista kaupunkia pidettiin takapajuisena, vaikkakin varhain esitettiin myös eriäviä mielipiteitä. Ampujan mukaan melua tunnutaan edelleen kulttuurisesti pidettävän elävän kaupungin merkinä ja edistyksen symbolina, vaikkakin meidän aikanamme myös melusta on alettu puhua entistä useammin myös negatiivisena asiana.<sup>204</sup>

Autojen aiheuttamat ääni- ja likahaitat tunnistettiin myös autoilijoiden keskuudessa. Monipuolinen kulttuuritoimija Erkki Kivijärvi tuli *Autoilija*-lehteen kirjoittamissaan teksteissä välittäneeksi tietoa myös ajan kaunokirjallisuuden ilmiöistä ammattiautoilijoille. Näin Kivijärvi kuvaili lehdessä auton hajun ja äänen merkitystä uudelle runoudelle:

Auto on tuonut maailmaan aivan uutta ja aivan omalaatuista runoutta. Lukekaa nykyhetken kirjoja – te löydätte ani harvan, missä auto olisi olema-ton. Bentsiininkäry on tuonut uuden kiihoittimen luovan mielikuvituksen maailmaan, moottorisurina uuden poljennon runousoppiin.<sup>205</sup>

Kulttuuripakinaksi kutsumassaan jutussa ”Hevoskulttuurista autokulttuuriin” *Autoilija*-lehden vakiotoimittaja nimimerkki Janhunen totesi autokulttuurin päässeen lapsenkengistään, jolloin melu oli tärkeintä, ”niin kuin se lapsille pyrkii ainakin olemaan”. Kirjoittajan mukaan meteliä pitivät vain hänen kotinsa lähellä olevat ”pirssikuskit”, jotka ulkonäkönsä perusteella olivat alle kolmenkymmenen ikäisiä nuoria miehiä.<sup>206</sup> Vaikka toimittaja-pakinoitsija kirjoitti itse asiassa liikennekulttuurin muutoksista, teksti sukupuolitti samalla melua ja vahvisti autoilun miehistä ammattiluonnetta. Melun aiheuttamisen hän liitti lapsiin ja nuoreen ikään niin ihmisissä kuin autoissakin. Vaikka auto olikin kasvanut kuvaannollisesti ulos lapsenkengistään, eikä aiheuttanut samanlaista äänihaittaa kuin historiansa alussa, auton myötä kaupunkitilaan olivat ilmestyneet meteliä aiheuttavat nuoret, miespuoliset vuokra-autonkuljettajat.

<sup>204</sup> Ampuja 2007, 22–24.

<sup>205</sup> Erkki Kivijärvi: Elämäni ensimmäinen auto. *Autoilija* 8/1927, 14.

<sup>206</sup> Janhunen: Hevoskulttuurista autokulttuuriin. Hiukan kulttuuripakinaa. *Autoilija* 2/1928, 14–15.



Kuva 1: Kangasalan vuokra-autoja ja kuljettajia 1920- ja 1930-lukujen taitteessa. Lähde: Mobilian kuva-arkisto.

Yrjö Weilin antoi *Auto-kirjassaan* myös merkinantotorvesta käytännönläheisiä ohjeita autoilijoille:

Mikä torvimerkkeihin tulee, on ne annettava rauhallisesti ja hyvän matkan päässä. Lyhyitä, toistuvia ja hermostuttavia merkkejä on vältettävä. Hyvä on käyttää torvea mahdollisimman vähän. Torvella tulee olla matala, kantava ääni. Maanteillä voidaan käyttää sireeniä, sillä nukkuvia hevosmiehiä on vaikea muuten saada hereille. Moniääninen torvi on maantiellä ajaessa sangen hauska. Sen toivotus kuulostaa reippaalta ja urheilumaiselta. Kaupungeissa ei niitä pitäisi saada käyttää, sillä kun esim. palokunnat ja poliisilaitokset alkavat käyttää yleisemmin autoja, on se niille varattava.<sup>207</sup>

Ammattiautoilijoille sopivia joululahjoja esittelevässä *Autoilija*-lehden artikkelissa vuonna 1929 todettiin merkinantotorven olevan välttämättömän, mutta sen oli oltava ”miellyttävästi soinnahtava” eikä ”korvia särkevää ääntä

<sup>207</sup> Weilin 1924, 334.

päästävä”, jota asiakkaatkin pelästyvät ja kammoksuvat.<sup>208</sup> *Moottori*-lehden uutisessa kerrottiin vuonna 1929 Ruotsin kuninkaallisen autoklubin Kungliga Automobil Klubbenin puheenjohtajan kreivi von Rosenin aloittaman ”hyökkäyksen” johtaneen tulokseen. Ruotsin hallitus oli muuttanut moottori[ajo]-neuvoasetusta sellaiseksi, että ajajan oli käsiteltävä moottoria niin, ettei turhaa melua syntyisi ja lokaisella tiellä oli rajoitettava nopeutta, jotta jalankulkija ei joutuisi alttiiksi ”lian räiskeelle”. Samalla palstalla kerrottiin Saksassa järjestetystä kilpailusta tehokkaimman äänenvaimentajan valmistajan löytämiseksi:

Kannustaakseen tämän alan ammattimiehiä ovat Automobil Club von Deutschland ja Allgemeiner Deutscher Automobil-Club yhdessä julistaneet suuret kilpailut parhaimman äänenvaimentajan valmistamisessa.<sup>209</sup>

*Suomen Kuvalehden* ”Autouutisia”-palstalla vuonna 1929 kuva ja kuvateksti kertoivat, miten Pariisin poliisimestari koetteli erilaisten autotorvien ääniä saadakseen selville, mikä niistä olisi miellyttävin korville. Poliisimestarin ympärillä kuvassa on tiivis joukko miehiä seuraamassa toimitusta. Pukuun ja hattuun pukeutuneiden miesten takana näkyy myös autoilijanlakkisia miehiä.<sup>210</sup>

Autojen merkinantotorvien äänet olivat siis kysymys, johon etsittiin ratkaisua ympäri Euroopan. Äänensäätely oli myös eksplisiittisesti ammattimiesten työtä kuten yleisesti muukin autoihin liittyvä tekniikka. Teknologian historian sukupuolta tutkinut Ruth Oldenziel on tarkastellut insinöörien ammatillisen identiteetin rakentumista Yhdysvalloissa 1890–1930 välisenä aikana. Oldenzielin mukaan teknologiasta muodostui tuona aikana erityisen vahvasti miehisyyden, modernin ja länsimaisen kyvykkyyden symboli. Koneista, kuten autoista, junista ja lentokoneista, tuli miehisyyden mittoja ja aluetta, jonka ulkopuolelle suljettiin naiset ja muut ryhmät kuin valkoinen keskiluokkainen mies. Hänen mukaansa teknologiassa ei siis ole mitään luonnollisesti maskuliinista, vaan hän liittää teknologian käsitteen ja teknologian kiinteän liitoksen miehisen insi-

<sup>208</sup> Joulun lähestyessä. *Autoilija* 8/1927, 15.

<sup>209</sup> *Moottori* Helmikuu/1929, 23.

<sup>210</sup> Autouutisia. *Suomen Kuvalehti* 15/1929, 709.

nöörin ammattikunnan syntyyn 1800-luvun lopulla.<sup>211</sup>

Liikenteen toisinaan aiheuttamaa häiriötä pyrittiin säätämään myös asetuksilla ja säädöksillä. Rärkeä-äänisen merkinantolaitteen käyttö asutuskeskuksissa kiellettiin vuoden 1926 asetuksessa moottoriajoneuvoliikenteestä ja vuonna 1931 kiellettiin tarpeeton äänimerkkien käyttö.<sup>212</sup> Myös Turussa poliisipäällikkö määräsi vuonna 1929, ettei äänitorvea saa käyttää kaupungissa.<sup>213</sup> Melua tutkinut Outi Ampuja on tulkinnut, että liikenteen aiheuttamaa äänihäiriötä ei näistä säännöksistä huolimatta vielä 1920-luvulla Helsingissä määritelty varsinaiseksi ongelmaksi samalla tavoin kuin esimerkiksi Yhdysvalloissa tai Britanniassa samaan aikaan. Esimerkiksi vuosina 1925 ja 1930 *Helsingin Sanomien* yleisönosastokirjoittelussa ei mainita sanaa melu.<sup>214</sup>

Menneisyyden äänimaailman kokemusta voidaankin lähestyä esimerkiksi juuri lehtikirjoittelun ja muistitietoaineiston välityksellä. Äänimaisemalla äänitutkimuksen tekijät ovat tarkoittaneet sitä, miten ihmiset tai yhteisöt ovat ymmärtäneet ääniympäristön kuunnellessaan sitä. Historioitsija Tiina Männistö-Funk on tutkinut vuoden 1929 gramofoni-innostusta lehtiaineiston kautta ja todennut, että myös gramofonin ääntä pidettiin suomalaisessa lehtikirjoittelussa yhtenä modernin äänistä ja tyyppillisenä kaupunkihäilyn osana. Männistö-Funkin tulkinnan mukaan 1920-luvun helsinkiläisten kokema äänimaailma oli jo teknologian leimaamaa osittain siksi, että uudet teknologiset äänet herättivät kuulijoissaan erityistä huomiota.<sup>215</sup>

Kaupungin uusiin teknologisiin ääniin suhtautuminen ei ollut ristiriidatonta. *Suomen Kuvalehti* esitteli lukijoilleen maailman ilmiöitä ja teknologisia keksintöjä usein kuvin, koska lehdessä ymmärrettiin kuvan olevan kirjoitettua tekstiä voimakkaamman viestin välittäjän. Syksyllä 1929 lehden otsikoimattomalla sivulla oli kuva Berliinissä pidetystä ”Sielunterveysnäytelystä”. Kuvan nimi oli ”vahvat hermot” ja teksti kertoi kyseessä olevan tau-

---

<sup>211</sup> Oldenzel 1999, 11–17.

<sup>212</sup> Asetus moottoriajoneuvoliikenteestä § 53, Helsingin kaupungin kunnallinen asetuskoelma 1926, 32. asetus muutoksista moottoriajoneuvoliikenteestä § 55, Helsingin kaupungin kunnallinen asetuskokoelma 1931; Ampuja 2007, 34.

<sup>213</sup> Lahtinen 2004, 174.

<sup>214</sup> Ampuja 2007, 33–35.

<sup>215</sup> Männistö-Funk 2009.



lun, ”jossa esitetään kaikkinaiset nykyajan ihmisen hermoja kuluttavat äänet ja melunaiheet”. Piirretyssä kuvassa keskellä oli mies, joka piteli korviaan, ja ympärille oli piirretty nykyajan ihmisen hermoja kuluttavia melunaiheita, kuten autoja, bussi, suuri gramofoni, tanssivia pareja ja tehdastyöläisiä.<sup>216</sup>

Aistien historiaa tutkimuskohteena analysoinut Hannu Salmi on esittänyt, että aisteja on totuttu ajattelemaan subjektiivisena yksilön ainutlaatuisena kokemuksena, mutta aistimellisuus on aina vuorovaikutteista. Näkö-, haju-, kuulo-, maku- ja tuntoaistilla on kiistämättömät biologiset tehtävänsä, mutta niitä voidaan tulkita myös kulttuurisina konstruktioina. Salmi viittaa aistien historian johtavan tutkijan Alain Corbinin 1700- ja 1800-luvun taitteen ranskalaista haju- ja tuoksukulttuuria käsittelevään teokseen *Le Miasme et la Jonquille. L’Odorat et l’imaginaire sociale, XVIIIe–XIXe siècle* (1982), jossa Corbin pohti aistivaikutelmien käsitteellistämisen problematiikkaa. Lukemalla ristiin yksityisiä, poliittisia ja tieteellisiä tekstejä Corbin pyrkii analysoimaan tuoksukulttuurin kautta artikuloituja asenteita ja arvostuksia. Aistien historian tutkimukselle tärkeä havainto on, että aistivaikutelmat eivät koskaan ole irrallaan siitä sosiaalisesta todellisuudesta, jossa aistihavainnot tehdään.<sup>217</sup>

Alain Corbin on esittänyt, että modernisaatio länsimaissa merkitsi tuoksuttomuudellistamista, deodoraatiota. 1700-luvulta lähtien ihanteeksi muodostui vähitellen tuoksuton ruumis, jonka ruumiillisia hajuja ei enää peitetty voimakkaiden parfyymien alle.<sup>218</sup> Aivan kuin humoristisena kommentina historian- ja kulttuurintutkimuksen ruumiillisuuden ”sivilisoinnin” ja deodoraation kysymyksille pakinoitsija Janhunen kertoi ”totuuksia” auton kehityksestä vuoden 1929 *Autoilija*-lehdessä:

Mutta vuosien vieressä ovat auton ”ruumiilliset” sulot ihmeesti varttuneet ja sen säädyllyisyysvaisto on kehittynyt kerrassaan ihailtavaksi. Ei enää mitään aiheetonta rähisemistä, ei enää mitään haisemisia, ”alleen laskemisista” puhumattakaan.<sup>219</sup>

<sup>216</sup> Kuva otsikoimattomalla kuvasivulla: ”Vahvat hermot”. *Suomen Kuvalehti* 43/1929, 1921.

<sup>217</sup> Salmi 2001, 342–344; Johnson & Salmi 2012, 83–84.

<sup>218</sup> Salmi 2001, 354–357; Johnson & Salmi 2012, 85.

<sup>219</sup> Janhunen: ”Totuuksia” autosta. *Autoilija* 1/1929, 15.

Janhunen pyrki 1920-luvun jälkipuoliskolla *Autoilija*-lehdessä julkaistuissa humoristisissa jutuissaan toistuvasti osoittamaan, miten auto oli ”varttunut” ja kypsynyt sen varhaisimmasta historiasta verraten auton kehittymistä ihmisen kasvuun lapsuudesta kypsään aikuiseen ikään. Auto ei enää rähisyt, haissut eikä laskenut alleen. Huomiota kiinnittää, miten ”ruumiilliset sulot” sukupuolittavat tässä tekstissä auton samalla naiseksi. Tämä vakuuttelu auton kehittymisestä sopi lehden toimituksellisiin tavoitteisiin, joihin autoilun edistäminen luonnollisesti kuului. Toisaalta esimerkki myös vahvistaa aiemmin todetun, etteivät aistivaikutelmat ole irrallaan sosiaalisesta todellisuudesta.

Ensimmäisten autojen luoma meteli tuntui sietämättömältä, kuten moniin muistelmiin ja kirjallisiin lähteisiin on tallentunut. Autojen ääni rikkoi aistimaailman totunnaista järjestelmää, ja uusiin aistiärsykkeisiin ”meteliin” ja ”kilkutukseen” reagoitiin voimakkaasti. Ajan myötä näihin ääniin totuttiin, eikä niiden vaikutus enää eksplikoidu lähteissä. Toisin sanoen sellaisien äänien ja tuoksujen eksplikointi, jotka ovat koko ajan olemassa, tulee tarpeettomaksi. Aistien kommunikatiivisen roolin tutkimuksessa puhutaan tällöin adaptaatiosta, vähittäisestä totumisesta ärsykkeisiin. Hannu Salmi haastaa tuoksujen ja äänien historiaa tarkastelevassa artikkelissaan historiantutkijaa pohtimaan aistimellisten havaintojen muutoksia: miten aisteja on erotettu toisistaan ja aistien hierarkkista jäsentymistä.<sup>220</sup>

1920-luvun alkupuolen kirjoituksissa palataan toistuvasti ensimmäisten autojen ääneen ja tuoksuihin. Autoihin liittyvissä aistimellisissä kuvauksissa tapahtuu murros 1920-luvun puolivälin jälkeen. Autojen muotoilussa tapahtunut muutos, virtaviivaistaminen, mallien ja värivalikoiman lisääntyminen alkoi korostaa aiempaa enemmän katseen ja näköaistin merkitystä verrattuna kuulo- ja hajuaistiin. Autoteollisuuden ja -kaupan keskinäisessä kilpailussa autojen ulkonäöstä ja lisävarusteista tuli tärkeitä kilpailutekijöitä. Samanaikaisesti muussa autokirjoittelussa autoista mainitaan usein niiden väri, merkki ja kuvaillaan auton muotoa. Suomessa ja muualla 1920-luvun automarkkinoita hallinneen mustan T-Fordin saatua rinnalleen muun

---

<sup>220</sup> Salmi 2001, 342, 352–353.

värisiä autoja autonväristä tulee niin huomionarvoinen asia, että se esiintyy toistuvasti eri lähteissä.

Autonväri viesti tosin jo tätä aiemmin siitä, että kyseessä ei ollut tavanomainen ja halpa, massatuotettu auto. Esimerkiksi muotiromaaneiksi kutsutuissa Michal Arlenin romaanissa *Vibreä hattu* (The Green Hat, 1924) Iris Storm ajaa keltaisella Hispano Suizalla ja Pierre Frondaien romaanissa ajetaan valkealla Hispanolla. Erkki Valan romaanissa *Leijonajuhla* (1930) rikas ja hemmoteltu sankaritar neiti Storgård ajaa merenvihreällä Marmonilla.<sup>221</sup> Erkki Kivijärvi puolestaan ihasteli Pariisin Champs Elyséen silmiä häikäisevän aaltoilevan automeren tuhatvälkkeistä teräskiiltoa seuraavasti:

Näky on unohtumaton. Se on nykyajan elämän kaikkein säteilevimpiä symbooleja, taiteelliseksi tyylittynyt vertauskuva: ajan laulun helskyvä sävel, tämänpäiväisen runon mahtavasti soiva säe, levottomin viivoin ja hehkuvien väreihin hahmoitettu taulu. Estettinen nautinto ja vaikutus on väkevä. Tuntuu aivan siltä kuin olisi nähnyt nykyhetken koko elämän yhteen polttopisteeseen koottuna, välähdyksin kirkastettuna ja taiteellisesti syntetisoituna.<sup>222</sup>

Jalan tai muilla välinein kulkevien oli mahdotonta olla huomaamatta autojen saapumista kaduille ja maanteille. Oma kiinnostava kysymyksensä on, millaisia sukupuolen, iän, luokan tai asuinpaikan mukaisia kuvauksia autojen äänistä ja hajuista tai muutoin aistein koettavuudesta olisi mahdollista löytää toisenlaisella aineistolla. Näissä ensimmäisen maailmansodan jälkeisissä auton herättämien aistiärsykkeiden kuvauksissa merkillepantavaa ovat miesten käyttämät viittaukset sodan ääniin, kuten esimerkiksi ”lian räiske”, ”nykyaikainen tankki” ja ”kaasuhyökkäys”. Tässä tutkimuksessa käytetyissä lähteissä autojen aiheuttama melu, käry ja lika koettiin aluksi häiritsevinä tai ärsyttävinä sukupuolesta tai iästä riippumatta sekä kaupungissa että maaseudulla. Ongelmat olivat tuttuja myös autoilijoille ja muiden muassa autoilijoiden etujärjestöt pyrkivät etsimään vastauksia niiden ratkaisemiseksi. Autojen aistein havaitseminen oli täten sosiaalista ja yhteisesti koettua. Häiritsevistä moottorin ulinasta, räikeä-äänisistä merkkitorvista ja bensiinin kärystä tuli vähittäin ajan myötä osa modernia kaupunkilaiselämää.

<sup>221</sup> Vala 1930, 55–57.

<sup>222</sup> *Autoilija* 3/1927, 25.

Aistivaikutelmien yhteydestä sosiaaliseen tai kulttuuriseen todellisuuteen kertoo myös se valtava innoitus, jota auton tuoksut ja äänet antoivat runoilijoille, kirjailijoille ja kuvataiteilijoille. Toisaalta kaupungin teknologisiin ääniin sopeutuminen ei ollut kuitenkaan ristiriidatonta. Myös liikenne- ja ajokulttuurin kehittämistä jalankulkijoita kohtaan huomioivammaksi alettiin pitää tärkeänä ja edistyksen merkkinä.

### 3 Paholaisen kydyssä. Autoihin liittyvät pelot ja odotukset

Piru tulee! huusi Isman Eeva kauhun vallassa ja kapasi pois tieltä ja aidan ylitönnä pihalle, pudottaen tien ojaan pärevasun sisältöineen.

Yli aidan meni akka yhdessä loikkauksessa niin että paljaat kintut vain vi-lahtivat, ja höpisi, mennessään suuressa sieluntuskassa: ”Auta Herra...auta rakas Isä armosta vielä tämä kerta...älä anna pirun viedä...”

Mettilän isäntä oli nähnyt eukon paon, pysäytti autonsa töllin kohdalla ja huusi:

– Minnekkäs sillä Eevalla on niin kiire?

– Piru huutaa! parkaisi Eeva sielunsa hädässä, mutta kääntyi kuitenkin kat-somaan taakseen ja totesi, että sielunvihollinen oli aivan Mettilän isännän näköinen.

– Ei suinkaan Eeva vain minua pelkää? huusi Mettilä. – Eeva tulee nyt kat-somaan tätä automopiiliä!

– Häh, mikä se on? kysyi Eeva läähättäen, ja sydän vielä läpättäen kuin lampaanhäntä.

– Automopiili tämä on...minun uusi automopiilini.

– Vai autuaspiili...tommonenko se rietas nyt on...olenhan mä siitä juttua kuullut...luulin jo, että paholainen = perhana sieltä päälle ajaa...

– Eeva tulee nyt kyytiin!<sup>223</sup>

---

<sup>223</sup> Tiitus: Mettilän ”Autuaspiili”. *Autoilija* 6/1928, 20.

Autokirjoituksissa, erityisesti pakinoissa ja muissa humoristisissa kertomuksissa, maanteillä autoja pelkääville ja väisteleville hevosohjaajille ja jalankulkijoille autot olivat usein uhkaavia ”piruja ja sielunvihollisia” tai ”paholaisen keksintöjä”. Edellä lainatussa *Autoilija*-lehdessä vuonna 1928 julkaistussa Tiituksen (toimittaja Ilmari Kivinen) pakinassa *Mettilän ”Autuaspiili”* kylän hie-roja, leskiakka Isman Eeva kuulee auton äänen ja näkee hevoseettomat rattaat, seisoo hetken ”kuin Lotin vaimo suolapatsaaksi muututtuaan” ja lähtee pin-komaan ”paholaista” karkuun, kunnes lopulta antautuu ”paholaisen” isännän houkutteluihin ja astuu kyytiin.<sup>224</sup> Huomiota kiinnittää, että tarinassa pirun viettelemäksi joutuva nainen on nimetty juuri Eevaksi. Autokyydin houkutus vertautuu näin syntiinlankeemukseen. Myös nimimerkki Pekan pakinassa *Autoilija*-lehdessä vuonna 1928 auto herätti kauhun tunteita:

Kaupungin uskovaisissa piireissä herätti auto tietenkin kauhun tunteita ja eräs vanha eukko kiirehti kirkkoherran luokse kysymään eikö maailman-loppu jo ole käsissä kun ilmestyskirjan pedot maleksivat kaupungin katuja katsoen kenet he niellä taitaisivat.<sup>225</sup>

Kirjailija Tyyni Tuulion Jeannette-nimimerkillä kirjoittamassa pakinassa *Auto* perheen nuorin vesa kutsuu ohi kiitävää, silmille rapaa heittävää autoa ”pijuksi”.<sup>226</sup> Nimimerkki ”Penkkiautoilija” puolestaan mietti *Autoilija*-lehdessä vuonna 1928, miten itse piru arvostelisi autoa sen ominaisuuksista.<sup>227</sup> Kun auto maantiellä lakkasi toimimasta tai vaihtoehtoisesti ajoi ylinopeutta, saatettiin sanoa itse pirun tai paholaisen menneen siihen. *MAL*-lehden avustajaksi ilmoitettu nimimerkki ”Herra-ei-se-minun-syyni-ollut”, jolle sattui ja tapahtui ”kolareita ja haavereita” syytti itse paholaista auton jouduttua ojaan talvisella metsätiellä: ”Paholainen oli varmaankin taasen toiminnassa kaasupolkimen kanssa, koska se niin itsepintaisesti tahtoi pysyä pohjassa. Mitä lie hommia hänelläkin näin pakkasella.”<sup>228</sup> Edellä esitellyn kaltaisia esimerkkejä, joissa autoa kutsuttiin piruksi tai sen ominaisuuks-

<sup>224</sup> Ibid.

<sup>225</sup> Pekka: Kun tohtorin auto kulki kaksi kulmanväliä... *Autoilija* 5/1928, 28.

<sup>226</sup> Jeannette: *Auto* 1927, 17.

<sup>227</sup> Penkkiurheilija: Ihmeellinen mööpeli. *Autoilija* 5/1927, 22.

<sup>228</sup> Herra ”ei-se-minun-syyni-ole” kokee ja kertoo. *MAL* 1/1929, 29.

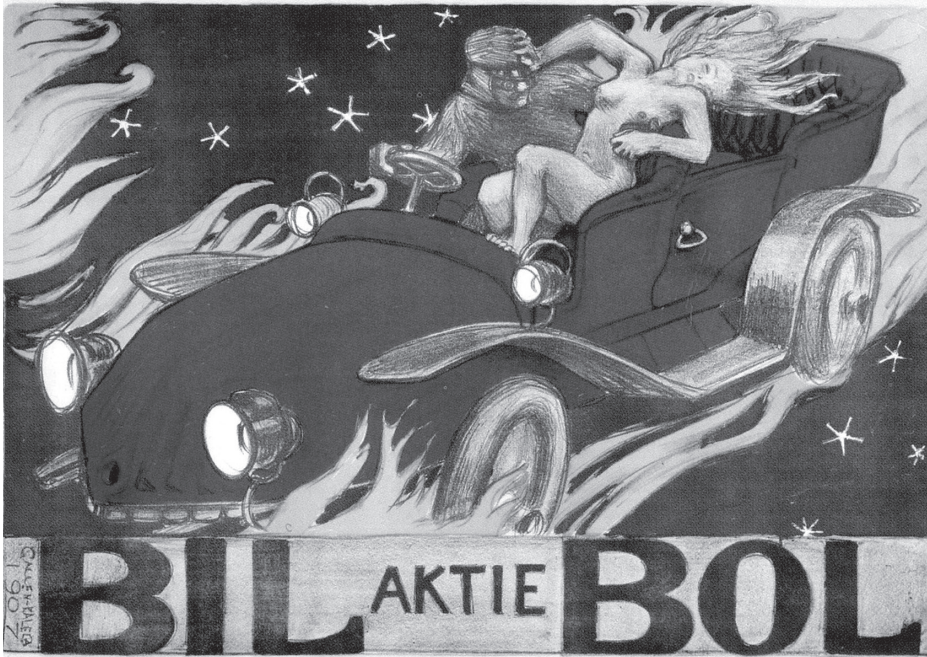
sia kutsuttiin paholaismaisiksi, löytyy 1920-luvun kirjoittelusta runsaasti. Huomionarvoista näissä kertomuksissa on se, miten 1920-luvun puolivälin jälkeen autoja pelkäävä ”kanssa” alettiin esittää koomisena.

Akseli Gallen-Kallelan kalevalaista neidonryöstöä siirrettynä moderniin autoon esittävä juliste *Bil-Bol* (1907) on varhaisimpia ja tunnetuimpia auton ja sukupuolen suhdetta esittäviä kuvia Suomessa. (Ks.kuva 2) Juliste on myös Gallen-Kallelan tuotannon tunnetuimpia töitä. Julisteen kuljettaja on paksuun ja peittävään autoilijanasuun ja -laseihin pukeutunut mies, joka ohjaa toisella kädellä punaista autoa ja pitelee toisella kädellä väkivaltaisesti alastonta nuorta naista. Demonisen auton ympärillä olevat keltaiset tulenlieskat korostavat kuvan paholaiseen viittaavaa tunnelmaa. Gallen-Kallelan kerrotaan ihastuneen vauhdin hurmaan istuessaan ystävänsä autokauppias Yrjö Weilin punaisen auton kyydissä. *Bil-bol*-julisteen alkuperäisestä tarkoituksesta on esitetty erilaisia tulkintoja. Suomalaista mainoskuvaa tutkinut Päivi Hovi on esimerkiksi esittänyt muissakin lähteissä yleisesti jaetun tulkinnan, että Gallen-Kallela suunnitteli julisteen ystävänsä Weilin autokaupalle Tukholmassa vuonna 1907 pidettyä automobiilinäyttelyä varten. Kalevi Karusuo puolestaan kertoo Nikolajeff Oy:n omineen tilaajakunnian, koska alkuperäinen litografia oli ollut yrityksen pääkonttorissa vielä 1960-luvulla. Erään vanhojen autojen harrastajien piirissä kiertäneen tarinan mukaan julisteen olisi tilannut Tukholman autonäyttelyä varten ruotsalainen autokauppias, paroni Cederström, jonka liikkeen nimi oli Bilbolaget.<sup>229</sup>

Alkuperäistä tarkoitusta ja tilaajaa kiinnostavampaa sukupuolihistoriallisessa luennassa on kuitenkin auton ja sukupuolen yhdistävä ja yhteiseen muistiin jäänyt kuva Kalevalan Kyllikin ryöstöstä. Neidonryöstö on Hovin mukaan ollut yleinen teema kansainvälisessä ja korkeammassa taiteessa, eikä se ollut uusi edes autojulisteissa silloin kun Gallen-Kallela teemaa sovelsi. Julisteen voimakkaassa eroottisessa latauksessa Hovi on nähnyt sukulaisuutta vuosisadan vaihteen ranskalaisjulistelle. Esimerkiksi ranskalaisen Wilhion julisteesta vuodelta 1903 suojalasein naamioitunut autoileva mies ryöstää sirkuksen tanssitytön. *Bil-Bol*-julisteeassa punainen auto symboloi

---

<sup>229</sup> Hovi 1990, 175; Karusuo 2004, 13.



Kuva 2: Akseli Gallen-Kallela: Bil-Bol (1907). Lähde: Postikortti, Teija Förstin kokoelma.

auton maagista, paholaiseen ja kuolemaan liitettyä voimaa, joka heijasti autoon kohdistuneita pelkoja vuosisadan alussa.<sup>230</sup> Neidonryöstö on ollut tätäkin aikaisempi teema jo roomalaisen mytologian tarinassa, jossa varhaisen Rooman miehet ryöstivät ja raiskasivat itselleen kaupunkiin kutsuttuja sabiinittaria ja tekivät näistä vaimojaan. Sabiinittarien ryöstöä ovat kuvanneet useat taiteilijat eri aikoina.<sup>231</sup>

Gallen-Kallelan toinen kaupallisempi juliste samalta ajalta on S. Nikolajeff Jr.:in autoliikkeelle suunnittelema kuva, jossa auto on vähemmän demoninen ja josta Bil-Bol-julisteen dramatiikka on poissa. Mainosjulisteen auto viittaa perhekulkuvälineeseen, mikä vähentää sen pelottavuutta. Auto ajaa kohti aurinkoa lempeän sinistä taivasta ja pyöreitä, pehmeitä pilviä kuvaavaa taustaa vasten.<sup>232</sup>

Auton kuvaaminen paholaiseksi ei ole ollut ainoastaan suomalainen ilmiö. Yhdysvaltalaiset tutkijat Ronald Kline ja Trevor Pinch halusivat vuonna

<sup>230</sup> Hovi 1990, 174–179.

<sup>231</sup> Ks. esim. The Rape of the Sabine women. Trivium project [www-sivu: http://triviumproject.com/theme/rape-of-the-sabine-women/#](http://triviumproject.com/theme/rape-of-the-sabine-women/#) Tarkistettu 3.1.2013

<sup>232</sup> Hovi 1990, 179; Karusuo 2004, 13.

1996 *Technology & Culture*-lehdessä julkaistussa yhteisartikkelissaan kiinnittää huomiota tätä aikaisemmin tutkimuksessa vähäisemmälle huomiolle jääneeseen kysymykseen Yhdysvaltojen maaseutujen väestön merkityksestä autojen vastaanottoon ja käyttöön. Ensimmäiset rikkaiden kaupunkilaisien ajamat autot saivat useimmiten vihamielisen vastaanoton ilmestyessään maaseudun teille 1900-luvun alussa aivan kuten Euroopassakin. Maaseudun väki antoi autolle paholaismaisuuksien viittaavia lisänimiä kuten ”red devil” ja ”devil wagon”.<sup>233</sup> Myös Ruotsin maaseudulla autojen vastustus oli kattavaa, ja niihin liitettiin demonisia ominaisuuksia.<sup>234</sup>

Uskonnolliset viittaukset olivat 1920-luvun autoilukirjoittelussa yleisiä. Pakinassa esimerkiksi saatettiin kutsua autokoulua kiirastuleksi.<sup>235</sup> Uskonnollisia viittauksia ei käytetty vain autojen vastustamiseen, vaan myös vakuuttamaan autojen hyödyllisyydestä ja todistamaan niiden vakiintumisesta kulttuuriin. Kirjailija Erkki Kivijärvi totesi vuonna 1927 auton muodostuneen ”tavalliseksi tarvikkeeksi, välttämättömäksi välineeksi”, jonka läpimurto oli kiistämätön: ”Auton voittokulku on aivan täydellinen triumfi. Kun paavi jo ajelee voimavaunulla Vatikaanin puutarhakäytäviä, niin voi syyllä puhua maailmanvalloituksesta.”<sup>236</sup> *Suomen Kuvalehdessä* julkaistiin vuonna 1923 kuva, jonka kuvatekstissä kerrottiin ensimmäisen auton saapuneen Vatikaaniin. Kuvassa paavi oli tarkastamassa vasta ostamaansa Bianchi-vauhua.<sup>237</sup> Pakinoitsija Janhunen puolestaan esitti auton ja elokuvan ”täysin sopeutuneen aikamme elämään” ja kutsui näitä kristinuskon retoriikasta tutulla ilmaisulla ”jokapäiväiseksi leiväksi”.<sup>238</sup>

Uutuuksien vastustamisen syitä ja tapoja modernisoituvassa 1800-luvun lopun ja 1900-luvun alun Suomessa tutkineen Kati Mikkolan mukaan koneet, joiden toimintaperiaatetta oli hankala hahmottaa, leimattiin sielunvihollisen aikaansaamiksi. Mikkolan mukaan kristillinen maailmanselitys-

---

<sup>233</sup> Kline & Pinch 1996, 763–795.

<sup>234</sup> Blomkvist 1998, 152.

<sup>235</sup> Severi: Antti-Uljas Harjasnotko menettää korttinsa. Pakina heikkolahjaisen Antti-Uljaan autoilijan urasta. *Autoilija* 2/1927, 16.

<sup>236</sup> Kivijärvi, Erkki: Elämäni ensimmäinen auto. Pientä pakinaa. *Autoilija* 8/1927, 14.

<sup>237</sup> *Suomen Kuvalehti* 1/1923, 21.

<sup>238</sup> Janhunen: Auto ja filmi. *Autoilija* 12/1928, 36.



järjestelmä oli suomalaisella maaseudulla varsin yleinen ja itsestään selvä tapa hahmottaa maailmaa. Suhteessa modernisaatioon kristillisen symboliuniversumin sisäistyneisyys näkyi siinä, että uskonnollinen *Raamattuun* ja maailmanlopun ennustajiin vetoava argumentaatio oli yleistä lähes kaikkien uusien ilmiöiden kohdalla, myös uuden tekniikan vastustamisessa. Tämä aktualisoitui retoriikkana, eikä siis välttämättä henkilökohtaisen uskon tasolla. Erityisesti sellaiset koneet, joiden rakenne ja toimintaperiaate olivat vieraita, herättivät epäluuloa ja huhuja niiden tarkoitusperästä. Uudistusmielisten mielestä uudet ilmiöt olivat Jumalasta ja uutuuksien vastustajien mielestä Perkeleestä peräisin olevia. Muiden muassa valokuvausta pidettiin Antikristuksen keksintönä. Aktiivista vastarintaa uusia koneita kohtaan ilmaistiin tuhoamalla esineitä tai uhkailemalla koneen rikkomisella sekä pilkkaamalla niiden käyttäjiä julkisesti. Passiivisempaa modernisaation mukanaan tuomien esineiden ja aatteiden vastustamista oli uusien asioiden välttäminen, paheksunta ja nauru.<sup>239</sup>

Autoihin kohdistuneet pelot ja odotukset eivät ole ainutlaatuisia tieteen ja teknologian tutkimuksen tunne kentässä. Jo 1800-luvun populaarissa kertomisperinteessä suuronnettomuuksien pelko yhdistyi uuden teknologian viehäytykseen. Teknologiatutkijoiden esimerkeissä eri aikakausilta nousee esiin teknologian toiseus tai jopa demonisuus ihmisen ja teknologian kohdatessa.<sup>240</sup> 1900-luvun alun auto-onnettomuuskuvausten hallitseva piirre oli hallitsematon teknologia. Auto esitettiin onnettomuus uutisoinnissa sekasorron ja kaaoksen aiheuttajana. Jopa onnettomuuden mahdollisuuskin nähtiin uutisoinnin arvoiseksi. Elokuviissa näytettiin vauhdin hurmaa ja samaan aikaan herkuteltiin onnettomuuksien mahdollisuudella. Auto-onnettomuus uutisointi kertoi siitä, että autoilu 1900-luvun alkuvuosikymmeninä vasta etsi olomuotoaan Suomessa.<sup>241</sup>

Myös polkupyörät ennen autokauden alkua olivat herättäneet pelkoa, innostusta ja ihmetystä.<sup>242</sup> *Suomen Kuvalehdessä* pakinoi Bagheera

<sup>239</sup> Mikkola 2009, 298–301.

<sup>240</sup> Suominen 2003, 96–100.

<sup>241</sup> Kaitanen & Salmi 2000, 40–42.

<sup>242</sup> Pantzar 1996, 38–41; Bijker 1997, 41–42; Karonen 2007, 185–187.

muisteli vuonna 1925, miten ”akkaväki” oli ristinyt kätensä ja huutanut paholaisen olevan liikkeellä ensimmäisten polkupyörien suhahdellessa kaupungin ympäristön maanteillä. Ensimmäisen auton liikkeessa kaupungin liepeillä luultiin jo koko hornan sukukunnan saapuneen tähän maailmaan.<sup>243</sup> Kansanennustajien ennustuksissa päättömällä hevosella ajaminen edelsi maailmanloppua. Päättömäksi hevoseksi tunnistettiin polkupyörän lisäksi juna ja auto.<sup>244</sup>

Matkustajien kokemuksia kuvaavissa esityksissä vuorottelivat ihailun ja pelonsekaiset tunteet. Sukupuolen näkökulmasta merkillepantavaa 1920-luvun uuden teknologian pelkoa kuvaavassa autoilukirjoittelussa on se, että kertomuksissa kuljettaja oli mies ja kyydissä olija nainen. Huomionarvoista on, miten esimerkiksi luvun aloittavassa lainauksessa paholaisisännän houkuttelemaksi joutuva nainen on Eeva, joka nimenä herättää länsimaaisessa kristillisessä traditiossa vahvoja mielikuvia. Myös muissa vastaavissa tarinoissa Eeva tai Eveliina niminä symboloivat feminiinisyttä ja maailman ensimmäistä naista, mutta myös ensimmäistä syntiin langennutta ihmistä maailmassa kristillisen maailmankatsomuksen mukaisesti. Nuoret miehet esitettiin näissä kertomuksissa usein uutta tekniikkaa hallitsevana ja uuteen teknologiaan opettavana ja ohjaavana osapuolena. Kertomusten naiset olivat usein maalaisia, alemmaa sosiaaliluokkaa edustavia kylän juoruakkoja, yksinkertaisia hierojia tai kuppajia, joiden uuden teknologian pelko esitettiin naurettavana ja ajastaan jälkeenyneenä.

Tyypillinen esimerkki tämän ajattelumallin mukaisesti esitetystä kertomuksesta on *Suomen Kuvalehdessä* vuonna 1925 julkaistu kertomus Tupamäen Kustaasta ja Eveliinasta, jotka eivät koskaan aiemmin olleet istuneet ”autopussin” kyydissä. Kun Kustaa alkoi jo ehdottaa autokyytiä kaupunkiin, Eveliina totesi kauhuissaan, ettei hän ainakaan ”sellaiseen jumalattomaan pyydykseen” lähde. Muut kyläläiset olivat jo alkaneet pilkata ja nauraa, että pelkäsivätkö nämä. Toukolan isäntä lupasi pariskunnalle ilmaisen kyydin kaupunkiin, joten näiden oli lähdettävä, vaikka pelotti. Kyydissä Eveliinaa

---

<sup>243</sup> Bagheera: Pääkaupunkilaisen päiväkirja. *Suomen Kuvalehti* 20/1925, 694.

<sup>244</sup> Mikkola 2009, 206.

pelotti niin, että hän piti istuimen reunasta tiukasti kiinni.<sup>245</sup>

Historioitsija Tiina Männistö-Funk on polkupyörän vastaanottoa suomalaisella maaseudulla tarkastelevassa artikkelissaan tehnyt vastaavan tulkinnan. Polkupyöräilyä koskevassa sanomalehtikirjoittelussa koulutettu luokka esitettiin edistyksellisenä suhteessa taikauskoiseen ja takapajuiseen tavalliseen kansaan. Tarinoissa vanha nainen representoi vanhaa, hidasta ja modernia vastustavaa elämäntapaa, kun taas nuori mies polkupyöränsä kanssa edusti uuden ajan tempoa ja kehitystä.<sup>246</sup>

Bagheera esitti *Suomen Kuvalehdessä* vuonna 1926, mikä hänen mielestään osoitti autoilun vakiintuneen liikenteeseen: ”Ja tuskinpa tapaavat enää minkään maantien varrella sitä akkaa, joka luulee paholaisen kulkuneuvoksi hevostetta liikkuvaa vaunua. Ne ajat ovat olleet ja menneet.”<sup>247</sup> Bagheera kuvasi toisin sanoen sukupuolittavasti muutosta, joka oli tapahtunut suhtautumisessa autoihin 1920-luvun aikana. Maanteiden varrella jalan kulkevat ”akat” edustivat symbolisesti takapajuisinta ja viimeisintä kansan osaa, joka oli vihdoon ymmärtänyt autojen väistämättömän asettumisen osaksi suomalaisten elämää.

Paholaisen keksinnöt näyttivät toisenlaisilta niiden kyydissä kulkiessa kuin tienlaidalla niitä pelätessä, mistä kertovat seuraavat esimerkit. *Autoilija*-lehdessä vuonna 1928 julkaistussa nimimerkki Samulin pakinassa maaseudun väkeä edustavat Mäki-Matin Sandra ja Jahvetti pääsivät ensimmäistä kertaa auton kyytiin:

Sandra säikähti että sydän läikähti, kun hoorti hyrähti käyntiin srrrjuu, ts-tuu, juhjuu! ja niin se lähti, mennä kekottaen ja niskojaan nakellen kuin parin vuoden vanha sonnimulikka. Sandra oli ensimmäistä kertaa eläessään autossa ja sanoi Jahvetille nauraa hihittäen. – Tuntuu niin hassulle täällä vatsan kohdalla sellainen tuulen viima käy, hi, hi, hi.<sup>248</sup>

Samulin pakinassa vuonna 1929 kylän ainoa hieroja ja kuppari Leena tunsikin ensimmäistä kertaa autossa istuessaan jonkinlaista arvokkuutta, joka sai hänet

<sup>245</sup> Helga Nordblom: Kun tupamäkeläiset saatiin autoon. *Suomen Kuvalehti* 29/1925, 1002–1003.

<sup>246</sup> Männistö-Funk 2010, passim.

<sup>247</sup> Bagheera: Autoilusta. *Suomen Kuvalehti* 8/1926, 255.

<sup>248</sup> Samuli: Miten Jahvetti jäi pois seurasta? *Autoilija* 3 /1928, 21.

nostamaan päänsä pystyyn ja hänen pienet silmänsä räpäyttämään:

Ja auton lähtiessä liikkeelle tunki Leena olevansa seitsemännessä taivaassa. Hänestä tuntui, kuin hän olisi liidellyt enkelinsiivin tuolla sinisessä korkeassa avaruudessa, vaikka hän istuikin hienossa autossa ja kulki 80 kilometrin tuntinopeudella pitkin pölyistä maantietä, vallesmannia hieromaan ja kuppamaan. Ensimmäistä kertaa elässään istui Leena autossa, ensimmäistä kertaa kyyditettiin Leenaa näin komeasti, että autolla.<sup>249</sup>

Auton kyydissä istumista kuvattiin usein kirjoituksissa ylevöittäväksi kokemukseksi, joka samalla tuntui kohottavan kyyditettävän ylemmäksi myös sosiaalisessa asteikossa. Jeannetten kirjoittamassa pakinassa ”Auto” maaseutuajelulle ystävän kyydissä päässyt perhe X:n äiti tuntee autossa olevansa sormenpäihin asti lady ja pojat ovat kuin pieniä kiharapäisiä maistereita. Herra X nauttii ja nauraa kuin koulupoika auton edessä mylvien karkuun juokseville lehmille. Sama perhe kirosi pakinan alussa ohi hurjastelevia, ulisevia ja bentsiininkatkuisia, rapaa heittäviä autoja.<sup>250</sup> *Kotiliesi*-lehdessä julkaistussa ”Helsingin kirjeessä” isäkin tunki olevansa ”vähän tyhjältä eteenpäin”, kun sai tuoda perheensä kotiin niin komeasti autokyydillä:

Kun pääkaupunkilaisäiti nyt palaa joukkonsa kanssa maalta, niin vastassa oleva isä ottaa arvelematta asematorilta auton, latoo siihen pinoon sekä tavarat että lapset ja nousee vielä äidin kanssa viimeiseksi itsekin vaunuun. Ja sitten ajaa hurautetaan vinhaa kyytiä kolmessa minuutissa kotiportille. Lapset ovat autuaina nauttien sekä kovasta vauhdista että mahtavuudentunteesta, kun näkevät jalkamiesten hyppelvän pois auton alta. Äiti nauttii mukavasta istuimesta ja isäkin tuntee olevansa ”vähän tyhjältä eteenpäin”, kun saa joukkonsa tuoda kotiin näin komeasti. Eikä se kyyti ollut suhteellisesti sen kalliimpaa kuin ennen meidän nuoruudessamme tavallinen issikankyyti! Ja sillä tuotiin kotiin sekä väki että tavarat.<sup>251</sup>

Ensimmäiset henkilöautokyydit koettiin usein vuokra-auton kyydissä, kuten yllä oleva lainaus *Kotiliesi*-lehdessä vuonna 1924 julkaistusta nimimerkki Rouva X:n ”Helsingin kirjeestä” kertoo. Tarina asemalta kotiin autolla

---

<sup>249</sup> Samuli: Auto, autoilija ja hieroja Leena. *Autoilija* 5/1929, 26.

<sup>250</sup> Jeannette 1927, 16–18.

<sup>251</sup> Rouva X.: Helsingin kirje, *Kotiliesi* 21/1924, 658.

palaavasta perheestä muistuttaa paljon tutkimuksen alussa lainattua nimi-merkki Emäntä Y:n ”Maaseutukirjettä”.<sup>252</sup> Molemmissa kertomuksissa sekä maaseudulla että kaupungissa vuokra-automatka oli kaikille perheenjäsenille mieluisa vaikka kirjoituksissa tuotiin esille myös autoilun mukanaan tuomia haittoja. Jeannetten pakinan *Auto* päättävä toteamus kiteyttää hyvin yleisön suhdetta autoon: ”Koko asia on siinä, istummeko autossa itse vai ajaako se ohitsemme.”<sup>253</sup>

Vuokra-autojen asiakkaista Tampereella on kiinnostavalla tavalla kirjoittanut Aila Hintsu. Ennen kuin linja-autot yleistyivät, vuokra-autot saattoivat saada pitkiäkin matkoja maaseudulla ja esimerkiksi Tampereelta Helsinkiin. Ravintoloiden asiakkaat tarvitsivat autokyytejä, ja Tampereella lauantai-iltojen hupia 1920-luvun lopulla oli ajella vuokra-autolla Hämeenkatua edestakaisin. Huviajelijoiden lisäksi vuokra-autoa käyttivät muiden muassa virkamiehet, lääkärit ja tuomarit käräjämatkoillaan sekä kauppatuomorit, jotka toisinaan vuokrasivat auton useammaksikin päiväksi käyttöönsä.<sup>254</sup> *Autoilijan* perusteella voi tehdä johtopäätöksen, että asiakaskunta ja vuokra-auton tarve myös muualla Suomessa oli samankaltaista.

Autojen määrän lisääntyä ja vuokra-autojen käytön yleistyä myös yleisön vaatimukset autoja kohtaan kasvoivat. Vuokra-autoista kertovassa jutussa *Autoilija*-lehdessä vuonna 1927 kerrottiin umpivaunujen saaneen suurta kannatusta ammattiautoilijoiden parissa, koska autoliikennettä oli alettu harjoittaa myös talvella. Kehityksen todettiin kulkevan nopeasti siihen suuntaan, että vuokra-autoja aletaan hankkia yleisön toivomukset ja vaatimuksen huomioiden: ”Kokemukset ovat osoittaneet, että kylmän ilman tullen yleisö on aina valmis valitsemaan umpivaunut, avonaisen tai huonoilla sivukappaleilla varustetun jäädessä valitsematta.” Lehtijuttu päättyi toivomukseen, että yleisö suhtautuisi ymmärtäväisesti autoilijoiden ammattikuntaa kohtaan.<sup>255</sup>

<sup>252</sup> Ks. Emäntä Y: Maaseutukirje. Nykyajan kulkuneuvot - uusia koteja. *Kotiliesi* 13–14/1925, 383–384.

<sup>253</sup> Jeannette 1927, 18.

<sup>254</sup> Hintsu 1999, 53–55.

<sup>255</sup> J. E.: Vuokra-autoista. *Autoilija* 2/1927, 13.

Yleisön kasvaneista vaatimuksista pakinoi myös nimimerkki Samuli *Autoilija*-lehdessä vuonna 1927. Kemin autoileva yleisö oli hyvin vaativaa ja kävi vuosi vuodelta yhä vaativammaksi. Autoilijoiden tuli hankkia komeita loistoautoja, vanhoja ja kuluneita autoja yleisö ei halunnut enää käyttää. Asiakkaat myös valittivat taksan mukaisista maksuista.<sup>256</sup> Pakina oli humoristinen tapa käsitellä ammattiautoilijoiden kohtaamaa uutta tilannetta, jossa piti tasapainotella sekä kuluttajien kasvavien odotusten että taloudellisten haasteiden ja lainsäädännöllisten vaatimusten välillä.

Suuren yleisön vaatimukset paremmista vuokra-autoista ja palvelusta kertovat 1920-luvun kuluessa tapahtuneesta murroksesta. Paholaista pelkäävästä katuyleisöstä ei hetkessä tullut vaativaa yleisöä, jota muun muassa edellä esimerkkeinä lainatut kirjoitukset kuvaavat. Lehtikirjoitukset olivat osa sellaista autojen kulttuuriin sopeuttamista, jossa autoilijoiden etujärjestöt ajoivat tavoitteitaan läpi ”paremman liikennekulttuuriin aikaansaamiseksi”, toisin sanoen autoilla liikkuvan kulttuurin aikaansaamiseksi. Autoa pelkäävä kansa oli vakuutettava siitä, että auto oli tämän hetken ja tulevaisuuden väline. Samankaltaisesta autoilun edistämisestä Ruotsissa on kirjoittanut ruotsalainen historioitsija Per Blomkvist. Autoilu ei vain tapahtunut ”luonnollisena” liikenteen kehityskulkuna, vaan sitä edistivät tahot, joiden intresseissä oli tieliikenteen kehittäminen autoilun ehdoilla.<sup>257</sup>

Kirjoitukset kertovat toisaalta myös vuorovaikutteisuudesta tekniikan ja käyttäjien välillä. Eivät vain autoilijat, vaan myös muut autojen käyttäjät ovat olleet merkityksellisiä autojen kulttuuriin sopeuttamisprosessissa. Pelkojen vaihtuessa autojen kotoutumisprosessissa autoon kohdistuneiksi odotuksiksi ja vaatimuksiksi yleisö vaikutti sekä autojen käyttötapaan että niiden muotoiluun.

---

<sup>256</sup> Samuli: Pakinaa Kemistä. *Autoilija* 5/1927, 26.

<sup>257</sup> Blomkvist 1998, 151–176; Blomkvist 2001, passim.

## 4 Auto ja yleisö messuilla ja näyttelyissä

Päätän yleisöä käsittelevän tarkastelun tähän auton kaupallisia julkisia areenoita käsittelevään lukuun. Autosta tuli nykyaikainen markkinointiväline reklaamikulkueisiin eli yrityksiä mainostaviin kulkueisiin, ja autoa markkinoitiin messuilla ja autonäyttelyissä suurelle yleisölle.

Suomen ensimmäiset messut kesällä 1920 olivat nuoren itsenäisen valtion voimannäyttö ja suuri kansanjuhla. Messujen päätavoitteena oli kotimaisen tuotannon tukeminen ja näytteilleasettajia oli hiukan vajaa tuhat. Messuille osallistui yli 120000 kävijää, mikä on suhteellisesti suuri määrä, sillä Helsingin asukasluku oli tuolloin yli 150000 asukasta ja koko maan asukasluku oli 3332776. Messujen mainoskulkueet kaupungilla kasvattivat entisestään korkealle kohonnutta messukuumetta. Autot ja hevosvetoiset reklaamiajopelit kulkivat mainoskulkueessa sovussa rinnakkain.<sup>258</sup>

Nuoret tekniikan ylioppilaat päättivät vuonna 1924 kerätä rahaa, jotta Pariisin olympialaisiin saataisiin lähetettyä ”uljas joukko urheilijoita”.<sup>259</sup> Kilpaurheilu, liike-elämä ja teollisuus yhdistyivät polyteekkareiden organisoimassa reklaamikulkueessa, jossa autoilla ja autojen katoilla sekä hevosperien kyydissä kulkevilla reklaamikylteillä mainostettiin eri alojen yrityksiä. Polyteekkareiden järjestämästä reklaamikulkueesta olympiakeräystä varten kerrottiin kuvitetussa jutussa *Suomen Kuvalehdessä* seuraavasti: ”Laskiaisunnuntaina järjestivät Tekn. Korkeakoulun ylioppilaat olympialaisrahaston hyväksi reklaamikulkueen, joka oli erittäin onnistunut ja tuotti sanottuun tarkoitukseen sievoisen summan, pari - kolmesataatuhatta markkaa.”<sup>260</sup>

Kulkueen lisäksi projektista tehtiin näytelmäelokuva. Mainonnan ympärille rakennettu Suomi - Filmin ja Helsingin polyteekkareiden yhteishanke *Polyteekkarifilmi* (1924) oli tarina ”urheilusta, polyteekkareista ja Olympian jumalista kahden tupsuniekän kertomana”. Elokuva mainostettiin *Suomen Kuvalehdessä*, ja siinä kerrottiin esiintyvän tunnettuja näyttelijöitä sekä noin 200 polyteekkaria.<sup>261</sup> Elokuva alkaa kirjaimellisesti naiset ulossulke-

<sup>258</sup> Holopainen 1990, 6-7.

<sup>259</sup> *Polyteekkarifilmi* (1924).

<sup>260</sup> *Suomen Kuvalehti* 10/1924, 309.

<sup>261</sup> *Suomen Kuvalehti* 20/1924, 638.

vasti miehisen urheilun maailmasta. Elokuvan ensimmäisen osan nimi on: ”Naisväki syrjään.” Miespuoliset urheilijat juoksevat, uivat, hyppäävät, hiihtävät, laskevat mäkeä ja purjehtivat kilpaa. Naisia elokuvan ensimmäisessä urheilusuoritusten esittämiseen keskittyvässä osassa näkyy vain valkoisissa kesämekoissa katsomossa, koristeellisesti kellumassa vedessä muodostelmana ja kaatuilemassa kumoon hiihtomäessä lasten ja nuorten seurassa sekä taitoluisteluparin naisellisena osapuolena pitkässä hameessa.<sup>262</sup> Naisten rooli elokuvassa näyttäisikin olleen olla ennen kaikkea kauniita, sillä reklaamien joukkoon sekoitettu rikosjuoni liittyi kauneuskilpailuihin. Elokuva kytkee kiinteästi tekniikan opiskelun ja urheilun miehisyyteen, ja toisintaa näin niiden kuulumista erityisesti miesten elämänpiiriin.

Hannu Salmi on liittännyt *Polyteekkarifilmi*-näytelmäelokuvan mykkäkauden tavaratuotantoa ja teollisuutta esittelevien kaupunkikuvausten joukkoon. Kreikan Olympoksen jumalat kiinnostuvat tästä suomalaisten hankkeesta ja lähettävät Afroditen ja Hermeksen tarkkailemaan tilannetta. Afrodite osallistuu Helsingissä kauneuskilpailuihin, mutta kansakilpailijat päättävät kidnapata hänet. Rikosdraaman keskelle on sijoitettu mainoksia.<sup>263</sup> Suomalaisista dokumentti- ja lyhytelokuvista kirjoittaneet Jari Sedergren ja Ilkka Kippola ovat todenneet, että Viljo Castrénin ja Rafael Roosin käsikirjoittaman elokuvan alku on hieno osoitus elokuvaleikkaamisesta, ja samaan aikaan syntyneisiin kansainvälisiin olympiafilmeihin verrattuna urheilujaksojen yhteensovittaminen on esimerkillisen sujuvaa. Elokuvan arvostelu Uudessa Suomessa oli positiivinen, mutta elokuva tuotti ylioppilaskunnalle suuret tappiot, 12 500 markkaa.<sup>264</sup>

Elokuva on hyvä esimerkki kaikille avoimesta populaarijulkisuudesta, jossa kansallisesti kiinnostavan urheilutapahtuman ympärille rakennetussa hankkeessa myös autoilla oli oma näkyvä roolinsa. Olympiaurheilijoiden saapumista Suomeen juhlistettiin vuonna 1924 näyttävästi ajeluttamalla heitä läpi Helsingin suuren yleisömäärän seuratessa autokulkuetta katujen reunoilla. Kuvateksti kertoi juhlallisuuksista näin:

---

<sup>262</sup> *Polyteekkarifilmi* (1924).

<sup>263</sup> Salmi 1999, 96.

<sup>264</sup> Sedergren & Kippola 2009, 97.



Koko kaupunki tahtoi olla henkilökohtaisesti kiittämässä reippaita poikiamme, jotka uroteoillansa olivat taas kiidättäneet Suomen maineen kauas maailman kaikkiin ääriin. Kuvassamme lähtö laivarannasta autoajelulle vastaanottojuhallsuuksien tapahduttua. Ensimmäisessä autossa Suomen lippu, toisessa Ritola vanhan isänsä kanssa.<sup>265</sup>

Olympiakisoissa menestyneiden urheilijoiden vastaanottaminen autoilla toistui myös vuonna 1928, jolloin Amsterdamin olympialaisista palaavat urheilijat ajelutettiin Eteläsatamasta pitkässä autokulkueessa läpi Helsingin. *Suomen Kuvalehdessä* julkaistussa kokosivun kuvassa Vanhan Kauppahallin kohdalla on runsaasti yleisöä seuraamassa autoletkaa kadun reunoilla. Kuvateksti kertoi: ”Voittajat saapuvat. Kotimaa ottaa juhlallisesti vastaan olympialaispoikansa 11.8.28.”<sup>266</sup>

Autoilla ajetuista reklaamikulkueista kirjoitti myös Otavan mainospäällikkö H. J. Viherjuuri *Suomen Kuvalehdessä* vuonna 1925 Saksan reklaamimessuista kertovassa jutussa, jossa kuvituksena oli erään ”viehättävän sukkaliikkeen” kuorma-auto, jonka lavalla oli runsas joukko naisia ja ohjaajan kopista kurkisti naispuolinen kuljettaja.<sup>267</sup> Vuonna 1926 puolestaan esiteltiin kuvana reklaamiautoa, jossa Tampereen Radioyhdistys myy arpoja Tampereen Kauppatorilla. Kuvateksti kertoi, että ”meilläkin jo osataan käyttää uudenaikaisia reklaamivälineitä”.<sup>268</sup> Mainosalan järjestäytymisen kannalta tärkeä vuosi oli 1928, jolloin perustettiin maan ensimmäinen alan järjestö: Reklaamimiesten kerho. Puheenjohtajaksi valittiin myös *Suomen Kuvalehden* toimituskuntaan kuulunut H. J. Viherjuuri. Kerho järjesti polyteekkareiden avulla mainoskulkueen Helsingissä helmikuussa 1928.<sup>269</sup>

Auton kasvanut merkitys kulutustavarana ja yleisön valistamisen tarve ilmeni suurissa autonäyttelyissä, joita järjestettiin Helsingissä vuosina 1926–1928. Suomen ensimmäinen autonäyttely järjestettiin Kaartin maneesissa

<sup>265</sup> Voitokkaiden olympiamiestemme paluu. *Suomen Kuvalehti* 30/1924, 989.

<sup>266</sup> Kuva: Voittajat saapuvat. *Suomen Kuvalehti* 34/1928, 1493.

<sup>267</sup> H.J. Viherjuuri: Käynti Saksan reklaamimessuilla. *Suomen Kuvalehti* 26–27/1925, 916.

<sup>268</sup> Kamerasaalista sieltä täältä. *Suomen Kuvalehti* 11/1926, 376.

<sup>269</sup> Samana vuonna kerho järjesti reklaamimessut, joiden idea oli lainattu Saksasta ja Ruotsista. *Suomen Kuvalehti* julkaisi myös erityisen mainonnalle omistetun teemanumeron. Heinonen & Kontinen 2001, 73–74.

Helsingissä 20.–28.2.1926.<sup>270</sup> Samaan aikaan järjesti kaksi autoliikettä omat näyttelynsä Helsingissä, koska ne eivät yhteisnäyttelyn ilmoittautumisaikana kuuluneet autokauppiaiden yhdistykseen, eivätkä näin ollen saaneet näyttelytilaa Kaartin Maneesista. Suomen Auto Oy piti oman näyttelynsä autohallissaan Stenbäckinkadulla ja Nikolajeff J:or Oy piti näyttelyn Kappelissa.<sup>271</sup>

*Autoilija*-lehti kehui Kaartin maneesissa Helsingissä keväällä 1927 pidettyä autonäyttelyä ”autoilukulttuurimme kannalta” ilahduttavaksi. Vuosittaisten autonäyttelyiden odotettiin palvelevan sekä suurta yleisöä että autoja myyviä liikkeitä.<sup>272</sup> Suurella yleisöllä tässä tapauksessa tarkoitettiin ennen kaikkea niitä, jotka olivat aikeissa hankkia auton. *Suomen Kuvalehdessä* kerrottiin, että näyttelyn avajaisissa oli ollut paikalla myös tasavallan presidentti.<sup>273</sup>

Lehdissä esiteltiin myös muissa maissa pidettyjä autonäyttelyitä. *Suomen Kuvalehti* kertoi syksyllä 1922 suurten automobiilinäyttelyiden Berliinissä, Lontoossa ja Pariisissa selvästi osoittaneen ”vielä suhteellisesti nuoren automobiiliteollisuuden suunnattoman kehityksen sotavuosina ja rauhanteon jälkeen.”<sup>274</sup> *Autoilija*-lehdessä todettiin Lontoon vuoden 1927 autonäyttelyn todistavan automobiilin saavuttaneen valtavan suosion myös suuren yleisön keskuudessa: ”Tämän todistaa parhaiten ne tuhannet ihmiset, niin miehet kuin naisetkin, jotka niinä kymmenenä päivänä, joina näyttely oli avoinna, kiertelivät sitä, etsien makunsa ja varojensa mukaista autoa.” Lontoon näyttely kesti 10 päivää. Ensimmäistä kertaa sitten vuoden 1913 myös Saksa oli mukana. Lisäksi näyttelleanijoina oli amerikkalaisia, ranskalaisia, itävaltalaisia, italialaisia ja belgialaisia.<sup>275</sup> Sean O’Connellin mukaan johdettavassa brittiläisessä autoalan lehdessä *Autocarissa* julkaistiin vuosittaisten näyttelyiden aikaan suurelle yleisölle tarkoitettuja huvittavia tarinoita, joissa toistettiin perinteisiä käsityksiä sukupuolesta ja autosta. Esimerkiksi vuonna 1927 lehdessä julkaistiin tarina naisesta, joka oli lähettänyt Rover-yhtiölle

---

<sup>270</sup> *Suomen Kuvalehti* 9/1926, 295.

<sup>271</sup> *Suomen Kuvalehti* 9/1926, 300.

<sup>272</sup> Tämän keväinen autonäyttely. *Autoilija* 1/1927, 6.

<sup>273</sup> Autonäyttely. *Suomen Kuvalehti* 13/1927, 471.

<sup>274</sup> Autoista. *Suomen Kuvalehti* 13/1922, 338.

<sup>275</sup> Lontoon Automobiilinäyttely. *Autoilija* 7/1927, 18.

villapuseron ja esittänyt toiveen sen väreihin sopivasta autosta.<sup>276</sup>

*Autoteollisuus*-julkaisussa vuonna 1928 johtaja J. Korpivaara kertoi Pariisiin autonäyttelyllä olevan aina oma kansallinen leimansa ja erityisesti ranskattarien olevan erittäin kiinnostuneita autoista.<sup>277</sup> Eurooppalaiset autonäyttelyt kiinnostivat siis sekä miehiä että naisia lehtien mukaan. Auto-teollisuuden uutisoinnin taustalla voi olettaa olleen myös kaupallista strategiaa, jolla vedottiin naispuolisiin kuluttajiin.

Vuoden 1928 Kaartin maneesin autonäyttely oli herättänyt jo etukäteen keskustelua siitä, miksi autokauppiaiden pitäisi osallistua näyttelyihin kalliilla kustannuksilla ja miksi yleisöä vaivattiin katsomaan näyttelyitä ja ”tämän viimemainitun takia käytetään n.k. suurta-rumpua, s.t.s., yleistä sanaa apukeinona”. Insinööri J. E. Tuokkolan *Autoilija* -lehteen kirjoittaman pääkirjoituksen alku kuvaa ensinnäkin hyvin sitä, että autoilusta oli tullut aihe, josta käytiin keskustelua julkisuuden areenoilla ja keskustelut laajenivat mediavälitteisesti paikallista tai pientä ryhmää laajemmalle yleisölle. Toinen pääkirjoituksessa huomionarvoinen seikka on se, miten Tuokkola perusteli autonäyttelyiden tarvetta: ”Näyttelyjen tarkoitus yleensä on opettaa yleisöä, esittää sille yhdessä kohdin tekniikan saavutuksia ja saada katsojia käyttämään yhä enemmän omaa järkeänsä niin kutsutun vertailun kautta.” Kenelläkään ei Tuokkolan mukaan ole aikaa perehtyä erikoisliikkeiden valikoimiin ja ”pätevöityä” jokaisella alalla. Autokaupoillakin oli vaarana ”lipeäkieliset myyjät, ”jymäytetyksi tuleminen” ja ”trokaaminen”. Autonäyttelyissä yleisön oli mahdollista tehdä vertailuja ja säästää rahaa, jolloin matkustamisen ja pääsylipun hintakin tuli korvattua. Autonäyttelyt olivat tärkeitä myös eri automerkkejä maaseudun kaupungeissa ja liikekeskuksissa myyville asiamiehille. Kolmannelle ryhmälle eli ammattikuljettajille näyttelyt olivat Tuokkolan mukaan leipäkysymys: ”Tämä luokka kuuluu käsityöläisjoukkoon, jonka toimeentulo on enemmän individuaalista ja riippuvaa kunkin yksilön omista ponnistuksista taloudellisen asemansa parantamiseksi.” Pääkirjoituksen loppu kertoo, ettei näyttelyiden tavoitteena ollut vain autojen myyminen, vaan laajempi autoilijoiden etujen ajaminen. Autojen

<sup>276</sup> O’Connell 1998, 55.

<sup>277</sup> Automiehen matkahavaintoja. *Autoteollisuus* 5/1928, 1.

lukumäärän kasvaessa olisi helpompi vaatia tieverkoston kuntoon laittamista.<sup>278</sup> Autoilijoiden etujärjestön lehdistä voi näin lukea rivien välistä myös vastajulkisuuden ääniä. Autojen ehdoilla tapahtuvaa tieverkoston kehittämistä pyrittiin sitä vastustaville perustelevaan ja edistämään eri taktiikoin.

Helmikuun 18. päivänä 1928 alkaneen Kaartin maneesissa järjestetyn kolmannen autonäyttelyn toimeenpani Suomen Automobiilikauppiaitten yhdistys ja sen järjesti Osuuskunta Suomen Messut. Näyttely kesti kahdeksan päivää. Avara maneesi oli *Autoilija* -lehden mukaan ”aistikkaasti” koristeltu professori Carolus Lindbergin johdolla. Juhlallisissa avajaisissa oli 200 kutsuvierasta. Paikalla oli tasavallan presidentti puolisoineen, hallituksen edustajia, eduskunnan puhemies, diplomaattikuntaa, keskusvirastojen edustajia ja sanomalehtimiehiä. Näyttelyssä kävi kaikkiaan noin 20 000 näyttelyvierasta.<sup>279</sup> *Suomen Kuvalehti* esitteli näyttelyä kuvin kahdella sivulla ja kertoi näytteillepanijoita olleen 18 toiminimeä, jotka edustivat 40 automerkkiä. Kuvatekstissä todettiin: ”Näyttelyn saaman suuren huomion perusteella voi päätellä, että autonomistajain lukumäärä tänä vuonna huomattavasti lisääntyy.”<sup>280</sup>

Yleisiä autonäyttelyitä järjestettiin kolmena vuonna peräkkäin, mutta vuonna 1929 niitä ei enää järjestetty. *Autoilija*-lehden pääkirjoituksessa todettiin, että valistus- ja herätystoimintaa ei enää tarvittu samassa määrin kuin edellisinä vuosina. Talous oli kuitenkin suurin syy, miksi autokauppiaat eivät halunneet järjestää näyttelyä.<sup>281</sup> Tästä syystä Fordin maaliskuussa 1929 Taidehallissa Helsingissä järjestämä autonäyttely herättikin suurta huomiota. *Ford-uutisissa* näyttelyä mainostettiin kertomalla, että Helsingissä järjestetään samaan aikaan lentopäivät ja lentonäyttely, ”joten maaseudulta saapuva yleisö voi suorittaa kaksi asiaa yhdellä matkalla.”<sup>282</sup> Pääsylippu maksoi 3 markkaa, mutta tästä huolimatta näyttelyssä kävi kaikkiaan 9635 henkeä, joista yli 3000 vapaalipulla. Ford järjesti erikoisvierailuja kouluille,

---

<sup>278</sup> J. E. Tuokkola: Pääkirjoitus. *Autoilija* 1/1928, 3-4.

<sup>279</sup> Kolmas autonäyttely. *Autoilija* 3/1928, 9-10.

<sup>280</sup> Suomen kolmas autonäyttely. *Suomen Kuvalehti* 9/1928, 341.

<sup>281</sup> E.H: Miksi tänä vuonna ei pidetty autonäyttelyä. *Autoilija* 4/1929, 5.

<sup>282</sup> Suuri Ford näyttely Taidehallissa. *Ford-uutiset* 1/1929, 1.

yhdistyksille ja tehdaslaitoksille.<sup>283</sup>

Kuten sukupuolihistoriallisessa tai feministisessä teknologian tutkimuksessa on osoitettu, käyttäjien ottaminen analyysin kohteeksi on muuttanut teknologian historian kertomusta, jossa pääosassa pitkään olivat olleet ”miehet ja heidän koneensa”. Kuka on ”käyttäjä”, ei ole lainkaan epäolennainen kysymys. Kysymykseen ei ole myöskään yksinkertaista vastausta.<sup>284</sup> Tässä suurta yleisöä analysoineessa tutkimuksen ensimmäisessä pääluvussa olen halunnut osoittaa, miten monin tavoin auto oli läsnä myös niiden ihmisten elämässä, jotka eivät ajaneet autoa itse. Autoilu, kulttuuri ja sukupuolijärjestelmä muotoutuivat yhdessä rinnakkain ja lomittain. Lehtikirjoittelussa autojen alle säntäilevän katuyleisön representaatioilla esitettiin katukultuurin ongelmaa autoilijoiden näkökulmasta. Samalla näillä representaatioilla tuotettiin sukupuolittuneita käsityksiä ”miesten” ja ”naisten” tavasta liikkua liikenteessä. Miehet ja naiset esitettiin toistuvasti erilaisina ja useimmiten myös toisilleen vastakkaisina. Koska suurin osa autoilijoista todellisuudessa oli miehiä, jalankulkijan roolissa esitettiin näissä fiktiivisissä tarinoissa nainen autoilijoiden ja katuyleisön vastakkaisuutta ja konfliktia korostamassa. Näin samalla pidettiin yllä sukupuolieroa. Jalankulkijat tai ”jalkamiehet”, kuten usein 1920-luvulla käytetty termi kuului, olivat luonnollisesti todellisuudessa sekä miehiä että naisia. Sukupuolihistoriallisesta näkökulmasta merkillepantavaa on, miten toistamalla metaforia ”päättömät kanat” tai ”kaakattavat kanaparvet” ”jalankulkijaan” liitettiin feminiinisiksi miellettyjä ominaisuuksia, ja jalankulkijan oletukseksi sukupuoleksi konstruoitui ja vakiintui naissukupuoli. ”Autoilijan” sukupuoleksi tässä katuyleisöä koskevassa keskustelussa määrittyi oletusarvoisesti miessukupuoli, vaikka todellisuudessa ratin takana saattoi yhä useammin istua myös nainen.

Ottamalla jalankulkijat mukaan analyysiin olen halunnut korostaa autoilun sukupuolittumista prosessina, joka on samalla osa laajempaa kysymystä liikkumisen sukupuolittumisesta. Kun tutkimuksellinen katse kohdistetaan myös muihin autojen käyttäjiin kuin autoilijoihin, autoilun miehiseksi miel-

<sup>283</sup> Tämän vuoden Ford-näyttely Taidehallissa. *Ford-uutiset* 2/1929, 2.

<sup>284</sup> Oudshoorn & Pinch 2003, 4–6.

letty historia muuttuu. Passiivisina tai näkymättöminä olleet naiset tulevat tästä näkökulmasta tarkasteltuina aktiivisiksi toimijoiksi ja osaksi autoilun historiaa. On huomionarvoista, että sukupuolieron ja sukupuolijärjestyksen tuottaminen ja ylläpitäminen on autoilijoita ja suurta yleisöä koskevissa representaatioissa ollut merkityksellisempää kuin se, millaisia ”naiset” tai ”miehet” todellisuudessa liikenteessä olivat.

Kaupallisten autoilutapahtumien tarkastelulla olen puolestaan pyrkinyt osoittamaan, että autokulttuuri ei ollut yksinomaan liikennekulttuuria tai jonkin kirjallisen ryhmän koneromantiikkaa. ”Suuri yleisö” tulee ymmärtää heterogeenisenä ryhmänä. Autojen ympärille rakentui uudenlaista kulutuskulttuuria ja viihdettä massoille, ja messuista ja autonäyttelyistä tuli kuluttamisen ympärille rakentunutta vapaa-ajan viettoa. Autonäyttely- ja messutoiminta oli kaupunki- ja erityisesti pääkaupunkikeskeistä, mutta niihin matkustettiin kauempaakin, ja tietoa niistä välittyi lehtien kautta myös laajemmalle yleisölle. Autonäyttelyjen arvostusta ja kansallista merkitystä kohottivat avajaisiin kutsutut arvovieraat tasavallan presidentti mukaan lukien. Autosta, jota pelättiin, vihattiin ja väisteltiin, muodostui ajan myötä jotain sellaista, jonka katsomisesta oltiin valmiita maksamaan. ”Suurella yleisöllä” alettiin aikaisempaa useammin kirjoittelussa tarkoittaa vuokra-autojen tai autoliikkeiden asiakkaita ja autoilijoita.

### III Autoilijan sukupuoli

---

Varhaisen autoilun miehisyttä on aikaisemmassa suomalaisen autoilun historian tutkimuksessa useimmiten pidetty itsestäänselvyytenä, jolle yksinkertaisimmaksi selitykseksi on riittänyt naispuolisten autoilijoiden vähäinen lukumäärä. Tilastollisesti autoilijoiden lukumäärää tarkasteltaessa 1920-luvun autoilija olikin useimmiten mies.<sup>285</sup> Diskursiivisesta näkökulmasta toteutetuissa tutkimuksissa on usein toistettu kirjallisuudesta, elokuvista ja mainoksista tutuksi tullutta representaatiota uudesta naisesta ratin takana.<sup>286</sup> Tässä luvussa tavoitteeni on esittää monipuolisempi tulkinta ja tarkastella autoilijan sukupuolittumista prosessina.

Kiinnitän aluksi huomiota kieleen ja käsitteisiin, joita autoilijoista puhuttaessa käytettiin. Toistuvasti erilaisissa teksteissä käytetyt ”auto-” ja ”moottorimies” nimikkeet olivat keskeisiä autoilijan miehisen sukupuolen rakentumisen prosessissa. Tarkastelemalla rinnakkain reaalisia ja fiktiivisiä autoilijoita pyrin tuomaan esille sitä, miten julkiset esitykset sukupuolesta ovat aina myös suhteessa yksityiseen ja yksilöiden subjektiiviseen identiteettiin. Autoilijoiden keskinäisiä eroja rakennettiin erityisesti autoilijoiden etujärjestöjen omissa äänenkannattajalehdissä, joista näkyvimpiä olivat elitisti-

---

<sup>285</sup> Ks. esim. Mauranen 2001, 49, 59.

<sup>286</sup> Ks. esim. Tapioharju 2010 ja Haavisto 2011.

nen Suomen Autobiili Klubin *Moottori* ja tyväenluokkainen Suomen Autoilijaliiton *Autoilija*. Analyysissäni huomioin ja tuon esille myös muita eroa tuottaneita tekijöitä autoilijaryhmien välillä kuin sukupuolen: luokan, ammatin ja kaupunki-maaseutu-jaon.

Aineistoni teksteissä tuotettiin kuitenkin toistuvasti ajatusta toisilleen vastakkaisista mies- ja naisautoilijoista. Autoilijan fiktiivisissä esityksissä huumori oli yleisimmin käytettyjä sukupuolen tuottamisen strategioita. 1920-luvun autoilujulkisuudessa toistuivat erilaiset autoilijan kulttuuriset kuvat. Sukupuolijärjestelmän muutosta symboloineen uuden naisen rinnalla pakinoissa ja pilapiirroksissa autoa ajoi uutta tekniikkaa ymmärtämätön nainen. Tarkastelu tässä luvussa etenee autoilijan käsitteestä kahden autoilijajärjestön tarkasteluun ja tämän jälkeen naispuolisiin autoilijoihin. Käsitelen ensin todellisia autoilijoita ja viimeisessä alaluvussa representaatioita miehistä ja naisista autoilijoina.

## 1 Autoilija ja automies

### *Omistaja-autoilijoita ja autonkuljettajia*

*Autoilijan* käsite vaatii tulkintaa, sillä autoilijoiksi kutsuttiin kontekstista riippuen sekä autojen omistajia, niiden ohjaajia että vuokra-autoilijoita. Käsitteen aikalaismerkitysten ja autoilun sukupuolittumisen prosessin ymmärtämiseksi on aiheellista palata lyhyesti 1900-luvun alkuun, jolloin ensimmäiset autot saapuivat Suomeen.

Kun autoja alkoi olla liikenteessä yhä useampia, syntyi tarve rekisteröinnin yhtenäistämiseksi ja uusille asetuksille. Kaupunkien järjestyssääntöihin tuli määräyksiä ajoluvasta eli ajokortin esimuodosta. Helsingissä automobiililiikenteen järjestyssäännöt annettiin vuonna 1907. Ensimmäisen ajoluvan Suomessa sai kirjailijana ja kustantajana tunnetuksi tullut Yrjö Weilin elokuussa 1907.<sup>287</sup> Weilin oli myös Suomen ensimmäisiä ja tunnetuimpia autokauppiaita. Vuonna 1914 Weilin toimitti auton hoitoa ja kuljetusta käsitelleen *Auto-kirjan*, josta otettiin myöhemmin useita painoksia ja jo-

---

<sup>287</sup> Sornikivi 1996, 14–20.



hon tässäkin tutkimuksessa on tullut jo aiemmin viitattua. Helsinkiläiset tunsivat värikkään ja elämäniloisen Weilin autonharrastajana, joka kuljetti Kirjailijaliiton kokousten jälkeen kollegoitaan automobiilillaan ympäri kaupunkia.<sup>288</sup> Weilin kirjoitti *Moottori*-lehteen vuonna 1923 ”Autoilusta Suomessa” ja kertoi saaneensa ensimmäisen autonsa vuonna 1906. Hän muisteli ensimmäisiä autoajeluja ystävänsä Akseli Gallen-Kallelan kanssa seuraavasti:

Jos nykyinen autoilija ajaisi niin arkojen hevosten joukossa kuin aikoinaan minä, niin hämmästyisi hän suuresti, sillä eräälläkin matkalla, jolloin Gallen-Kallela oli mukana, hän väitti vähintään kolmen hevosen kiivenneen kärryineen puuhun. Ja se on jo jotakin.<sup>289</sup>

Täsmällistä tietoa ei ole olemassa siitä, kuinka paljon ajolupia Suomessa myönnettiin vuosien 1907 ja 1914 välillä, sillä katsastusmiehet pitivät konttoreita ja kortistoja kodeissaan kukin omalla tavallaan. Suomen itsenäistyttyä autojen rekisteröinti, katsastus ja ajoluvan myöntäminen yhtenäistyivät vuonna 1922, jolloin tehtiin koko valtakuntaa koskevat säännökset.<sup>290</sup>

Ennen valtakunnallisia säännöksiä autojen rekisteröinti oli paikallista, lääni- ja kaupunkikohtaista. Kaupunkien poliisilaitokset pitivät yllä rekisteriä automobiileista. Kirjoihin merkittiin yleensä auton juokseva rekisterinumero, auton omistajan nimi ja kuljettajien nimet. Autojen omistajat eivät välttämättä itse ajaneet autoja. Tämä käy ilmi esimerkiksi vanhimmasta säilyneestä Helsingin poliisilaitoksen yksityisautoluettelosta vuodelta 1912, johon on kirjattu neljä naispuolista auton omistajaa. Henrika Aholan autolle numero 80 on kirjattu kolme eri kuljettajaa. Vuokra-autoyrittäjien Hilma Irene Heleniuksen, Ellen Dagmar Jegeroffin ja Bertha-Olivia Löfvströmin omistamille vuokra-autoille on kirjaan merkitty useita kuljettajia vuonna 1912.<sup>291</sup> Koska kyseisiä naisia ei ole ilmoitettu autojensa kuljettajiksi, on todennäköistä, että he eivät itse ajaneet, vaan auto oli heille tulonlähde.

<sup>288</sup> Häggman 2008, 297–298. Helsinkiläisistä autokaupoista kirjoittaneen Kalevi Karusuoon mukaan Weilin ajoi Eero Erkon myymällä 10 hevosvoimaisella POPE-Hartford vaunulla. Karusuo 2004, 24–27.

<sup>289</sup> Yrjö Weilin: Autoilusta Suomessa. *Moottori* 1/1923, 5.

<sup>290</sup> Sornikivi 1996, 86–90.

<sup>291</sup> Försti 2005, 32–33.

Autoja ajoivat kirjaan merkityt miespuoliset autonkuljettajat. Myös muiden kaupunkien poliisilaitosten luettelot kertovat, että autojen omistajat ajoivat vaihtelevasti omistamiaan autoja. Esimerkiksi Tampereen ja Oulun ensimmäisten vuokra-autoyrittäjien joukossa oli naisia, jotka eivät tietävästi ajaneet itse.

Tampereella vuokra-auto numero 17 tuli kauppiaan vaimo Amalia Wilhelmiina Hellmanin (s.1862) haltuun 1.7.1914 ja sitä ajoi Lauri Joh. Lindholm. Auton numero 20 omisti rautatiekirjurin rouva Ida Maria Durchman (s.1884) ja ajomies oli Johan Fredrik Ruissalo. Asemapäällikön leski Rosa Emilia Ahonius (s.1863) omisti auton numero 22 vuoden 1915 toukokuun alusta lähtien ja hänellä oli kaksi miespuolista ajomiestä. Tampereen taksiautoilua tutkinut Aila Hintsa on kiinnittänyt huomiota siihen, että Tampereella vuosina 1907–1921 lupaa automobiililla harjoitettavaa pika-ajuriliikennettä varten hakeneista pääosa oli nuoria miehiä. Hakijoista 13 oli alle 25-vuotiaita ja hakijoiden keski-ikä oli alle 30 vuotta. Vanhimpia hakijoita olivat kaksi 52-vuotiasta naista: kauppiaan vaimo Hellman ja leski Ahonius.<sup>292</sup>

Tietokirjailija Reijo Valta on koonnut tiedot Oulun kaupungissa vuosina 1914–1922 rekisteröidyistä autoista ja Johanna Hankonen on tutkinut Oulun taksiautoilun historiaa.<sup>293</sup> Valta kertoo vuosina 1914–1916 taksiyrittäjänä toimineen rouva Maria Anna Raakin jättäneen elinkeinoilmoituksen toukokuussa 1914. Raakin autoa ajoivat kuljettajat Juho Oja, Kustaa Markuksela ja Kaarlo Moilanen. Tasan kaksi vuotta myöhemmin Raak ilmoitti myyneensä vuokra-auton, ja kilvet siirtyivät Atte Merikallion omistaman Otavan Konekaupan autolle. Raak omisti myös yksityiskäytössä olleen henkilöauton.<sup>294</sup> Hankosen tekemään taulukkoon Oulun vuokra-autoilijoista vuosina 1909–1919 auton numero kolme omistajaksi on merkitty vetu-

<sup>292</sup> Hintsa 1999, 26, 28, 33.

<sup>293</sup> Tässä tutkimuksessa on käytetty lähteenä Oulun taksiautoilijoiden kanssa yhteistyönä tehtyä kirjaa *Vuosisadan matka. Oululaisen taksiautoilun historia 1909–2006*, joka on toimitettu kahdesta Oulun yliopistossa tehdystä pro gradu-tutkielmasta. Johanna Hankosen pro gradu: *Harvojen huvittelusta hyötyajoksi – Oulun taksiautoilun historia 1906–1939* (2002) ja Tömmölä, Kalle: *Onneksi on oululainen taksi – Oulun taksiautoilun historia 1939–2003* (2004).

<sup>294</sup> Valta 2002, 13, 43.

rinkuljettajan vaimo Anna Maria Raak ja tämän jälkeen vuodesta 1916 Otava, jonka toimialaksi on merkitty ”kutomo- ja ompelutarvikeliike”.<sup>295</sup> Lähteissä oleva ero Raakin etunimien järjestyksessä ja Otavan toimialassa kertoo kirjavasta tavasta, jolla autoilijoita kirjattiin eri viranomaislähteisiin. Toisinaan nimistä kirjattiin vain etukirjaimet. Esimerkiksi Reijo Vallan luettelossa viranomaisten antamista numerokilvistä vuokra-auton numero neljä omistaja oli T:mi Oulun Auto, jonka oli perustanut E. L. Holmström kumppaneineen.<sup>296</sup> Hankosen eri viranomaislähteistä kokoama taulukko kertoo, että vuokra-auton numero neljä ”autoilija” oli merimiehen leski Erika Sofia Holmström (Oulun Auto) ja Holmströmillä oli todennäköisesti palkattu kuljettaja.<sup>297</sup>

Eri kaupunkien automobiililuettelot kertovat autoilun ensimmäisistä vuosikymmenistä Suomessa sen, että autoja oli vähän, suurin osa niistä oli ammattiliikenteessä ja miespuolisetkaan omistaja-autoilijat eivät välttämättä ajaneet itse autoa. Samalla ne kertovat siitä, että auto tarjosi uuden tulonlähteen myös naisille.

Historioitsija Virginia Scharff on tarkastellut omistaja-autoilijoiden ja autonkuljettajien suhdetta Yhdysvalloissa, jossa autoilu alkoi aikaisemmin ja laajemmalla määrällä kuin Suomessa jo 1800–1900-luvun taitteessa. Scharffin mukaan ensimmäiset omistaja-autoilijat vuosisadan taitteessa yksinkertaisesti määräsivät aikaisemmin hevosista ja vaunuista huolta pitäneen palveluskunnan hoitamaan niiden sijaan autoja. Autoilijan sukupuolittumisen näkökulmasta erityisen kiinnostava on Scharffin tekemä havainto: takapenkiltä autoa ohjanneita miespuolisia omistaja-autoilijoita kutsuttiin Yhdysvalloissa autoilijoiksi (”motorists”), kun taas naispuolisia omistaja-autoilijoita kutsuttiin matkustajiksi (”passengers”).<sup>298</sup> Tämä on hyvä esimerkki siitä, mikä merkitys kielellä ja käsitteillä on autoilun sukupuolittumisen prosessissa. Autoilija sanana herättää konnotaatioita aktiivisuudesta ja matkustaja passiivisesta kyydissä olijasta. Tässä Scharffin kertomassa esimerkissä

<sup>295</sup> Hankonen 2006, 27.

<sup>296</sup> Valta 2002, 4.

<sup>297</sup> Hankonen 2006, 26.

<sup>298</sup> Scharff 1999, 17–18, 68.

toisin sanoen aktiivisuus liitettiin miessukupuoleen ja passiivisuus nais-  
kupuoleen.

Australialainen historioitsija Georgine Clarsen on puolestaan tuonut esille sen, miten mullistavia muutoksia ensimmäiset autot toivat eri yhteis-  
kuntaluokkien väliseen totuttuun järjestykseen 1900-luvun alussa. Esimer-  
kiksi kun Bostonin NMKY avasi ensimmäisen autokoulun vuonna 1903, se  
täyttyi varakkaista mies- ja naispuolisista omistaja-autoilijoista ja miehistä,  
jotka toivoivat pääsevänsä autonkuljettajan ammattiin. Samoin Britanniassa  
ensimmäisiä autokouluja avattiin sekä vauraille ”herra ja rouva” autonomis-  
tajille että ammattikuljettajiksi haluaville miehille. Autoilu, auton käyttö ja  
huolto vaativat taitoja, joita oli opiskeltava sukupuoleen ja luokkaan kat-  
somatta.<sup>299</sup> Amerikkalaisen autoilun kulttuurihistoriaa tutkineen Cotten  
Seilerin kiteytys autoilun vuosisadan vaihteessa lupaamasta muutoksesta su-  
kupuoli- ja luokkajärjestykseen sekä siirtolaisten ja värillisten elämään Yh-  
dysvalloissa toimii sanaleikkinä paremmin alkuperäiskielellä kuin suomeksi  
käännettynä: ”In the United States at the turn of the century a car pro-  
mised not only transportation, but transformation.”<sup>300</sup> Vuosisadan taitteen  
Yhdysvalloissa auto ei luvannut ainoastaan kuljetusta vaan myös muutosta  
toisenlaiseksi.

Ensimmäisten autojen epävarmuus, huonot ja mutaiset tiet sekä luon-  
nonolosuhteet tekivät omistaja-autoilijoista, sekä miehistä että naisista,  
riippuvaisia miespuolisesta henkilökunnasta. Vaikka omistaja-autoilijat  
olisivat osanneetkin ohjata itse, heillä oli, kuten todettua, myös varaa pal-  
kata fyysisesti vahvempaa henkilökuntaa, kuljettaja tai mekaanikko, hoi-  
tamaan voimaa vaativat ja likaiset autoiluun liittyvät työt.<sup>301</sup> Käytännössä  
tämä tarkoitti miespuolisia palvelijoita. Cotten Seiler on määritellyt  
tätä omistaja-autoilijoiden riippuvaisuutta kuljettajista ja mekaanikoista  
feminiiniseksi. Ensimmäisten autojen käyttöön toistuvasti julkisuudessa  
liitetty muodikkaus, kulutus ja vapaa-aika sekä elitistiset omistaja-autoilijat  
liittivät autoilun enemmän feminiiniseksi ymmärrettyyn elämänpäiriin.

---

<sup>299</sup> Clarsen 2008, 13.

<sup>300</sup> Seiler 2008, 42.

<sup>301</sup> Ks. myös McShane 1994, 126; Merki 2002, 326–329

Vasta autoilun ”laskeuduttua” työväenluokkaan ja työhön liittyväksi välineeksi sen oli tarpeen alkaa herättää maskuliinisempia konnotaatioita.<sup>302</sup> Ymmärrän Seilerin tarkoittavan tällä ajatuksella samaa kuin Virginia Scharff, joka on korostanut sitä, miten vuosisadan ensimmäisinä vuosikymmeninä autojen markkinoinnissa ja julkisessa kirjoittelussa ylläpidettiin totuttua sukupuolieroa. Sähköautoa markkinoitiin meluttomana, hajuttomana, siistinä ja tyylikkäänä ja ennen kaikkea yksinkertaisena ja helposti ohjattavana kulkuneuvona naisille. Ensimmäisen kerran sähköautoa ajoi nainen vuonna 1899, jolloin ensimmäinen nainen sai myös ajoluvan Yhdysvalloissa. Sähköautot olivat pienempiä, hitaampia ja lyhyemmille matkoille tarkoitettuja kuin polttomoottoriautot. Kuvaavaa on, että Henry Ford osti vaimolleen Claralle sähköauton vierailuja ja lyhyitä matkoja varten samana vuonna kuin toi T-mallinsa markkinoille.<sup>303</sup>

Suomessa sähköautoja oli vähän. Harvinainen valokuva sähköautosta Suomessa vuodelta 1921 löytyy Carola Rosengrenin Ruissalon saaren huvila- ja vapaa-ajan elämästä kertovasta artikkelista. Tohtori Rafael Kyrklund käytti Elektra-merkkistä sähköautoa kulkiessaan Ruissalon huvilalta kaupunkiin töihin.<sup>304</sup> Turun kaupungin läheisyydessä sijainneelta saarelta pääsi siis ainakin kesäisin kulkemaan sähköautolla kaupunkiin.

Kuten James Flink on muistuttanut, todellisuudessa työssä käyvä keski-luokka kuten varakkaat liikemiehet, lääkärit ja insinöörit hankkivat autoja jo ennen Fordin T-mallin tuloa markkinoille Yhdysvalloissa. Mielikuva autoilusta yksinomaan ”rikkaiden muotihullutuksena” oli hänen mukaansa hevosten kasvattajien ja tallien omistajien ylläpitämä.<sup>305</sup>

Alun perin *Kotiliedessä* jatkokertomuksena ilmestyneessä Esti Heiniön kirjoittamassa viihderomaanissa *Punainen auto* (1930) kirjan sankari, insinööri ja konsulin poika Lauri Taipale kertoi kirjeessään työväenluokkaiselle tytölle siitä, mitä oppi Amerikan-matkallaan itsestään ja suhteestaan elämään seuraavasti:

<sup>302</sup> Seiler 2008, 54.

<sup>303</sup> Scharff 1999, 25, 33, 36-37.

<sup>304</sup> Kuva Turun maakuntamuseo. Rosengren 2004, 214.

<sup>305</sup> Flink 1975, 28.

Huomasin, että minun käytännöllinen kokemukseni oli aivan mitätön amerikkalaisten tovereitteni taitoon verrattuna. Osasin kyllä ajaa loistoautoa, omaani, mutta korjata siinä mahdollisesti ilmenevät viat – sehän ei kuulunut minulle. Minä palkkasin monttöörin autoani varten, ratsuhevoselleni sukijan ja hoitajan. Kaikessa osasin säästää itseäni. Mutta en tahtonut olla huonompi niitä kunnon poikia, joiden kanssa tein työtä, ja ennen pitkää kävin käsiksi kaikkeen säälimättä ennen huolella hoitamiani käsiä. Tein kuumeisesti työtä, opin rakastamaan työtä. Koko elämäni muuttui, se tuli rikkaammaksi ja iloisemmaksi. Nyt vasta tunsin eläväni minäkin – ansarikukka – mieheksi.<sup>306</sup>

Suojattua elämää viettänyt konsulin poika, jolle käytös ja moitteeton ulkoasu olivat aiemmin olleet sisältöä tärkeämpiä, paheksui aluksi ”eteenpäinpyrkivien ja aloiterikkaiden” amerikkalaisten virkatovereiden välittömyyttä. Matkallaan hän oppii kuitenkin uudenlaisia elämänarvoja, jotka konkretisoituivat siten, että loistoauton ohjaaja oppii mm. hoitamaan oman autonsa viat. Kirjailija Heiniö kirjoitti pakinoita myös *Autoilija*-lehteen, joten aihepiiri oli hänelle tuttu. Kirjan lainaus kuvaa esimerkkinä tässä sitä, miten myös kirjallisuudessa esitettiin ja toistettiin sosiaaliluokkien välisenä erontekijänä auton omistamisen, ajamisen ja hoitamisen suhdetta toisiinsa. Merkillepantavan usein autokirjoituksissa kerrottiin, miten asiat Yhdysvalloissa olivat ja millaista tulevaisuutta kohti tuli Suomessakin pyrkiä.<sup>307</sup>

Sukupuolen näkökulmasta edellisessä esimerkissä on huomionarvoista, miten auton hoito käytännöllisenä työnä mieltyy maskuliiniseksi toiminnaksi. Auton renkaan paikkaaminen, vaihtaminen ja auton huoltoon liittyvät kysymykset määrittyivät myös muissa kirjoituksissa miehiseksi työksi. Naisille, niin fiktiivisille kuin todellisillekin, taito huoltaa omaa autoa oli osoitus kykenevyydestä sellaisiin töihin, joiden ymmärrettiin kuuluvan miehen tehtäviin. Hilja Valtosen *Autotyttö*-näytelmässä autokuskina esiintyvä rikas Ulla-tyttö haluaa näyttää osaavansa itse paikata rikkoutuneen autonrenkaan. Ystävättären mielestä kumin korjaaminen olisi ollut parasta jättää

<sup>306</sup> Heiniö 1930, 124–125. Jatko-osa *Punaisen auton uusi ohjaaja* julkaistiin romaanina 1931. Aarnio & Loivamaa 1999, 72–74.

<sup>307</sup> Amerikkalaisuuden vaikutuksesta suomalaiseen kulttuuriin 1920-luvulla ks. esim. Immonen, Mäkinen & Onnela 1992, 16–17; Koivisto 1992, 38–60.

rengin hoidettavaksi.<sup>308</sup>

Naisiasianainen Helmi Tengénistä 1960-luvulla tehdyissä lehtihaastatteluisissa huomiota kiinnittää, miten niissä toistui Tengénin pärjääminen miehiseksi mielletyllä tekniikan saralla. Tämä johtunee sekä toimittajien tekemistä kysymyksistä että journalistisista tavoitteista, mutta myös Tengénin omasta tarpeesta osoittaa olevansa vähintään miesten veroinen tai näitä taitavampi autojen ja moottorien käyttäjä. *Aamulehden* haastattelussa vuonna 1968 Tengén kertoi, miten oli oppinut moottorien käytön alun perin ja miten hän edelleen yli 90-vuotiaana korjasi kaikki moottoriviat itse:

Sitten minä aloin kiinnostua moottoreista. Sortavalaan oli monta kilometriä ja meillä kävi paljon vieraita. Auto ja moottorivene olivat tarpeen, sillä ulkomaalaisiakin ystäviä oli ja heille piti näyttää paikkoja. Veljeni minut opetti käyttämään moottoria. Hän oli silloin Oulussa lääninkamreerina. Kun menin hänen luokseen, hän pumppasi ison tynnyrin täyteen vettä, ja sitoi perämoottorin tynnyrin reunaan kiinni ja sanoi, että katsohan nyt Helmi, miten moottori toimii. Siitä alkoi kiinnostus moottoreihin ja eikä se tunnu lainkaan sammuvan. Kyllä minä itse korjaan kaikki pienemmät moottoriviat ja kotonakin teen kaikki remonttityöt.<sup>309</sup>

Autoilun historian ensimmäisinä vuosina 1900-luvun taitteessa autojen omistajien ja ulkomaalaisten autonkuljettajien välinen asetelma herätti julkista keskustelua erityisesti Yhdysvalloissa. Ongelmalliseksi nähtiin valtakysymys, kuka arvokasta autoa oikeastaan ohjasi: työväenluokkaan kuuluva autonkuljettaja vai takapenkillä istuva vauras omistaja. Naispuolisten omistaja-autoilijoiden ja työväenluokkaan kuuluvien kuljettajien liikkuminen yhdessä autoilla nähtiin lisäksi sukupuolimoraalisesti sopimattomana. Eräät autonvalmistajat ratkaisivat tämän niin, että kuljettajan istuin oli selkeästi erotettu matkustamosta ja kaikkien nähtävissä.<sup>310</sup>

Kansainvälisessä tutkimuksessa omistaja-autoilijoiden ja henkilökohtaisten kuljettajien keskinäisiä suhteita on pohdittu luokka-, rotu- ja sukupuolikysymyksinä. Verrattaessa suomalaisen autoilun historiaa yhdys-

<sup>308</sup> Valtonen 1929, 20–21.

<sup>309</sup> Eeva Särkkä: 92-vuotiaana autonratissa. ”Kaikki menee hyvin, jos vain Märta on hiljaa”. *Aamulehti* 13.10.1968, 12.

<sup>310</sup> Scharff 1999, 18–22.

valtalaiseen, ranskalaiseen, saksalaiseen tai englantilaiseen on tärkeää pitää mielessä autoistumisen eriaikaisuus. Suomessa autoistuminen on tapahtunut huomattavasti myöhemmin kuin edellä mainituissa maissa. Tässä luvussa kertomani esimerkit yhdysvaltalaisesta keskustelusta autonomistajien ja -kuljettajien keskinäisistä suhteista ajoittuvat 1900-luvun alkuun. Suomalaisessa tutkimuksessa autonkuljettajia on tarkasteltu ennen kaikkea uutena ammattiryhmänä. Autoilun varhaisimmassa vaiheessa autonkuljettaja hankittiin samaan aikaan kuin auto. Ensimmäiset autot olivat epävakaita, ja kuljettajaa tarvittiin paitsi auton ohjaamiseen, myös sen käynnissä pitämiseen ja moottorin sekä vikojen korjaamiseen. Ammatti vaati erityisosaamista, jota oli harvoilla. Autonkuljettajien alakulttuuria tutkineen Tapio Bergholmin mukaan ensimmäiset henkilökohtaisiksi autonkuljettajiksi palkatut miespalvelijat olivat edellä mainituista syistä johtuen arvostettuja ja hyvin palkattuja.<sup>311</sup>

Autonkuljettajien järjestäytyminen alkoi 1910-luvulla. Tapio Bergholm kertoo kuljetusalan historiassa, että ensimmäinen automiesten osasto perustettiin Helsingissä, mutta ensimmäiset järjestäytyneet autonkuljettajat saattoivat yhtä hyvin olla turkulaisia. Suomen Kuljetustyöntekijäin Liiton ulkopuolella vuodet 1913–1916 pysytelleessä alajaostossa Turun Miespalvelijain ammattiosastossa oli vuonna 1914 jäsenenä automobiilin kuljettajia. Ei ole olemassa varmaa tietoa, milloin ensimmäiset autonkuljettajat liittyivät Turun osastoon. Helsingin Autonkuljettajien ammattiosasto oli periaatteessa olemassa jo vuoden 1913 alussa, mutta toiminta ei kuitenkaan käynnistynyt kunnolla eikä vakiintunut.<sup>312</sup>

Autojen tuontimäärien lähdeyttä kasvuun vuonna 1924 Helsingin Auto mainosti auto-opetusta *Suomen Kuvalehdessä* ilmoituksella, jossa vakuutettiin seuraavaa: ”Autonkuljettaja on ammattimies, jolta Suomessa pahimpanakaan aikana ei puutu ansiomahdollisuuksia. Autonohjaamisen taito kuuluu yleisivistykseen.” Yritys mainosti lahjakorttien sekä ammatti- että amatööri autonohjauskursseille olevan jotakin uutta ja ainutlaatuista ja ”varmasti paras ja tervetullein joulu- ja muu merkkipäivälahja nuorille ja varttuneemmassakin

<sup>311</sup> Bergholm 1999, 376.

<sup>312</sup> Bergholm 1988, 227–228.



ijässä oleville naisille ja miehille”.<sup>313</sup> Autokaupan mainoksessa tiivistyi käsitys, joka alkoi 1920-luvun kuluessa yleistyä myös muussa autoilua edistämään pyrkivässä kirjoittelussa: autonkuljettajan ammatti oli kirjaimellisesti miehen työtä, mutta autonohjaamisen taito tulisi kaikkien oppia.

### *Suomalaisia autonkuljettajia*

Elitistisenä pidetyn Suomen Automobiili Klubin lehdessä *Moottorissa* annettiin vuonna 1925 ”Käytännön alalta”-palstalla ohjeita ”autonomistajille, jotka itse hoitavat autoansa”.<sup>314</sup> Samana vuonna *Suomen Moottorilehden* pääkirjoituksessa puolestaan kritikoitiin 14. lokakuuta 1922 annettua asetusta automobiililiikenteestä ja samaan aikaan kirjattuja ensimmäisiä kuljettajan pätevyyttä koskevia sääntöjä. Vaatimuksia ajokortin saamiseksi pidettiin suorastaan mahdottomina: ”Miksi automobiilia pitäisi osata hoitaa, esim. jos on varaa palkata ammattitaitoinen kuljettaja?”<sup>315</sup> Kirjoittelu 1920-luvun lehdissä kertoo tilanteesta, jossa vauraat autojen omistajat saattoivat itse ajaa autojaan, mutta korjaaminen ja huolto olivat ammattitaitoisten autonkuljettajien tai mekaanikkojen työtä.

Autonkuljettaja oli monelle autonomistajalle paitsi tarpeellinen myös auton lailla symboli, joka kertoi autonomistajan varallisuudesta ja asemasta. Esimerkiksi 1920-luvulla tunnettu seikkailijatar, köyhistä oloista lähtöisin oleva Minna Craucher (Maria Vilhelmiina Lindell 1891–1932) osti vuonna 1926 Willys Knight -merkkisen auton Stockmannilta osamaksulla rakentaessaan itsestään mielikuvaa miljonäärinä ja hienona naisena. Kari Selénin kirjoittaman elämäkerran mukaan Craucher palkkasi kuljettajan, ”koska hieno daami ei itse aja autoa”. Craucher antoi ymmärtää kuljettajansa olevan venäläinen emigranttiruhtinas, mikä herätti julkisuudessa hänen toivomaansa huomiota. Todellisuudessa autonkuljettaja oli entinen lentäjä. Kuljettaja erosi tehtävästään parin viikon jälkeen huomattuaan, että Craucher oli antanut hänelle itsestään vääriä tietoja ja kyllästyttyään tämän loukkaa-

<sup>313</sup> Helsingin Auto Co:n mainos. *Suomen Kuvalehti* 51 & 52/1924, ilmoitussivu lehden lopussa.

<sup>314</sup> Käytännön alalta. *Moottori* kesäkuu/1925, 14.

<sup>315</sup> Pääkirjoitus. *Suomen Moottorilehti* 3/1925, 91.

vaan käytökseen. Myös autosta Craucher joutui myöhemmin luopumaan, koska ei pystynyt maksamaan sitä.<sup>316</sup>

Toisenlaiselta kuulostavat Vappu Tuomiojan (os. Wuolijoki) muistelmat suomalaisesta autonkuljettajasta Jussi Öhmanista. Öhman tuli perheeseen 18-vuotiaana kansalaissodan jälkeen. Tuomioja muisteli Otto Ville Kuusisen pyytäneen ystävänsä Hella Wuolijokea ottamaan Jussin töihin tämän vapauduttua vankileiriltä, jotta tällä olisi jokin työpaikka. Hella Wuolijoki laittoi Öhmanin autokouluun.<sup>317</sup> Helsingin poliisilaitoksen yksityisautoluettelon mukaan Johan Alvar Öhman aloitti Wuolijoen autonkuljettajana 19. lokakuuta 1920. Hella Wuolijoki ajoi autoa myös itse. Wuolijoen osoitteeksi kirjaan on merkitty Neitsytpolku 2 Helsingissä, jossa hän vietti talvet Merilinnaksi kutsutussa talossa. Auton sijoituspaikaksi yksityisautoluetteloon on kirjattu Iitin pitäjää, jossa sijaitti Wuolijoen vuonna 1920 ostama Marlebäckin kartano.<sup>318</sup>

Autonkuljettaja Öhman oli Vappu Tuomiojalle hänen omien sanojensa mukaan kuin isä tai uskottu ystävä vanhempien avioeron jälkeen. Hella-äiti oli kiireinen liikemies, joten palvelusväestä tuli nuorelle tytölle läheistä. Kuljettaja Öhman tunsikin myös itse kuuluvansa ”perheeseen”, mistä kertoo seuraava Tuomiojan muistelemalla tarina. Hella Wuolijoki oli huono maksamaan laskuja ja palkkoja, ja Vappu Tuomioja kertoi joskus kysyneensä, maksoiko Hella Jussille koskaan palkkaa. Tähän Jussi oli sanonut:

Herrajestas, minähän kuuluin perheeseen. Hella kustansi opintoni teollisuuskoulussa, ja kirjakaupasta sain Hellan laskuun ostaa tarvitsemäni kirjat ja kirjoitustarvikkeet. Hellahan minut koulutti. Ja sainhan minä rahaa silloin kun tarvitsin.<sup>319</sup>

Kesäisin Öhman toimi ”soföörinä” Marlebäckissä. Kuljettajaa ja autoa tarvittiin erilaisten tavaroiden kuten maitotonkkien ja torikuormien kuljetuksessa ennen kuin kartanoon hankittiin kuorma-auto. Autonkuljettajaa tar-

---

<sup>316</sup> Selén 1991, 55.

<sup>317</sup> Tuomioja 1997, 123–124.

<sup>318</sup> Yksityisautoista luettelo 1919–1920-1921, BhIII3,KA, Helsingin Poliisilaitos Liikenne-toimisto.

<sup>319</sup> Tuomioja 1997, 95.

vittiin myös kartanon lukuisten vieraiden kuljettamiseen. Talvella, jolloin auto oli laitettava ”pukeille”, Jussi Öhman opiskeli konemestariksi. Opiskelut kustansi Hella Wuolijoki, joten Öhman ei kehdannut pyytää palkkaa. Tuomioja muistelee tämän sopineen erinomaisesti Hella Wuolijoelle.<sup>320</sup> Erkki Tuomioja on teoksessa *Häivähdys punaista* luonnehtinut autonkuljettaja Jussi Öhmania ystävälliseksi ja viisaaksi kansanmieheksi.<sup>321</sup>

Erityisesti varhaisen autoilun ja luksusautojen kohdalla eroa autoilijoiden välille tuotti omistussuhde autoon. Omistaja-autoilijat saattoivat ajaa itse lyhyempiä huvimatkoja tai osallistua jopa autokilpailuihin, mutta heillä oli useimmiten mukanaan palkattu autonkuljettaja tai mekaanikko.<sup>322</sup> Esimerkiksi autoilua harrastaneen Karolina Eskelinin mukana kulki ”apupoika” (”en tjänstpojke”), joka näkyy myös Eskelinistä vuonna 1913 otetussa valokuvassa seisomassa auton takapuskurilla autoilijanlakki päässä.<sup>323</sup> Ammattimaiset autonkuljettajat olivat arvostettuja auton ja sen tekniikan käsitelytaitojensa vuoksi, mutta he harvemmin omistivat itse autoa.

Massatuotettujen autojen tulo markkinoille 1920-luvulla muutti suhdetta omistamiseen, sillä auton ostaminen oli mahdollista entistä laajemmille ihmisryhmille. Eroa autoilijoiden välille alkoikin tuottaa se, millaisella autolla ajettiin. Myös auton käyttötarkoituksen muuttuminen pelkästä huvi- ja vapaa-ajan autoilusta työkäyttöön on vaikuttanut autoiluun liitettyihin sukupuolittuneisiin merkityksiin. Ammatikseen autoa ajoivat pääasiassa miehet. Tässä tutkimuksessa lähteinä käytetystä aineistosta naispuolisista ammattiautonkuljettajista ei löydy mainintoja, mikä ei kuitenkaan kokonaan poissulje sitä, ettei joitain poikkeusnaisia olisi saattanut toimia satunnaisesti autonkuljettajina.

<sup>320</sup> Tuomioja 1997, 95,117, 123–124. Kuva Jussi Öhmanista auton ratissa. Tuomioja 1997, 158.

<sup>321</sup> Öhman on tallentunut myös kirjallisuushistoriaan, sillä hän on ollut esikuvana Matti-rengin hahmolle Hella Wuolijoen yhdessä Bertolt Brechtin kanssa kirjoittamassa näytelmässä *Herr Puntila und sein Knecht Matti*. Tuomioja 2006, 272–274.

<sup>322</sup> Ks. myös Scharff 1999, 17–18; Merki 2002, 326–329; Hagman 2009, 369–370.

<sup>323</sup> *Suomen Kuvalehti* 20/1928, 704; Söderhjelm 1930, 197.

## Automiehet

Työväen historian tutkija Tapio Bergholm on tutkinut suomalaisten autonkuljettajien alakulttuuria ja kutsunut erityisesti kuljetusliikenteessä työskennelleitä autonkuljettajia ”automiehiksi”. Autoon länsimaisessa kulttuurissa liitetty voima, sukupuolinen kyvykkyys ja itsenäisyys ovat liittäneet autoilun miehisyyteen, jota myös autoalan työntekijät ovat osaltaan vahvistaneet ja muokanneet. Autoliikenteessä pitkiä matkoja ajaneilla miehillä on ollut esimerkiksi mahdollisuus solmia tilapäisiä suhteita kulkevassa ammatissaan. Autonkuljettajan ammatti ja alan luonne on Bergholmin mukaan vetänyt puoleensa itsenäisyyttä korostavia miehiä. Toisaalta ammatikseen ajaneiden automiesten yhteiset tapaamiset kahviloissa, linja-autoasemilla, satamissa ja tavaroiden lastaus- ja purkupaikoilla ovat luoneet yhteenkuuluvuutta ja amatillista identiteettiä.<sup>324</sup>

Ammattiautonkuljettajien lisäksi sanaa ”automies” käytetään nykyään arkikielessä usein kuvaamaan miestä, joka harrastusmielessä on kiinnostunut autojen tekniikasta tai autourheilusta. Sana ”automies” vaikuttaa siis nykylukijasta tutulta, mikä asettaa riskin, että sen mieltää tarkoittaneen samaa myös menneisyyden toimijoille.<sup>325</sup> Sukupuolihistoriallisesta näkökulmasta aineistoa lukiessa onkin ollut tärkeää kiinnittää huomiota siihen, millaisia merkityksiä automiehelle 1920-luvulla annettiin. Julkisudessa autoilijoista yleisesti puhuttaessa käytettiin usein sukupuoleen viittaavia yhdyssanoja ”automies”, ”moottorimies” tai saatettiin puhua ”automiespiireistä”.

*Suomen Kuvalehden Autonumerossa* vuonna 1927 kysyttiin kolmen sivun mittaisessa jutussa ”Mitä automiehillä on sydämellä”. ”Automiehillä” jutussa tarkoitettiin ”maan tunnetuimpia autoilijoita”:

Suomen Kuvalehti on ollut utelias. Niin utelias, että se on saanut usean maamme tunnetuimman autoilijan aukaisemaan suunsa ja laukaisemaan maailmalle, mitä hänen aivoissaan liikkuu, minkälaiseksi hän yleensä kuvittelee jalan-

<sup>324</sup> Bergholm 1997, 41–42; Bergholm 1999, 371–388.

<sup>325</sup> Tahattomista anakronismeista ja tutkimuskohteen käsitettäväksi tekemisestä ks. Kalela 2000, 103–108.

kulkijan ja autoilijan onnettoman suhteen toisiinsa ja minkäläatuiseksi hän otaksuu Helsingin autoliikenteen vielä vuosien kuluessa kasvavan.<sup>326</sup>

Lehtijutussa tieliikennekulttuurin asiantuntijoina haastateltiin ja esitettiin kuvissa autojensa kanssa seuraavia miespuolisia autoilijoita: Rautatiekirjakauppa Oy:n toimitusjohtaja Akseli Kinnunen, lääketieteen ja kirurgian tohtori K. V. Tiisala, johtaja Onni F. Hammar, rakennusmestari Oskari Vilamo, tohtori J. L. Lydecken ja kunnallisneuvos Nest. L.<sup>327</sup> Haastatellut miehet olivat tunnettuja ja julkisuudessa esiintyneitä autourheilun harrastajia. Esimerkiksi lääketieteen tohtori J. L. Lydecken kuului Suomen Automobiili Klubin ensimmäiseen hallitukseen, ja hän oli myös myöhemmin seuran näkyvä toimija.<sup>328</sup> Juttu on erinomainen esimerkki tekstistä, jossa ”autoilija”-nimitys piti sisällään ajatuksen, että autoilija on ennen kaikkea miespuolinen. Jutussa naiseen viitataan vain autoliikenteen ”suurimpana epäkohtana”, katuyleisönä.<sup>329</sup>

Lehtikirjoittelussa ja mainoksissa automiehiin liitettiin erilaisia sukupuolittavia piirteitä ja ominaisuuksia. *Autoilija*-lehdessä nimimerkki Jäärä pakinoi vuonna 1929 ”automiehen hermoista”. Kirjoittaja ei itse ollut koskaan ajanut autoa, sillä kokemus oli opettanut, että ”varmaan mieheen tratissa” voi luottaa paremmin kuin tuuriin. Pakinassa lähdettiin juhannusaattona autoajelulle ”hyväsisuisen ja hevosvoimain kaikki konstit tuntevan automiehen” vanhalla ”Rypyllä”. Huonosta autosta huolimatta ”trattimies” hurjasteli ”satasta” vilkkailta maanteillä niin, että takana istuvat naisetkin olivat poikkeuksellisesti hiljaa.<sup>330</sup>

Pakinan automies halusi ja osasi ajaa lujaa. Kaupunkiin palatessa juhannusyönä vauhti sovitetttiin muiden kydyssä istuvien iloksi kahteenkymmeneen, mutta silloin auto törmäsikin ”ikäloppuun Ooppeliin” leveällä, tasaisella tyhjällä torilla. Koko seurue joutui poliisilaitokselle, missä komisario ihmetteli, miten heikkohermoiselta vaikuttava vapiseva autonkuljettaja oli

<sup>326</sup> Mitä automiehillä on sydämellä? *Suomen Kuvalehti* 12/1927, 428.

<sup>327</sup> Mitä automiehillä on sydämellä? *Suomen Kuvalehti* 12/1927, 428–430.

<sup>328</sup> Forselles, Artur af: Suomen Automobiili Klubi 10-vuotias. *Moottori* 9/1929, 5.

<sup>329</sup> Mitä automiehillä on sydämellä? *Suomen Kuvalehti* 12/1927, 429.

<sup>330</sup> Jäärä: Automiehen hermot. *Autoilija* 5/1929, 8-10.

koskaan voinut saada ajokortin. Tarinan loppu kertoi, mikä vie automiehen hermot:

Minkä arvellette tässä tapauksessa vieneen automieheltä hermot? Häpeä, häpeä sen teki. Ajatelkaa: kapealla maantiellä sataa kilometriä peijakkaanmoisessa autovilinässä ja leveällä tasaisella torilla vain yhden auton ollessa näköpiirissä - vauhti kaksikymmentä kilometriä - yhteentörmäys. Sitä eivät enää automiehenkään hermot kestä.<sup>331</sup>

Tarina rakentaa kuvan automiehestä miehenä, joka ei pelkää ajaa lujaa, on lujahermoinen, saa stereotyyppisesti esitetyt aina puheliaat naiset hiljaisiksi hurjilla ajotaidoillaan ja jonka ainoa häpeä on törmätä autiolla torilla hiljaisella vauhdilla toiseen autoon ja tehdä itsensä näin naurettavaksi muiden katseiden edessä.

Juha Siltala on miehen kunniaa käsittelevässä tutkimuksessaan viitanut kaskuperinteeseen, jossa joku uusi tyyppi luulee olevansa jotain, kunnes auktoriteettihahmo ottaa häneltä luulot pois. Auktoriteetin oikeuttaa asiantuntijuus, virallinen asema, oikeanlainen varustus tai ikä. Jutun kertoja ja kuulija saavat tyydytyksen tuntemalla jutun innokasta, mutta epäonnistunutta tyyppiä paremmin karun maailman toimintasäännöt.<sup>332</sup> Edellisessä tarinassa tällaista auktoriteettihahmoa edustaa komisario, jonka edessä vapiseva autonkuljettaja joutuu tunnustamaan oman nöyryytyksen hetkensä. Tarinan kertoja valmistelee kuljettajan häpeän hetkeä ylistämällä tämän ajotaitoja ja ylivertaisuutta kyyditettäviin verrattuna. Tarinan lukija voi odottaa kertomuksen päättyvän hiukan pilkalliseen nauruun. Toisaalta tarinassa on yhtäläisyyksiä Siltalan tutkimiin elämäkertoihin, joissa toistuu suomalaisen miehen tarve menestyä työssään, riippumattomuus muista ja alitajuinen pelko joutua naurunalaiseksi.<sup>333</sup>

Häpeää automiehelle tuottaa myös ”heikomman puoliskon” vieressä istuminen tämän ohjatessa autoa. Tästä kertoo seuraava esimerkki. *Autoilija*-lehdessä julkaistussa pakinassa ”Huono onni” liikemies Matti Oja lähtee Buick-autollaan Helsingistä Hämeenlinnaan mukanaan aviopuolionsa.

---

<sup>331</sup> Jäära: Automiehen hermot. *Autoilija* 5/1929, 8-10.

<sup>332</sup> Siltala 1994, 211.

<sup>333</sup> Siltala 1994, passim.

Matkalla tapahtuu kolari, ja epäonninen Matti erehtyy tarjoamaan taskumatista kiitosta ojasta auttaneille miehille. Nämä sattuvat olemaan virkavaltaa ja käy vielä ilmi, että Matilla ei ole edes ajokorttia mukana. Autonrattiin vaihtuu vaimo, mikä aiheuttaa Matille suurta häpeää:

Heikompi puolisko ohjaili sitten loppumatkan Matin rakasta eteenpäinviejää ja ties mitä lieneekin ajatellut tällä hetkellä heikkomuudestaan. Matilla oli ainakin kiusallinen tunne, että nyt jo vaimonsakin tuntee itsensä hänen yläpuolellaan olevaksi. Kaupunkia lähestyttäessä pääsi Matti kuitenkin tästä tunteesta, kun heikompi puolisko liikkeen vilkastumisen vuoksi pyysi Matia ohjaamaan loppumatkan. Matti tarttui kuin voittaja ainakin trattiin ja komea loppupinnistys alkoi.<sup>334</sup>

Häpeältä automiehen pelastaa vain se, että vaimo ei uskalla ajaa kaupungin vilkkaassa liikenteessä, vaan pyytää miehensä asettumaan takaisin ohjaajan paikalle. Kertomus huonosta onnesta päättyy kuitenkin huonosti, sillä kaupungissa virkavalta jälleen pyytää puuttuvia papereita.

Naurettavaksi joutumisen häpeää kommentoi myös L. Nordensvan, joka kirjoitti jokaisen autoilijan pelosta tulla naurun kohteeksi: ”Kuten tunnettua luulee jokainen autonkuljettaja itsensä parhaimmaksi vaikkakin näiden herrain häveliäisyys sekä alitajunnassa oleva pelko joutua naurunalaiseksi, estävät heitä puhumasta siitä.”<sup>335</sup> Kommentti luonnollistaa tässä ”jokaisen autonkuljettajan” tarkoittamaan vain ”herroja” toisin sanoen ei-työväenluokkaisia miespuolisia autoilijoita.

Automiehisisyyteen liittyi nopeus, vauhti ja rohkeus. Raoul af Hällström kirjoitti vuonna 1929 *Suomen Kuvalehdessä* vauhdin hurmasta uutena miehisenä nautintona, jonka vasta nykyaika on voinut toteuttaa, ja huumausaineeseen verrattavissa olevana himona: ”Vauhdinhimo voi tulla kuumeeksi ja sairaudeksi – tästä sairaudesta nauttivat nykyaikana monet nuoret miehet. Mies ja auto huristavat eteenpäin, he ovat yhtä, he pääsevät lähimmäksi aikamme poljentoa.”<sup>336</sup>

Autoilun vauhdinhurmassa voi kuitenkin nähdä samankaltaisuutta jo

<sup>334</sup> Scipio: Huono onni. *Autoilija* 9/1929, 20–21.

<sup>335</sup> L.Nordensvan: Ruotsin matka. *Moottori* Huhtikuu/1924, 76.

<sup>336</sup> Raoul af Hällström: Romanttinen auto. *Suomen Kuvalehti* 15/1929, 685.

1800-luvun lopun polkupyöräilyyn liitettyyn miehisyteen. 1880-luvulla polkupyörämarkkinoita hallitsi korkea malli, jonka etupyörän halkaisija oli kasvanut 48 ja 60 tuuman välille mahdollisimman suuren nopeuden saavuttamiseksi. Polkupyöräilyn historiaa tutkineen Mikko Kylliäisen mukaan korkealla pyörällä ajaminen vaati rohkeutta, sillä epätasaisessa maastossa kuljettaja saattoi helposti lentää ohjaustangon yli. Näkyvimpiä polkupyöräilijöitä olivat tuolloin nuoret miehet, jotka harrastivat muitakin urheilulajeja. Kylliäisen mukaan pyöräilemällä nämä miehet saattoivat osoittaa ”reippauttaan” ja ”urheuttaan”, mitä ihailtiin jopa lehtien palstoilla. Esimerkiksi valokuvaaja ja kirjailija I. K. Inha ilmoitti ajatuksen pitkästä polkupyöräretkestä Keski-Eurooppaan vuonna 1886 syntyneen osittain halusta ”uljailla” polkupyörällä. Inha teki polkupyöräretkensä uudenaikaisella matalalla, ketjuvetoisella mallilla. Englannissa käytetyn *safety bicycle* käsitteen Inha käänsi matkakertomuksessaan ”turvalliseksi kaksipyöräksi”.<sup>337</sup>

Autojen myynti-ilmoituksissa autoilijoita puhuteltiin toistuvasti automiehinä. General Motorsin *Oakland*-auton ilmoituksessa vuonna 1929 mainostettiin ”automiespiirien kaikkialla maassa” tervehtivän innokkaasti *Oaklandin* uusia piirteitä.<sup>338</sup> Autola Oy:n mainoksessa puolestaan kutsuttiin ”yleisöä ja autoalan miehiä” tutustumaan *Graham-Paige*-auton vuoden 1929 malleihin.<sup>339</sup> Edellä esimerkkeinä esitellyt mainokset on julkaistu *Suomen Kuvalehdessä*, aikansa suurimmassa yleisaikakauslehdessä, jonka lukijakuntaan kuului niin miehiä, naisia kuin lapsiakin. Autoliike Autola Oy:n ilmoituksen asiakaskunnan jako ”yleisöön” ja ”autoalan miehiin” kuvaa hyvin, miten autoihin liittyvä asiantuntijuus liitettiin toistuvasti miehiin. ”Autoala”, toisin sanoen autojen valmistaminen, myyminen, korjaaminen ja autojen ammattimainen ohjaaminen, oli maskuliinista ”automiesten” aluetta.

<sup>337</sup> Kylliäinen 2009, 8-9,34; ks. myös Kuva 1988, 21–22. Korkeapyöräisen polkupyörän tavallisimmat käyttäjät olivat nuoria, atleettisia ja hyvin toimeentulevia nuoria miehiä. Pyöräilyyn 1800-luvun lopulla liittyi paljon näyttämisen halua ja se liitettiin maskuliinisuuteen, kehitykseen ja nykyaikaan. Bijker 1997, 40; Ebert 2010, 32–34.

<sup>338</sup> Oakland-mainos. *Suomen Kuvalehti* 12–13/1929, 557.

<sup>339</sup> Autola Oy:n Graham Paige mainos. *Suomen Kuvalehti* 15/1929, 677.



Autoteollisuuden ja kaupan miehisyyttä kuvaa yhtenä esimerkkinä myös se, että Autoliike J. Korpivaara Oy:n vuonna 1928 perustaman *Autoteollisuus*-lehden nimeksi vaihtui vuonna 1930 *Automies*.<sup>340</sup> Moottorilehtien toimittaminen oli yleensä ”ammattimiesten” aluetta, johon tosin kuului myös ammatikseen kirjoittavia naisia. Esimerkiksi Suomen Autobiili Klubin julkaisema *Moottori*-lehti ilmoitti lehden toimituksen avustajien olevan ”eri alain ammattimiehiä”, joihin laskettiin mukaan ”rouvat” Giri Granlund ja Cecilia Hasselström.<sup>341</sup> Ammattiautoilijoiden liiton äänenkannattaja *Autoilija* kertoi lehden kirjoittajina toimivan ”maamme etevimpiä ammattimiehiä liiton ja lehden edustamilta aloilla”.<sup>342</sup> Kuten muistetaan, lehdessä pakinoi säännöllisesti myös nimimerkki Kaisa-Liisa eli kirjailija Esteri (Esti) Heiniö.<sup>343</sup>

Esti Heiniön 1930-luvun alussa kirjoittamista ajanvieteromaaneista voi lukea rivien välistä, että hän tunsu moottorialan lehtien tekniikan miehiseksi alueeksi sukupuolittavan retoriikan hyvin. *Punaisen auton uusi ohjaaja* (1931) romaanissa puhelias naispuolinen arkkitehti kertoo, miksi valitsi lain lentokoneen sijaan:

Ajattelin nimittäin ensin lentää, mutta lentosatamassa näin, että lentäjä ensiksikin oli niin ruma mies, ettei hänen kanssaan kannata panna henkeään alttiiksi, ja toiseksi hän oli vaalea, niin kuin nyt vaalea mies ymmärtäisi mitään moottoreista, vai mitä arvelette, rouva Taipale?

Insinöörin rouva Taipale vastaa tuntevansa tummankin moottorimiehen, jolle on sattunut vahinko, viitaten tällä aviomieheensä ja Heiniön ensimmäisen romaanin *Punainen auto* (1930) tapahtumiin. Auto- ja moottorialan kirjoittelussa oli yleistä, että niissä esitettiin vain tietynlaisten ammattimiesten ymmärtävän autojen ja muiden laitteiden tekniikkaa. Naisista ja autoista puolestaan kirjoitettiin usein yhdistäen niissä auton ja naisen ulkonäkö toisiinsa. Esimerkiksi Agapetus pakinoi, että likainen vaunu tuo

<sup>340</sup> Kynnös & Räsänen 1992, 20–21.

<sup>341</sup> *Moottori*, Marraskuu 1928, 19. Giri Granlund ja Cecilia Hasselström kuuluivat myös *Vära Kvinnor* lehden toimituskuntaan ja Granlund kirjoitti lisäksi *Suomen Kuvalehteen*.

<sup>342</sup> Suomen Autoilijaliitto kaksivuotias. *Autoilija* 1/1928, 5.

<sup>343</sup> Heiniö kuului myös *Kansan kuvalehden* toimituskuntaan. Hirvonen 2000, 244.

mieleen naisen, joka ei huolehdi ulkomuodostaan.<sup>344</sup> Heiniön tekstissä on merkillepantavaa sukupuolittava ja poikkeuksellinen mieheen kohdistuva ironinen arviointi. Ruman miehen kyytiin ei koneeseen kannata lähteä, ja ”vaalea” mies ei voi ymmärtää moottoreita. Naisten kauneuden arviointi ja vaaleuden liittäminen tyhmyyteen oli tavanomaisempaa humorististen tarinoiden tematiikkaa. Merkillepantavaa tekstissä on, että nainen (tosin teknisen alan koulutuksen saanut) esittää sellaisia kommentteja ”moottorimiehestä”, joita yleensä esittivät miehet naispuolisista autoilijoista ja tekniikan käyttäjistä.

Autoilijan kulttuurisissa esityksissä tuotettiin toistamalla mielikuvia autoilijan sukupuolesta. Eniten toistettu kielellinen käsite oli ”automies”. ”Automiestä” 1920-lukulaisessa merkityksessä voisi kenties verrata nimikkeeseen ”tiedemies”, jota omassa nykyajassamme käytetään vielä varsin yleisesti, kun itse asiassa tarkoitetaan tutkijoita ja tieteentekijöitä biologiseen sukupuoleen katsomatta. Sanalla viitataan molempiin sukupuoliin, mutta se herättää konnotaatioita ammatin miehisestä luonteesta.

Mies-loppuiset ilmaisut *auto- ja moottorimies* tuottivat ja vakiinnuttivat osaltaan autoilijan oletettua miehistä sukupuolta toiston ja tekojen kautta. *Autoilija* sanaan rakentui tulkintani mukaan piilosukupuoli, toisin sanoen autoilijaksi ymmärrettiin ennen kaikkea mies. Autoileva nainen oli poikkeus normista ja tätä ilmaisemaan kielellisesti tarvittiin joko sukupuolta kuvaava epäsymmetrinen ”nais” -etuliite tai muita ilmaisuja tuottamaan tätä sukupuolieroja ja samalla vahvistamaan, että nämä poikkeusnaiset olivat ”aitoja naisia” miehisestä harrastuksestaan huolimatta. ”Naisohjaajat”, ”naiskuljettajat”, ”kauniimman sukupuolen edustajat ohjauspyörän takana”, ”auto girls” ja ”flickor vid ratten” saivat julkisuudessa tilaa useimmiten ihailtuina erityisnaisina samalla kun vitsit ”naisista ratissa” yleistyivät.

---

<sup>344</sup> Agapetus 1931, 14.

## 2 Autoilijoiden järjestäytyminen

### *Suomen Automobiili Klubi*

Konsulin autoilu herättää erään toisenkin ajatuksen. Hänen lempiuurheilunaan on purjehdus. Sillä alalla hän on meidän johtomiehiämme. Ehkäpä vaunun ohjaaminen niin ollen se on myöskin pieni talvinen korvike sille hallinnan ja ohjaamisen halulle, minkä pitkäaikainen purren ruorissa istuminen on mieleen luonut?<sup>345</sup>

Bagheera pakinoi näin autoilusta ja autoilijoista *Suomen Kuvalehden* erityisessä autonumerossa vuonna 1926 ja viittasi julkisuudessa tunnettujen autoilijoiden muihin harrastuksiin. Autoilu oli jatkumoa erityisesti suomenruotsalaisen yläluokan kesäisin harrastamille purjehdukselle ja tennikselle. Tässä alaluvussa tarkastelun kohteena on vuonna 1919 perustettu autoilijoiden etujärjestö Suomen Automobiili Klubi (Finlands Automobil Klubb), jonka perustajajäseniin ja hallituksen näkyviin toimijoihin kuului muiden muassa konsuli Ernst Krogius (1865–1955), johon Bagheera aivan kuin tuntuisi lainauksessa viittaavan. Konsuli Krogiuksen harrastuksiin kuului kaikenlainen urheilu, joista mieluisimpia olivat purjehdus, tennis ja autourheilu. Ernst Krogius oli Suomen laivaliikenteen ja urheiluelämän vaikuttajahahmoja 1800-luvun lopussa ja 1900-luvun alussa. Krogiuksen lukuisiin urheiluseurojen luottamustoimiin kuului muun muassa Nyländska Jaktklubbenin kommodorin tehtävä vuosina 1901–1929 ja Suomen Olympiakomitean puheenjohtajuus vuosina 1919–1948.<sup>346</sup>

Oliko Bagheeralla juuri konsuli Krogius mielessään pakinaa kirjoittaessa, jää vaille vahvistusta. Pakina ja Ernst Krogius esimerkkinä kuvaavat kuitenkin hyvin sitä, millaisen piirin joukossa ajatus ensimmäisestä autourheiluklubista syntyi. Suomalaisen autoklubin perustamista harkitsi ensimmäisen kerran vuonna 1914 kymmenen hengen joukko autourheilun harrastajia.

<sup>345</sup> Bagheera: Autoilusta. *Suomen Kuvalehti* 8/1926, 255.

<sup>346</sup> Roos 1924, 181–182. Ernst Krogiuksen veli laivanvarustaja Lars Krogius nuorempi (1860–1935) innostui Englannissa 1880-luvulla ollessaan polkupyöristä ja toi mukanaan Suomeen korkeapyöräisen polkupyörän. Innostus johti polkupyöräseuran perustamiseen vuonna 1883 ja Singer-polkupyörien maahantuontiin. Hän oli ensimmäisiä polkupyöräkauppiaita Suomessa. Kuva 1988, 19–21.

7.2.1914 Hotelli Kämpissä päivätyn pöytäkirjan mukaan paikalla olivat johtaja Walfrid Alfthan, vapaaherra Waldemar von Bonsdorff, professori Ernst Ehrnrooth, tohtori Karolina Eskelin, professori Arthur af Forselles, rautatietarkastaja Knut Holm, insinööri Alfred A. Palmberg, insinööri Paul Tarasoff, professori K. R. Wahlfors ja varatuomari Carl von Wendt. Seurue edusti yhteiskunnan yläluokkaa, kuten tittelit kertovat, ja sellaista ryhmää, jolla ylipäätään oli tässä vaiheessa mahdollisuuksia hankkia oma auto. Kokouksessa hyväksyttiin Finska Automobil Klubben – Suomen Automobiili Klubin (S. A. K.) säännöt ja päätettiin jättää anomus klubin perustamisen hyväksymiseksi keisarilliselle kulkulaitostoimikunnalle.<sup>347</sup>

Vuonna 1915 senaatille jätetty anomus kohtasi kuitenkin vaikeuksia. Suomen Automobiili Klubin 10-vuotishistoriikin laatinut professori Arthur af Forselles kirjoitti vuonna 1929, että aloitteentekijät katsoivat olevansa pakotettuja toistaiseksi luopumaan kotimaisen klubin perustamisesta ja jäämään odottamaan parempia aikoja. Vaatimusta, jonka mukaan tulevan klubin olisi pitänyt ottaa merkkiinsä Venäjän lippu ja valtakunnan vaakuna, ei hänen mukaansa voitu hyväksyä.<sup>348</sup> Autoliiton 75-vuotishistorian kirjoittanut Esko Laaksonen on ehdottanut, että keisari hylkäsi anomuksen, koska anomuksessa oli viittaus kansainväliseen yhteistyöhön ja maailmansodan aikana muun muassa tämä herätti epäilyjä klubin peiteltyistä tarkoituksista.<sup>349</sup> Myös Martti Piltzin mukaan ensimmäisen maailmansodan syytyminen ja Suomen suuriruhtinaskunnan asettaminen sotaan vaikuttivat anomuksen hylkäämiseen. Ajan poliittiseen ilmapiiriin sopi huonosti Länsi-Eurooppaan henkisesti suuntautuneen, matkailua ja liikkumista edistävän autoilujärjestön perustaminen. Lisäksi valtakunnassa toimi jo Pietarissa vuonna 1902 perustettu Venäjän Keisarillinen Automobiiliklubi.<sup>350</sup>

Vuosina 1914–1918 autoilu oli lamassa, ja vuoden 1918 tapahtumat

---

<sup>347</sup> Laaksonen 1994, 9–10.

<sup>348</sup> Arthur af Forselles: Suomen Automobiili Klubi 10-vuotias. *Moottori* 9/1929, 5.

<sup>349</sup> Laaksonen 1994, 10. Vuonna 1927 perustettu Yleinen Autoliitto ry (YAL) ja v. 1926 perustettu Maaseudun Autonomistajain liitto (MAL) yhdistyivät vuoden 1966 alussa ja alkoivat käyttää nimeä Suomen Autoilijaliitto ry. Vuosien neuvottelujen jälkeen kaikki kolme autoilijoiden etujärjestöä yhdistyivät ja Autoliitto ry jatkoi 1.1.1972 lähtien etujärjestöjen toimintaa. Laaksonen 1994, 73–81.

<sup>350</sup> Piltz 1999, 81.

verottivat autokantaa lisää. Autoilua rajoitti myös maata vaivaava polttoainepula.<sup>351</sup> Syksyllä 1918 joukossa autoilijoita heräsi uudelleen ajatus kansallisen autoklubin perustamisesta. Marraskuussa pidetyssä kokouksessa päätettiin perustaa yhdistys, joka sai sekä suomen- että ruotsinkieliset nimet ja säännöt. Sisäasiainministeriön hyväksyttyä klubin perustamisen elokuussa 1919 päivätyllä kirjelmällä, klubin varsinainen perustava kokous pidettiin hotelli Kämpissä 19.11.1919. Tätä alettiin pitää yhdistyksen perustamispäivänä. Kokouskutsua noudatti 30 henkilöä, ja kokouksessa valittiin klubin ensimmäinen hallitus: puheenjohtajaksi professori K. R. Wahlfors, varapuheenjohtajaksi professori Ernst Ehrnrooth, rahastonhoitajaksi pankinjohtaja Walther Paersch ja jäseniksi varatuomari Carl von Wendt, professori Arthur af Forselles, lääketieteen tohtori J. L. Lydecken ja varatuomari Ernst Krogius. Samana päivänä pidetyssä ensimmäisessä hallituksen kokouksessa valittiin sihteeriksi johtaja Uno Westerholm.<sup>352</sup>

Eurooppalaisten autoilujärjestöjen henkinen tausta oli Martti Piltzin mukaan ritariperinteessä, mikä näkyi kansainvälisten autoilujärjestöjen keskinäisessä auttamisessa ja jäsenkunnan voimaa ja yhtenäisyyttä korostavissa tunnuksissa: viireissä ja merkeissä. Vuonna 1895 perustettiin Ranskassa ensimmäinen autojärjestö Automobile Club de France. Seuraavina vuosina 1890-luvulla perustettiin autoklubit Belgiaan, Sveitsiin, Englantiin, Hollantiin, Itävaltaan ja Saksaan. Pohjoismaiden vanhin autojärjestö (Dansk Automobil Klub) perustettiin Tanskaan vuonna 1901, Venäjän Keisarillinen automobiiliklubi vuonna 1902 ja Ruotsin Kungliga Automobil Klubben (KAK) vuonna 1903. Useat autoklubit olivat ”kuninkaallisia” tai ”keisarillisia”, sillä kuninkaalliset olivat ensimmäisiä autonomistajia ja myös usean autojärjestön keulakuvia. Suomen Automobiili Klubin, kuten sen eurooppalaisten esikuvienkin, käyttäytymis- ja toimintatavat sekä säännöt olivat muunnelmia sotilasperinteestä. Sotilas- ja ritariperinteestä johtuen Piltz on luonnehtinut ensimmäisiä autojärjestöjä luonteeltaan herraklubeiksi.<sup>353</sup>

<sup>351</sup> Kosma 2000, 71.

<sup>352</sup> Arthur af Forselles: Suomen Automobiili Klubi 10-vuotias. *Moottori* 9/1929, 5; Laaksonen 1994, 12.

<sup>353</sup> Piltz 1999, 81.

Ruotsin osalta Piltzin esitys vaatii pientä tarkennusta. Vuonna 1903 toukokuussa perustettu autoklubi oli aluksi nimeltään Stockholms Automobilklubb, joka perustettiin Ruotsissa järjestetyn ensimmäisen autonäyttelyn (Internationell Automobil Exposition) yhteydessä. Puheenjohtajaksi valittiin kreivi Clarence von Rosen. Klubi sai kuninkaallisen etuliitteen vuonna 1908 kuningas Kustaa V:ltä. Klubin jäsenet olivat hyvin toimeentulevia miehiä ja titteleiltään insinöörejä, johtajia ja liikkeenjohtajia, ja monet olivat korkeita sotilashenkilöitä tai aatelisia. Myös Ruotsissa autoilua harrastivat pääasiassa miehet. Poikkeuksena ruotsalaisissa tutkimuksissa on esitelty nuori kreivitär Alexandra Gjestvang, joka nähtiin ratin takana jo vuonna 1904 ja joka innokkaana autoharrastajana osallistui myös autokilpailuihin.<sup>354</sup>

Kuten muistetaan, Joan Scott on esittänyt, että sukupuolta tuotetaan erilaisissa sosiaalisissa organisaatioissa ja järjestöissä.<sup>355</sup> Autoilijoiden etujärjestöt ovatkin hedelmällisiä analysoitavia sukupuolihistoriallisesta näkökulmasta. Esimerkiksi Saksassa ja Englannissa herraklubien periaatteella toimiviin autojärjestöihin ei vielä vuosien perustamisen jälkeen hyväksytty naisjäseniä. Ruotsin Kuninkaallisessa Automobiili Klubissa oli ruotsalaisen naisille suunnatun *Idun*-lehden mukaan vuonna 1909 peräti 15 naisjäsentä, joista vain kaksi oli aktiivisia autoilijoita. Toinen näistä oli edellä mainittu Alexandra Gjestvang, jonka isä oli Ruotsin ensimmäinen autokauppias ja autoklubin hallituksen jäsen.<sup>356</sup> Suomen Automobiili Klubi sai toiminnan käynnistämässä apua Ruotsin Kuninkaalliselta Autoklubilta, jolta myös muuten otettiin mallia toiminnalle.

Vuosina 1921–1936 Suomen Automobiili Klubin hallituksen puheenjohtajana toimineen Arthur af Forsellesin mukaan ensimmäisen kokouksen jälkeen ryhdyttiin laatimaan kehotusta, jossa kehoitettiin ”kaikkia urheilua harrastavia liittymään klubiin”.<sup>357</sup> Käytännössä klubi oli toimintansa alussa kuitenkin elitistinen, yläluokkainen ja kaksikielisistä säännöistään

---

<sup>354</sup> Blomkvist 2001, 62–63; Hagman 2009, 369–370.

<sup>355</sup> Scott 1999, 43.

<sup>356</sup> Kvinnan och automobilen. *Idun* 13/1909, 156.

<sup>357</sup> Arthur af Forselles: Suomen Automobiili Klubi 10-vuotias. *Moottori* 9/1929, 5.

huolimatta pitkään pääosin myös ruotsinkielinen seura. Alusta lähtien klubin kriteerit jäsenvalinnoille olivat tiukat. Jäsenten laatua pidettiin tärkeämpänä kuin määrää.<sup>358</sup> Hallituksen kokouksessa 4.12.1919 jäseniksi päätettiin pyytää 45 henkilöä, joista kolme oli naisia, Fru Anna Björkenheim (Somero), konsulinna Elin Krogius (Helsinki) ja fröken Dagny Krogius (Helsinki). Muut jäseniksi kutsutut olivat miespuolisia ja titteleiltään johtajia, pankkiireja, tohtoreita, konsuleita ja aatelisia.<sup>359</sup>

Pöytäkirjoissa näkyy jäsenhakemusten toistuvia hylkäämisiä. 1950-luvulle saakka oli käytäntönä se, että kaksi jäsentä ilmoitti uuden jäsenehdokkaan. He joutuivat vakuuttamaan allekirjoituksellaan, että ehdokas ”on kunnan kansalainen ja hyvämaineinen. Sivistys ja yhteiskunnallinen asema vastaa klubin jäsenistölle asetettuja vaatimuksia.” Jäsenistön nopeaan kasvuun alussa vaikutti 50 tunnetulle kansalaiselle lähetetty jäsenhankintakirje. Jäsenistö oli pääkaupunkikeskeistä. Perustamiskokouksessa läsnä oli 30 henkilöä, vuoden 1920 alussa jäseniä oli 91 ja lopulla 124, joista 33 oli muualta kuin Helsingistä.<sup>360</sup> Vuonna 1924 Suomen Automobiili Klubissa oli 305 miesjäsentä ja 16 naista.<sup>361</sup>

Klubin ensimmäisessä vuosikokouksessa 19.11.1920 päätettiin yksimielisesti kutsua kunniapuheenjohtajaksi kenraali, vapaaherra Carl Gustaf Mannerheim, joka noudatti kutsua. Mannerheim sai klubin tunnukset: vaunumerkin numero 1 ja jäsenmerkin. Ruotsin Kuninkaallisen Automobiili Klubin suosituksesta klubi hyväksyttiin kesällä 1920 jäseneksi kansainväliseen *Association Internationale des Automobile-Clubs Reconnus* -järjestöön. Tämän seurauksena klubi sai oikeuden kirjoittaa kansainvälisiä asiakirjoja ja osallistua kansainvälisiin liikennekongresseihin.<sup>362</sup> Kansainvälisissä autoklubien ja liikennekongresseissa seuraa edustivat hallituksen miespuoliset jäsenet. Pohjoismaisten klubien välillä toimi Pysyväinen

<sup>358</sup> Laaksonen 1994, 12–22; Piltz 1999, 82–83. Vrt. KAK:n vastaavaan käytäntöön. Blomkvist 2001, 62.

<sup>359</sup> Styrelsemöten 1919–1923. Ala1, Autoliiton arkisto, Mobilia.

<sup>360</sup> Laaksonen 1994, 13,16,40; Piltz 1999, 82–83.

<sup>361</sup> Yleinen osasto: uutisia. *Suomen Moottorilehti* 2/1924, 61.

<sup>362</sup> Arthur af Forselles: Suomen Automobiili Klubi 10-vuotias. *Moottori* 9/1929, 5-6; Laaksonen 1994, 12–17.

Komitea -niminen yhteistyöelin. Klubi oli näkyvästi esillä myös pohjoismaisten kuninkaallisten Helsingin vierailuilla tarjoamalla jäsentensä autoja valtiovieraiden käyttöön.<sup>363</sup>

Suomen Automobiili Klubi toimi alusta lähtien aktiivisesti autoilun edistämisen puolesta monilla eri tasoilla. Keskeisiä toiminta-alueita 1920-luvulla olivat tie- ja liikennekysymykset, automatkailun kehittäminen, kilpailutoiminta, jäsenten keskinäinen järjestetty toiminta ja kansainvälinen toiminta. Klubin yhteydet viranomaisiin olivat tiiviit. Helsingin kaupunki pyysi vuonna 1919 klubin edustajia kaupungin liikennesääntöjä suunnittelemaan komiteaan. Klubi jakoi vuonna 1922 poliiseille stipendejä liikenneopintoihin Tukholmassa, minkä jälkeen Helsingissä näkyi ensimmäisiä liikennepoliiseja. Klubi julkaisi v.1927 *Liikenneohjeita pienokaisille* -lento-lehtistä, jota jaettiin Helsingin, Turun ja Viipurin kansa- ja pientenlastenkouluissa. Ulospäin tiedotuskanavana toimi palsta *Idrottsbladet*-lehdessä aina vuoteen 1925 asti, jolloin omana äänenkannattajana alettiin julkaista *Moottori – Motor*-lehteä. Kiinnostusta autoihin pyrittiin lisäämään järjestämällä autokilpailuja, joihin osallistui myös naiskuljettajia.<sup>364</sup>

Periaatteessa kaksikielisen klubin hallituksen kokousten kieli oli ruotsi vuoteen 1925 asti. Jäljellä olevassa arkistossa ainoastaan vuosikokousten esityslistoissa on käytetty tätä ennen suomea. Vuonna 1925 vuosikokouksen pöytäkirja on kirjoitettu molemmilla kielillä. Käytännössä klubin jäsenistöstä vain pieni vähemmistö oli suomenkielisiä pitkälle 1930-luvulle asti. Klubin lehden kokonaispainosmäärästä hiukan suuremman osan muodosti 1920-luvun lopulla suomenkielisen *Moottorin* painos. Lehti lähetettiin etuna jäsenille, mutta suurin osa ulkopuolisesta tilaajakunnasta oli suomenkielistä.<sup>365</sup>

*Moottorin* ensimmäinen pääkirjoitus vuonna 1925 kertoi autourheilun ja tieliikennekulttuurin edistämisen lisäksi myös lehden maanpuolustuksellisista tavoitteista:

---

<sup>363</sup> Arthur af Forselles: Suomen Automobiili Klubi 10-vuotias. *Moottori* 9/1929, 6-9.

<sup>364</sup> Arthur af Forselles: Suomen Automobiili Klubi 10-vuotias. *Moottori* 9/1929, 6-12; Laaksonen 1994, 12–42.

<sup>365</sup> Laaksonen 1994, 22.



Isänmaamme puolustuksen ympärille voivat kaikki yhteiskuntaa säilyttävät kansalaiset yhtyä. Kukin tunnustaa empimättä sen erinomaisen tärkeän osuuden, mikä suojeluskunnilla on puolustusvalmiutemme lisäämisessä. Sanoin ja kuvin seuraamalla Suojeluskuntain Moottoriveneläivueen ja Suojeluskuntain Moottorijoukkojen toimintaa Moottorikin osaltaan tahtoo olla myötävaikuttamassa näitten maamme puolustusvoimain osien kehittymiseen ja vahvistumiseen.<sup>366</sup>

Keskellä pääkirjoitussivua oli klubin keulakuvaksi valitun kenraali Mannerheimin kuva. ”Ohjelmamme” otsikon ja kuvan alla luki kenraalin sotilaalliselta kuulostava viesti jäsenkunnalle: ”Autoilija! Ole nopea-ajatuksinen, pidä hermosi virkeinä ja pääsi kylmänä!”<sup>367</sup> Auton maanpuolustuksellista merkitystä tuotiin esille myös muissa moottorialan lehdissä.<sup>368</sup> Kuten pääkirjoitus kertoo, klubin ja sen lehden kytkös valkoiseen Suomeen oli kiinteä.

Kuten huomataan, Suomen Autobiili Klubin jäsenkuntaan kuului aina sen perustamisesta ja ensimmäisistä jäsenvalinnoista lähtien naisia, mikä on poikkeuksellista verrattuna englantilaisiin, saksalaisiin ja yhdysvaltalaisiin vastaaviin autoklubeihin. Osittain tämä johtuu siitä, että klubi perustettiin huomattavasti myöhemmin kuin eurooppalaiset edeltäjänsä ja ensimmäisen maailmansodan jälkeen aika oli jo kypsä naisten jäsenyydelle. Toisaalta on huomattava, että autonomistajia ja autoilun harrastajia oli 1920-luvulle tultaessa Suomessa vielä varsin vähän ja aivan ensimmäiset vuonna 1919 valitut naisjäsenet olivat klubin hallituksen jäsenten lähisukulaisia. Elin Krogius oli perustajajäsenen Ernst Krogiuksen puoliso ja Dagny oli heidän tyttärensä. Karolina Eskelin oli perustajajäsenenä kuitenkin poikkeus, ja myöhemmin 1920-luvulla jäseneksi liittyi myös muita itsenäisiä virkanaisia, opettajia ja lääkäreitä. Kansainvälisissä autoklubien tapaamisissa hallituksen miesjäsenet edustivat klubia. Naisjäsenet osallistuivat Klubin järjestämiin retkiin ja muutama osallistui myös vuosittaisiin autokilpailuihin, mistä uutisoitiin seuran omassa lehdessä *Moottorissa* ja

<sup>366</sup> Pääkirjoitus. *Moottori* 1/1925, 1-2.

<sup>367</sup> Ohjelmamme. *Moottori* 1/1925, 1.

<sup>368</sup> Ks. esim. Autobiiliklubin *Moottori*-lehteä edeltänyt toinen samanniminen lehti. Weilin: Autoilusta. *Moottori* 1/1923, 5-6.



Kuva 3: Suomen Autobiili Klubin syysretki Lohjalle 27.9.1925. Lähde: Autoliiton arkisto, Mobilia.

mm. *Våra Kvinnor*-lehdessä.<sup>369</sup> Autoklubin retkistä *Moottori* kertoi, että toukokuussa 1925 klubin kevätretkellä syötiin Ravintola Knipanilla Tammissaarella ”aamiaispäivällistä”, jonka jälkeen tanssittiin. Kevätretkelle otti osaa 60 henkeä 15 autolla Helsingistä ja Turusta.<sup>370</sup>

1920-luvun puoliväliä lähestyttäessä autoilijoiden lukumäärä oli Suomessa kasvanut ja syntyi tarvetta erilaisille autojärjestöille. *Suomen Moottorilehti* totesi vuosikatsauksessaan vuonna 1924 kuuluneen sellaisia ääniä, joiden mukaan tarvittaisiin koko maata käsittävä yhdistys ”joidenkin automobiilin omistajien keskinäisenä yhdyssiteenä toimivan” Suomen Autobiili klubin lisäksi.<sup>371</sup> Maataloustuottajain Keskusliiton aloitteesta perustettiin 19.6.1926 Porissa Maaseudun Autonomistajain Liitto (MAL). Samana vuonna myös ammattikuljettajat järjestäytyivät omaksi liitokseen. ”Kokoomaan autonomistajakuntaa” tasapuolisesti edustava Yleinen Autoliitto (YAL) perustettiin Helsingin Seurahuoneella 1.2.1927. Suomen Autobiili Klubi koettiin ennen kaikkea herrasväen ja ruotsinkielisen väestön hallitsemaksi järjestöksi ja sen liittymis- ja jäsenmaksut olivat myös huomattavan korkeat, mikä saattoi olla osaltaan taustana tarpeelle perustaa kilpailevia

<sup>369</sup> Laaksonen 1994, 41.

<sup>370</sup> *Moottori* Kesäkuu /1925, 21.

<sup>371</sup> Vuosikatsaus. *Suomen Moottorilehti* Joulukuu/1924, 419.

autoilijoiden etujärjestöjä.<sup>372</sup>

Vertailun vuoksi todettakoon, että myös Ruotsissa nähtiin tarpeelliseksi 1920-luvulla perustaa kansanomaisempia autoilijoiden etujärjestöjä kuninkaallisen autoklubin rinnalle: Sveriges Förenade Motormän (1921), Motorförarnas Helykterhetsförbund (1926) ja Bilägarnas Inköpscentral (1926). Kaikkien näiden järjestöjen tavoitteena oli suomalaisten järjestöjen tapaan vakiinnuttaa autoilua maahan. Autoilijat muodostivat kuitenkin vielä 1930-luvulle tultaessakin rajatun, tekniikasta kiinnostuneen ja miesvoittoisen yhteisön.<sup>373</sup>

MAL:n ja YAL:n päämäärät autoliikenteen kehittämiseksi olivat samat kuin Suomen Automobiili Klubillakin. *Suomen Kuvalehti* kertoi kuvin Yleisen Autoliiton Tampereella vuonna 1928 järjestämästä liittokokouksesta. Koska liiton ohjelmaan kuului mm. ”autoilun alistaminen puolustuslaitoksen palvelukseen”, suojeluskuntain moottorikolonna antoi sille Tampereella näyttävän esityksen. Yhdessä kuvassa majuri Susitaival lausui: ”Meillä on Suomessa yhtä paljon autoja kuin Venäjällä.”<sup>374</sup> *Autoilija*-lehdessä todettiin, etteivät Yleisen Autoliiton tavoitteet olleet heille aivan selvillä, mutta todennäköisesti YAL:n tavoitteena oli taloudellisten päämäärien ohella puolustusvalmiuden kehittäminen.<sup>375</sup> Maaseudun Autonomistajain Liitto teki *MAL*-lehden mukaan yhteistyötä Suomen Automobiili Klubin kanssa mm. matkalupien myöntämisessä ja tietilanteesta tiedottamisessa.<sup>376</sup> Maaseudun Autonomistajain liiton toiminnassa miehillä oli näkyvin rooli, eikä naisautoilijoista kirjoitettu liiton lehdessä 1920-luvulla. Liiton järjestämille retkille osallistui naisia ainakin matkustajina, kuten esimerkiksi Petsamoon suuntautunutta retkeä esitellyt kuva-sivu kertoi *Suomen Kuvalehdessä* vuonna 1928.<sup>377</sup>

Selkeintä eroa eri autoilijaryhmien välillä lehdissä esitettiin olevan yksityisautoilijoiden ja vuokra-autoilijoiden välillä. *MAL*-lehdessä julkaistiin

<sup>372</sup> Laaksonen 1994, 24.

<sup>373</sup> Hagman 2009, 372–373.

<sup>374</sup> Automiestemme puolustusvalmius. *Suomen Kuvalehti* 30/1928, 1286.

<sup>375</sup> Suomen Autoilijaliitto kaksivuotias. *Autoilija* 1/1928, 5.

<sup>376</sup> Suomen Automobiili Klubi 10-vuotias. *MAL* 4/1929, 170.

<sup>377</sup> Autoretki Petsamoon. *Suomen Kuvalehti* 35/1928, 1445.

aihetta kuvaava seuraava vitsi:

Pari vuokra-autoilijaa ajaa yhteen kadunkulmassa. Toinen heistä luo katuvaisen katseen onnettomuustoveriinsa: ”Annahan anteeksi, minä luulin, että se oli yksityis-auto.”

Vitsi ottaa näin kantaa autoilijoiden keskinäisiin sosiaalisiin suhteisiin. Se kertoo sekä erosta eri autoilijaryhmien välillä että rakentaa vuokra-autoilijoiden keskinäistä ryhmähenkeä ja yhteisöllisyyttä.

### *Suomen Autoilijaliitto ja ammattikuljettajat*

Suomen Autoilijaliiton perustava kokous pidettiin tammikuussa 1926. Ennen liiton perustavaa kokousta varsinaisia autoilijaosastoja oli Helsingissä, Turussa, Tampereella, Viipurissa ja Kotkassa, ja osastojen perustaminen oli ollut alulla Kuopiossa ja Porissa. Kukin osasto toimi oman ohjelmansa mukaisesti, eikä osastojen välillä ollut mitään yhteistoimintaa. Keväällä 1927 osastoja oli 28 ja uusia oli perusteilla. Liiton tavoitteena oli yhtenäisyyden luominen ammattiautoilijoiden välille, toiminnan kehittäminen, jäsenten taloudellisten etujen ajaminen sekä ”aatteellinen toiminta”.<sup>378</sup>

Suomen Autoilijaliitto alkoi julkaista omaa äänenkannattajalehteä maaliskuussa 1927. Ensimmäisen numeron nimi oli *Suomen Autoilijalehti*, minkä jälkeen lehti alkoi ilmestyä nimellä *Autoilija*. Lehden ensimmäisessä pääkirjoituksessa määriteltiin liiton tehtävä ja tavoitteet:

Suomen Autoilijain Liiton toimipiiri on laaja, koko maa. Samoin ovat pyrkimykset moninaiset ja laajat. Sen tehtäviin kuuluu useita aatteellisia ja käytännöllisiä pyrkimyksiä. Jäsenten keskuudessa koettaa se aikaansaada yhtenäisyyttä, kokonaisuutta. Se pyrkii kohottamaan ja kasvattamaan toveripiiriään autokulttuurissa, joka, jos totta puhumme, on maassamme vielä muiden sivistysmaiden saavutuksista paljon jäljellä.<sup>379</sup>

Lehdessä kiellettiin huhu, jonka mukaan liitto olisi perustettu ajamaan ”vain

---

<sup>378</sup> I.S.: Lyhyt katsaus Suomen Autoilijaliiton toimintaan. *Suomen Autoilijalehti*, maaliskuu/1927, 4.

<sup>379</sup> Pääkirjoitus. *Suomen Autoilijalehti*, maaliskuu/1927, 3.

jonkun erikoisen ryhmän” etuja ja että sillä olisi ”vissi poliittinen suunta”.<sup>380</sup> Turun ammattiautoilijoiden aloitteesta vuonna 1925 perustettu Turun Ammattiautoilijat oli myös ilmoittanut päättäneensä toimia poliittisesti täysin puolueettomana.<sup>381</sup> *Suomen Moottorilehti* kuitenkin haukkui ensimmäisen *Autoilijalehden* ja puhui ”kiihkoilijoista”.<sup>382</sup> Kansalaissodan jälkeisellä vuosikymmenellä puolueettomuuden korostaminen oli Autoilijaliitolle oletettavasti strategia, jolla pyrittiin yhdistämään muutenkin hajallaan olevaa ja erilaisista taustoista tulevaa autoilijakuntaa. Autoilijaliitossa oli mukana myös yksityisautoilijoita, mutta lehti keskittyi pitkälti ammattimaisesti ajaneiden autoilijoiden toimintaan. Tässä luvussa tarkastelu kohdistuu ammattikulttuurijättäjiin.

Autoilijoiden ammattikunnan mainetta käsiteltiin lehdessä runsaasti eri näkökulmista eri kirjoittamisen lajeissa, ja sen kohottaminen oli liiton ja lehden tärkeitä tavoitteita. Pakinoitsija Janhunen viittasi lehtijulkisuuden merkitykseen esittäen seuraavanlaisen ”syvällisen mietelmän”: koirat vihasivat autoja enemmän kuin kaksilahkeiset siitä syystä, että ne saivat haukkua autoja vain kaduilla, mutta jalankulkijoilla oli mahdollisuus haukkua autoilijoita ”sekä kadulla että sanomalehtien palstoilla.”<sup>383</sup>

Erkki Hirvensalo kantoi vuonna 1929 huolta sanomalehtiuutisten välittämistä negatiivisista mielikuvista autoilijoiden ammattikunnasta ja kaipasi samanaikaisesti suureen yleisöön kohdistuvaa valistustyötä. Hirvensalo esitteli ”maailman turuilta” keräämiään ”tupakkajuttuja”, joissa ani harvoin kiiteltiin autoilijoita. Syyksi kirjoittaja esitti yleisön ”lavertelu- ja parjaamishalun” sekä taipumuksen yleistää yksittäiset tapaukset koko ammattikuntaa käsittäviksi. Kirjoittaja syytti myös sanomalehdistön tapaa uutisoida auto-onnettomuuksista ja tapaturmista niin, että ammattiautoilijat saatiin niissä näyttämään verenhimoisilta pedoilta, ”joilla ei ole muuta tehtävää kuin kiertää ympäri ja etsiä mahdollisimman paljon viattomia ihmisiä yliajettavakseen.”<sup>384</sup> Hirvensalo-

<sup>380</sup> I.S.: Lyhyt katsaus Suomen Autoilijaliiton toimintaan. *Suomen Autoilijalehti* maaliskuu/1927, 4.

<sup>381</sup> Turun autoilijat. *Autoilija* 2/1927, 11.

<sup>382</sup> Muut lehdet. *Autoilija* 1/1927, 12.

<sup>383</sup> Janhunen: ”Totuuksia” autosta. *Autoilija* 1/1929, 16.

<sup>384</sup> Erkki Hirvensalo: Autoilijat suuren yleisön käsityksessä. *Autoilija* 8/1929, 4.

lon mielestä autoilijoiden ammattikunta oli jatkuvasti erityisen tarkkailun alla ja autoilijat eräänlaisia ”julkisuuden henkilöitä”:

Luonnollistakin luonnollisempaa on, että sellaiset ”julkisuuden henkilöt” kuin ammatti-autoilijat, jotka alati ovat suuren yleisön palveluksessa ja siis tavallaan sen alituisen silmälläpidon alaisia, ovat omansa erikoisessa määräsä herättämään mainitussa yleisössä huomiota ja mielenkiintoa. Kuinkapa muutoin voisikaan olla?<sup>385</sup>

*Autoilijassa* kirjoitettiin 1920-luvun lopulla lähes jokaisessa numerossa auto-terrorista, jolla tarkoitettiin alkoholin vaikutuksen alaisena ajamista, ylinopeutta ja spriin salakuljetusta. Kieltolain aikana vuokra-autoilijoiden maine oli erittäin huono, eikä aivan perusteettomasti, kuten Tapani Mauranen on esittänyt Suomen Taksiliiton historiassa. Vuosina 1920–1923 mikään muu ammattiryhmä merimiehiä lukuun ottamatta ei syyllistynyt kieltolakirikoksiin yhtä paljon kuin ajurit ja ”automiehet”. Keväällä 1924 tilanne huononi entisestään, sillä kieltolakirikkomuksista kiinnisaatuja ajureita ja autonkuljettajia oli jo kymmenen kertaa enemmän kuin muun väestön keskuudessa, ja jopa enemmän kuin merimiehiä. Ajureiden ja vuokra-autoilijoiden paikallistuntemusta tarvittiin, kun etsittiin salakapakoita tai pirtuosoitteita. Houkutus pirtun salakuljettamiseen oli suuri. Viinan myymisen ja kuljettamisen lisäksi juopuneena ajaminen oli merkittävä ongelma. Myös riskit olivat suuret, sillä kiinni jääminen viinan kuljettamisesta, myymisestä tai juopuneena ajamisesta merkitsi pahimmillaan ammatin menettämistä tai ainakin määräaikaista ajokieltoa.<sup>386</sup> Esimerkiksi Oulussa pidettiin vuosina 1928–1931 kahdeksan autonkuljettajaa väkijuomien kuljettamisesta tai myynnistä. Väkijuomien kuljettamisesta rangaistuksena oli ajokortin ja auton menettäminen, myynnistä sai kahden vuoden ajokiellon.<sup>387</sup>

Pirtun salakuljetus kytkeytyi myös muuhun hyötyajoneuvoliikenteeseen. Tapio Bergholm on todennut, että kuorma- ja linja-autot osallistuivat salakuljetukseen ja salakuljetuksesta saaduilla rahoilla investoitiin uusien autojen hankintaa. Bergholmin mukaan automiesten tekninen osaaminen,

<sup>385</sup> Erkki Hirvensalo: Autoilijat suuren yleisön käsityksessä. *Autoilija* 8/1929, 4.

<sup>386</sup> Mauranen 1995, 132–138.

<sup>387</sup> Hankonen 2006, 57.

liikkuvuus, itsenäinen asioiden hoito sekä koko ammattiautoilijoiden ammattikunnan puolirikollinen maine on korostanut ja muokannut ammatin miehisyttä.<sup>388</sup>

Alkoholi ja juopuneena ajavat kuljettajat olivat niin yleisiä, että tätäkin kysymystä pyrittiin purkamaan huumorin keinoin. Seuraavassa *Autoilija*-lehdessä vuonna 1927 ilmestyneessä Kaisa-Liisan kirjoittamassa pakinas- sa hivenen hölmönä jalankulkijana esitetään taas kerran nainen, tällä kertaa maalaisserkkutyttö:

Meidän kiltti maalaisserkkumme Kaisa Mäkinen juoksee kadun yli aina kuin henkensä edestä. Miksi juokset niin, vaikkei autoja ole lähettyvillä- kään? kyselimme. Juu, sanoi hän, täytyy kuitenkin juosta, sillä voi tulla joku humalainen autonkuljettaja ja ajaa päälle. No niin, me emme tosin pelkää aivan niin valtavasti juopuneita autonkuljettajia, mutta kyllä me mieluummin istumme vaikka muurahaispesään kuin sprille tuoksuvan kuljettajan autoon.<sup>389</sup>

Liiton ja sen lehden tavoitteena oli tässäkin kysymyksessä parantaa autoilijoiden huonoa mainetta julkisuudessa. Kirjoittelussa korostettiin ammattiautoilijoiden lainkuuliaisuutta sekä kykyä hallita liikennettä ja autoa. Ajaminen alkoholia nauttineena ja pirtun salakuljetus tuomittiin lehdes- sä ehdottomasti. Kesäkuun 1927 *Autoilijan* pääkirjoituksessa kehoitettiin autoilijoita välttämään väkijuomia virantoimituksessa ja korostettiin autoilijoiden vastuuta yksilöinä ja ammattikuntansa edustajina. Jokaisella sai olla mielipiteensä raittiuskysymyksestä, mutta työssä väkijuomiin oli otettava tiukan kielteinen kanta:

Me tunnemme sen suuren edesvastuun, joka niin monella eri tavalla liittyy eroittamattomasti siihen ammattiin, jota me harjoitamme. Tiedämme, että me kuulumme niihin ammatinharjoittajiin, joiden teoista tai tekemättä jät- tämisistä usein riippuu, paitsi suurten aineellisten arvojen, myöskin monien ihmishenkien kohtalo. Miten me tehtävämme suoritamme, siitä riippuu myöskin se luottamus, joka ammattikunnallemme annetaan. On muistetta- va, että se ala jolle me olemme antautuneet, ei ole yhteiskunnassa tilapäinen ja ohimenevä ilmiö, vaan tulevaisuuden toimi, joka vuosi vuodelta vetää

<sup>388</sup> Bergholm 1999, 377.

<sup>389</sup> Kaisa-Liisa: Pakinaa autonkuljettajista. *Autoilija* 4/1927, 23.

mukaansa yhä enemmän ja enemmän työntekijöitä. Vain muutamat kulu-  
neet vuodet riittävät todistukseksi tähän.<sup>390</sup>

Pääkirjoituksessa todettiin, että autoilijalta vaaditaan rohkeutta, luonteen-  
lujuutta ja selvää harkitsemiskykyä oman ammattinsa harjoittamisessa.  
Sivullisten, mukaan lukien asiakkaiden houkutuksiin oli suhtauduttava  
tinkimättömästi. Oman ammattikunnan mainetta tuli vaalia ja kohottaa  
se entistä korkeammalle, sillä vuokra-autoilijat edustivat tulevaisuuden  
alaa.<sup>391</sup> Tätä tavoitetta toistettiin saman vuoden marraskuun numeron  
pääkirjoituksessa: ”Me olemme vakuutetut siitä, että se autokulttuuri,  
jota meiltä sanotaan monilla paikkakunnilla puuttuvan, on kerran ko-  
hoava yleisenä ja tämän kulttuurin edustajina ja eteenpäin viejinä tule-  
vat olemaan järjestyneet autoilijat.”<sup>392</sup> Lehden pääkirjoituksissa pyrittiin  
vakuuttamaan lukijakuntaa ammattiautoilijoiden yhteisestä tehtävästä  
olla rakentamassa maahan autoilumyönteistä liikennekulttuuria. Järjes-  
tättyneiden autoilijoiden vastuulla katsottiin olevan koko autokulttuurin  
eteenpäin viemisen.

Juopuneena ajamiseen palattiin lehdessä myös huumorin keinoin heik-  
kolahjaisesta autoilijan uralle pyrkivästä Antti-Uljaasta kertovassa pakinassa,  
jossa uskallettiin ottaa lehden virallista linjaa ironisoivampi asenne raittius-  
kysymykseen. Tarinassa oli tauko siinä kohtaa, jossa Antti-Uljas juopotteli:  
”Ylläolevien viivojen kohdalla on näytelmässä sellainen kohta, jota ei saa  
esittää, sillä meillä on kieltolaki.” Tarinan opetus oli kuitenkin se, että juo-  
pottelu ja viinan trokaus eivät sovi automiehelle:

Mielipahaksemme täytyy meidän kuitenkin ilmoittaa, että Antti-Uljas-ollen  
heikko luonteeltaan-j o t a e i a u t o m i e s k o s k a a n s a i s i o l l a,  
oli kallistunut sille kantille jossa puhutaan ”varpusista” ja ”moteista”. Tämän  
sortin asiakkaita hänellä oli muutamia.<sup>393</sup>

---

<sup>390</sup> L.: Karttakaa tuhoatuottavia väkijuomia! *Autoilija* 2/1927, 3.

<sup>391</sup> Ibid.

<sup>392</sup> Pääkirjoitus: Autoilija-ammatti yhteiskunnallisen valvonnan alaisena. *Autoilija* 7/1927, 4.

<sup>393</sup> Severi: Antti-Uljas Harjasnotko menettää korttinsa. Pakina heikkolahjaisen Antti-Ul-  
jaan autoilijan urasta. *Autoilija* 2/1927, 16.



Lehdessä tuomittiin johdonmukaisesti ”heikkoluonteiset” autoilijat, jotka ryhtyivät paremman ansiotulon toivossa hankkimaan lisäansioita laittoman spriin salakuljetuksella.<sup>394</sup> Vastuunkannon ja ammattikurin merkitystä korostettiin toistuvasti *Autoilija*-lehdessä. Elokuun 1927 pääkirjoituksessa insinööri E. Pyhälä toisti aiempien pääkirjoitusten viestiä: ”On itsestäänkin selvää, että auton ohjaaminen päihtyneelle uskottuna on anteeksiantamaton, josta kaikki olemme vastuussa.” Pyhälä korosti, että muilla autoilijoilla on vastuu estää ”alkoholijuomain liikuttamaa” henkilöä astumasta rattiin ja tällainen henkilö tulisi auttaa kotiin ”levon ja hoidon saantia varten”.<sup>395</sup>

Alkoholin käyttö liikenteessä koettiin Suomessa yleisesti vakavaksi ongelmaksi kieltolaista huolimatta. Eduskunnassa käsiteltiin asiaa keväällä 1930, jolloin valtioneuvostolle esitettiin toivomus tarkan tutkimuksen laatimisesta onnettomuuksien määrästä ja niiden syistä. Tilastointi alkoi vuonna 1931, ja poliisin tietoon tulleista onnettomuuksista julkaistiin tietoja seuraavana vuonna. Alkoholin osuus onnettomuuksissa oli ennakoitua vähäisempää, mutta vakavammissa onnettomuuksissa viina oli usein mukana.<sup>396</sup>

*Autoilija*-lehdessä korostettiin toistuvasti lainkuuliaisuuden merkitystä, mutta tästä huolimatta suhtautuminen virkavaltaa kohtaan oli jännitteinen. Autoilijoita kiusasivat muun muassa poliisin maanteillä järjestämät ratsiat. Poliisi saattoi esimerkiksi pysäyttää piikkimatoilla ne autot, jotka eivät totelleet pysähtymiskäskyä. Vuonna 1928 tullihallitus takavarikoi 247 autoa lainsäädännön tiukennettua.<sup>397</sup> Nimimerkki Jarrun pakinassa ”Meille oli käydä hullusti” ilman papereita ajaneet toimittajat joutuivat poliisin ratsiaan. Pakinassa poliisit esitettiin naurettavan byrokraattisina ja tarinan ”opetuskin” ironisoi jatkuvaa autoilijoiden kontrollia: ”Älä milloinkaan lähde ajelemaan ellei mukanasi ole kaikki tarvittavat ’dekreetit’ ja myöskin ’sukuluuttelo’ autosta jolla lähdet ajelemaan.”<sup>398</sup> Poliiseja moitittiin ja

<sup>394</sup> Ks. esim. Pääkirjoitus. Mihin suuntaan moottoriajoneuvoliikennettä koskeva lainsäädäntö olisi kehitettävä. Hallitussihteeri Eljas Kahran katsastusmiesten kokouksessa pitämä esitelmä 14.10.1927. *Autoilija* 6/1927, 3-5.

<sup>395</sup> E. Pyhälä: Miten auto-onnettomuudet parhaiten vältetään. *Autoilija* 4/1927, 3.

<sup>396</sup> Antila 1999, 213–214.

<sup>397</sup> Bergholm 2000, 68.

<sup>398</sup> Jarru: Meidän oli käydä hullusti. *Autoilija* 5/1927, 20–22.

naureskeltiin usein lehden jutuissa. Toisaalta kuitenkin yhteistyötä poliisin kanssa haluttiin parantaa. Autoilijaliiton hallinnon kokouksessa 2.11.1927 Helsingissä päätettiin seuraavaa:

Turkulaisten tekemän ehdotuksen mukaisesti päätettiin kaikkien niiden paikkakuntien poliisilaitoksille lähettää maksutta Liiton äänenkannattaja ”Autoilija” lehti, jossa Liitolla on paikallisosasto. Tämä toimenpide johtuu siitä, että saataisi syntymään parempi yhteisymmärrys poliisimiehistön ja autoilijain kesken.<sup>399</sup>

*Autoilija*-lehdessä tärkeänä juttutyypinä olivat pakinat, joissa käsiteltiin autokulttuurin kysymyksiä ja ongelmia huumorin avulla. Huumorintajua pidettiin myös yhtenä autoilijoille tyypillisenä ominaisuutena. Esimerkiksi heikkolahjaisen Antti-Uljaan aikomuksista pyrkiä autoilijan uralle kertovassa pakinassa ilmaistiin ”oikeiden automiesten” huumorintajuisuus seuraavalla tavalla: ”Automiehet, jotka ovat huumorintajuista väkeä, ottivatkin Antti-Uljaan usein vaunuunsa, missä hän sai istua oikean automiehen vieressä ja katsella, miten kustakin nappulasta väännetään.”<sup>400</sup> Tampereen Autoilijain kokouksessa 31.10.1927 toivottiin, että huumoria olisi lehdessä lisättävä, ”koska autoilijat ovat huumorintajuista väkeä.”<sup>401</sup> Jopa yhdeksi toimitukselliseksi tavoitteeksi vuonna 1928 *Autoilija*-lehdessä asetettiin ”huumori”.<sup>402</sup> Huumorin tavoitteena oli rakentaa autonkuljettajien keskinäistä yhteisöllisyyden tunnetta, jossa nauru kohdistui muihin ryhmiin, kuten viranomaisiin, jalankulkijoihin tai yksityisautoilijoihin. Sukupuolen näkökulmasta huomionarvoista on, että lehden huumori useimmiten oli miesten keskinäistä huumoria, josta nainen puuttui kokonaan tai nainen oli se, jolle naurettiin. Oman ryhmän sisällä myös omalle ammattikunnalle nauraminen tuotti sosiaalisen yhteenkuuluvuuden tunnetta.<sup>403</sup>

Ongelmista poliisien kanssa kirjoitti humoristisesti esimerkiksi nimimerkki Pliinus ”Viehättävää, vaihtelevaa...Sellaista on autoilijan elämä!”-pakin-

<sup>399</sup> Liiton hallinnon kokous. *Autoilija* 7/1927, 30.

<sup>400</sup> Severi: Antti-Uljas Harjasnotko menettää ajokorttinsa. Pakina heikkolahjaisen Antti-Uljaan autoilijan urasta *Autoilija* 2/1927, 16.

<sup>401</sup> Tampereen Autoilijain yleinen kokous. *Autoilija* 7/1927, 31.

<sup>402</sup> Suomen Autoilijaliitto kaksivuotias. *Autoilija* 1/1928, 5.

<sup>403</sup> Ks. myös Korhonen 2001, 176.

assa, joka käsitteli autonkuljettajan ammatin monimuotoisuutta ja lehdessä toistuvasti käsiteltyä autonkuljettajia koskettavaa kysymystä, viinan salakuljettusta. Kirjoittajan mukaan eräät autoilijat olivat saaneet elämänsä jännitystä kyyditsemällä joidenkin maaseudun kaupunkien asukkaille ”mielenvirkistystä”. Jännitystä saivat kuitenkin myös ”tavalliset lainkuuliaisat” autoilijat:

Lähdeppä vain maaseudulle kyytiin, niin kyllä sinun vaihtelua saamasi pitää. Päiväsaikaan punainen lippu, pimeällä punainen lyhty kantavat tuon tuostakin kortensa sinun viihtymyksesi kekkoon, saat yhtenäen pysäyttellä vaunuasi, sitä useammin, mitä ”ripeämpiä” ja virkaintoisempia poliisiviranomaiset kulloinkin läpikuljettavassa pitäjässä sattuvat olemaan. Vaunusi nuuskitaan läpikotaisin ja sinua katsellaan kiukkuisesti, kun ei biilissäsi satakukaan olemaan mitään sellaista, mikä keksittynä yhä kirkkaammaksi kirjastaisi poliisien virkakunnan kruunun. Poliiseihin ei näet aina sovi vanha tuttu vertaus: ”etsii, etsii, eikä soisi löytävänsä”, ei varsinkaan takavuosina sopinut, kun takavarikon toimittaja sai nauttia ”provisionia” takavarikoimiansa viinamäärien arvosta. Jokainen viaton auto näet merkitsi omalta osaltaan pientä lovea viranomaisen ”budjetin” tulopuolella.<sup>404</sup>

Pakinaa voi tulkita huumorin varjolla esitetyn kritiikiksi poliisien kohtuuttomalta tuntuvia ratsioita kohtaan. Kuten huumorin ja naurun tutkimuksessa on esitetty, naurua herättävät ”vakavat” asiat eivät niinkään kevyinä pidetyt.<sup>405</sup> Hallituksen esitys eduskunnalle kieltoain koventamisesta vuonna 1927 herätti tyytymättömyyttä autoilijoiden keskuudessa. Esitys piti sisällään, että auto, joka saataisiin kiinni alkoholipitoisten aineiden kuljetuksesta, tuomittaisiin valtiolle menetetyksi, vaikka omistaja ei olisi millään tavalla tietoinen kuljettajansa luvattomista retkistä. Tämä sai kaikki autoilijoiden liitot toimimaan yhteisen asian puolesta:

Autokauppias yhdistyksen aloitteesta olikin maanantaina lokakuun 3 p:nä kaikkien Suomessa toimivien Autoilijaliittojen edustajat kokoontuneet yhteiseen neuvottelukokoukseen Suomen Autobiilklubin kokoushuoneeseen. Kokouksessa olivat edustettuina: Suomen Autoilijaliitto, Autokauppias yhdistys, Suomen Autobiilklubi, Yleinen Autoliitto ja Maaseudun Autonomistajainliitto. Kokous päätti yksimielisesti, kaikilla käytettävissä

<sup>404</sup> Piinus: Viehättävää, vaihtelevaa...Sellaista on autoilijan elämä! *Autoilija* 4/1928, 22.

<sup>405</sup> Korhonen 2001, 176.

olevilla keinoilla, vaikuttaa Eduskunnan eri valiokunnille ja mahdollisesti Eduskunnallekin ettei lakia siinä muodossa missään tapauksessa hyväksyttäisi, koska se loukkaa kaikkien kunniallisten ihmisten oikeuskäsitteitä.<sup>406</sup>

Kaikkia autoilijoita kieleen, luokkaan ja asuinpaikkaan katsomatta yhdistävä huoli sai ryhtymään toimenpiteisiin kohtuuttomalta tuntuvan lain syntymisen ehkäisemiseksi.

*Autoilija*-lehden ”autoilija” oli ammatikseen autoa ajava mies. Lehdessä kyllä kirjoitettiin myös naisista ja autoista, mutta suurimmaksi osaksi humoristisesti pakinoiden. Poikkeuksellisenä vakavampana tekstinä, jossa huomioitiin myös ”moottorinaiset”, oli ”tunnetun automiehen” insinööri J. E. Tuokkolan kirjoittama pääkirjoitus vuonna 1927. Tuokkola oli huolissaan valtion vähäisestä mielenkiinnosta autoliikenteen kehittämistä kohtaan ja oli keksinyt tähän ratkaisun:

Olen useimminkuin yhden kerran miettinyt ratkaisua ja se on, että meidän on otettava moottorimiehinä ja -naisina osaa suoranaiseen politiikkaan.[...] Kun kolmen vuoden perästä käymme eduskuntavaaleihin, on meidän asetettava alammme tuntevaa väkeä ehdokkaiksi ja silloin merkitsee vähän, mitä puoluetta ne ovat, kunhan ne vaan ovat sitä oikeata lajia automiestä, joka ajaa meidän asiaamme, joka samalla on koko kansamme tulevan kehityksen ja hyvinvoinnin asia.<sup>407</sup>

Autoliikenteen kehittäminen oli insinööri Tuokkolan mielestä niin tärkeää, että sitä ajamaan tuli ryhtyä kaikkien puoluekantaan ja sukupuoleen katsomatta. Pääkirjoituksen sanoma oli poikkeuksellisesti osoitettu myös ”moottorinaisille”. Vuonna 1928 Suomen Liikemiesten yhdistyksen kokouksessa pitämässään esitelmässä insinööri Tuokkola ei kuitenkaan maininnut naisia pyrkiessään jälleen vakuuttamaan kuulijansa asian tärkeydestä: ”Tiekysymys on käytännön miesten ratkaistava, eikä sitä saa tehdä puoluekysymykseksi.”<sup>408</sup>

Suomen Autoilijaliiton hallituksen ja eri elinten toiminta oli miesval-

---

<sup>406</sup> Uhkaako kieltoain koventaminen jatkuvaa autoliikenteen kehitystä? *Autoilija* 6/1927, 5-6.

<sup>407</sup> J. E. Tuokkola: Suuntaviivoja. *Autoilija* 3/1927, 4.

<sup>408</sup> Insinööri J.E.Tuokkolan Suomen Liikemies-Yhdistyksen kokouksessa 7.5.28 pitämä esitelmä: Moottoriliikenteen kehitys Suomessa. *Autoilija* 5/1928, 13.

taista ja naispuolisista toimijoista löytyy lehdestä vain vähän mainintoja. 3.5.1928 Liittokokouksesta kerrottiin kuitenkin, että liiton sairaus- ja hautausapukassan ja liiton taloudenhoitajaksi valittiin uudelleen rouva Anni Vuolle.<sup>409</sup>

Taksin historiaa tutkineen Tapani Maurasen mukaan helsinkiläisissä liikenneluvanhakijoissa naispuolisten hakijoiden määrä oli 1920-luvulla noin 10 % uusista autoilijoista. Nämä naiset olivat titteliltään ”rouvia, neitejä, leskiä” ja eri ammateissa toimineiden miesten vaimoja. Vaikka vuokra-auton omistaminen olikin useiden kymmenien naisten tulonlähde Helsingissä, ammattiajokortteja ei naisilla kuitenkaan vielä ollut. Mauranen on eri arkistolähteistä tutkinut ammattiautoilijoiksi hakeneiden taustoja. Vuosikymmenen alussa liikenneluvan hakijoiden joukossa Helsingissä suurimman ryhmän muodostivat työmiehet (21 %) ja autonkuljettajat (20 %). Vuonna 1925 Helsingissä ilmoittautui 380 uutta luvan hakijaa. Luvanhakijoista suurimman ryhmän muodostivat tässä vaiheessa työmiehet (34 %), joille vuokra-autoilijan ammatti tarjosi väylän nousta itsenäiseksi yrittäjäksi. 1920- ja 1930-luvun taitteessa liikenneluvan hakijoita Helsingissä oli 227, ja suurin osa ammattiautoilijoiksi haluavista oli ammatiltaan autonkuljettaja (53 %). Hakijoista 19 % oli työmiehiä ja 8 % alempia toimihenkilöitä, muu ryhmä oli ammatiltaan hajanaista.<sup>410</sup>

Mauranen on tehnyt johtopäätöksen, että suurimmissa kaupungeissa autoilijoiksi tultiin pääosin palkatun autonkuljettajan ammatin kautta. Maaseudulla ja pienemmissä kaupungeissa vuokra-autonkuljettajiksi ryhtyivät talolliset ja heidän jälkeläisensä. Kaikkiaan autoilijoiden taustat olivat kuitenkin erilaisia. Autoilijoiksi ryhtyi eri puolilla maata muun muassa kauppiaita, alempia toimihenkilöitä ja liikemiehiä. Tampereella vuosina 1926–1929 naisten osuus luvanhakijoista oli kahdeksan prosenttia. Jyväskylässä oli 1920-luvulla 95 luvanhakijaa ja naisia vähemmän kuin muissa kaupungeissa, vain yksi. Koska vuokra-autoyrittäjien sosiaaliset taustat olivat hyvin erilaisia, maaseudulla asemia oli harvassa, eikä autoilijoilla ollut paljon yhteyksiä keskenään, järjestötoiminnan organisointi ei ollut helppoa

<sup>409</sup> P.H.: Suomen Autoilijaliitto. *Autoilija* 5/1928, 32.

<sup>410</sup> Mauranen 1995, 164–165.

valtakunnallisella tasolla. Toisaalta yleisö suhtautui ammattiautoilijakuntaan kuin se olisi ollut yhtenäinen kokonaisuus.<sup>411</sup>

Huomio naisten yrittäjyydestä on tärkeä sukupuolihistoriallisesta näkökulmasta. Vaikka Suomen eri kaupungeissa oli naispuolisia vuokra-autoyrittäjiä, niin vuokra-auton ratissa heitä ei näkynyt. Nimikirjaimia V. Kin. käyttänyt toimittaja kommentoi *Autoilija*-lehdessä vuonna 1928 Tallinnassa näkemäänsä naispuolisia kuljettajia seuraavasti: ”Mukavana piirteenä mainittakoon, että vuokra-autoilijoiden joukossa on huomattava määrä naisia, jotka sopevasti Fordejaan ohjailevat Tallinnan kapeilla, mutkaisilla ja jyrkillä katuloilla.”<sup>412</sup> *Autoilija*-lehdessä ei 1920-luvulla varsinaisesti otettu kantaan naisten ammattimaiseen ajoon.

*Autoilija*-lehti pyrki chartier’laisittain tulkittuna aktiivisesti tuottamaan ammattiautoilijan identiteettiä.<sup>413</sup> Autoilijaliiton toimintaa kuvaavissa virallisemmissä kirjoituksissa sekä humoristisissa pakinoissa ja kertomuksissa konstruointiin kuvaa autoilijasta, joka oli autoilun ammattilainen, lujaluonteinen mutta myös huumorintajuinen mies. Tällä representaatiolla ei vain esitetty kuvaa ihanneautoilijasta, vaan sillä pyrittiin vaikuttamaan siihen, että hajallaan toimiva autoilijoiden ammattikunta pyrki myös toimimaan tämän ideaalin mukaisesti. Koska juuri vuokra-autonkuljettajia syytettiin yleisesti julkisuudessa autohurjastelusta ja kieltolakirikkomuksista, viinan myymisestä, salakuljetuksesta ja juopuneena ajamisesta, ammattikunnan maineen parantaminen oli liiton ja sen lehden tärkeimpiä tavoitteita. Ammattia harjoittaessaan autoilijan tuli olla lainkuuliainen ja ehdottoman raittis, vaikka lehdessäkin melko avoimesti myönnettiin, että yksityishenkilönä raittiuskysymykseen sai itse kukin valita oman kantansa.

---

<sup>411</sup> Mauranen 1995, 165–166.

<sup>412</sup> V.Kin.: Ei päivää ettei pääkaupunkia. *Autoilija* 8/1928, 9.

<sup>413</sup> Chartier 1988, 7–14.

## *Univormu tekee automiehen*

Autonkuljettajissa on nykyajan romantiikkaa. Siksi hän nahkasäärystimineen ja – käsineineen saakin jokaisen polvihameisen ja polkkatukkaisen tytönlapsen sydämen kiivaammin tykyttämään. Mutta autonkuljettaja voi olla yhtä yllätyksellinen kuin konsanaan suurkaupunki.<sup>414</sup>

Nimimerkki Kaisa-Liisan *Autoilija*-lehdessä julkaistussa pakinassa vuonna 1927 univormupukuiset (miespuoliset) autonkuljettajat esitettiin nykyajan romanttisina ja yllätyksellisinä muodikkaitten nuorten naisten ihastuksen kohteina. Autonkuljettajan univormu rakensi paitsi romanttista auraa myös ammatillista identiteettiä.

Taksin historiaa Suomessa tutkineen Tapani Maurasen mukaan virkapuvun alkuperäinen funktio perustui ajatukseen, että ammattiautoilijan tuli erottua yleisöstä. Taksiliikenteen alkuvaiheessa virkapuku ei ollut pakollinen ennen kuin siitä alkoi tulla säädöksiä. Koska vuokra-autoliikenteen alkuvaiheessa autoilla ei ollut mitään selvää ulkoista tunnusmerkkiä, kuljettajan tunnistettava asu oli tarkoituksenmukainen. Esimerkiksi helsinkiläisen vuokra-autoyhtiö Ab Auto Oy:n kuljettajien univormu oli punainen. Helsingin automobiiliyhjesääntö vaati vuonna 1911 autoilijalta siistiä ja eheää pukua: "[...] jonka kuosin maistraatti määrää, jos tarpeelliseksi katsoo." Maurasen mukaan virkapuku viittasi vuokra-autoilijan ammatilliseen luonteeseen. Virkapuku määritteli osaltaan myös välimatkan kuljettajan ja asiakkaan välille ja loi turvallisuuden tunnetta siitä, että autoa ohjasi luotettava ammatinharjoittaja. Asiakkaan astuessa autoon julkisesta tilasta tuli yksityinen ja kuljettajasta asiakkaan näkökulmasta läsnä oleva sivullinen.<sup>415</sup>

*Autoilija*-lehden pakinassa vuonna 1927 muisteltiin autonkuljettajien ulkonäön muutosta ajan kuluessa: "Ennen olivat automiehet olleet mikä mitenkin puettuna ja vaunut, muutamia harvoja poikkeuksia lukuunottamatta, huonoja ja likaisia."<sup>416</sup> Vuoden 1911 Helsingin ohjesäännön vaatima siisteys oli tärkeä alan maineenkin vuoksi. Mauranen kertoo Taksiliiton

<sup>414</sup> Kaisa-Liisa: Pakinaa autonkuljettajista. *Autoilija* 4/1927, 23.

<sup>415</sup> Mauranen 1995, 170.

<sup>416</sup> Severi: Antti-Uljas Harjasnotko menettää ajokorttinsa. Pakina heikkolahjaisen Antti-Uljaan autoilijan urasta *Autoilija* 2/1927, 16.

historiassa, että viranomaiset valvoivat määräyksiä Helsingissä tarkkaan, ja kuljettaja saatettiin lähettää jopa kotiin vaihtamaan määräysten mukaiset housut jalkaan.<sup>417</sup> Helsingin Poliisilaitoksella pidetystä autonkuljettajain rangaistuskirjasta löytyy merkintöjä, joiden mukaan autonkuljettaja on saanut sakkoja oltuaan ”palvelemassa ilman virkapukua” tai varoituksen oltuaan ”ajossa ilman vormua”.<sup>418</sup>

Yhtenäinen puku konstruoi vuokra-autoilijoiden ammatillista identiteettiä ja sillä pyrittiin rakentamaan myös mielikuvaa luotettavuudesta:

AUTOILIJAT! Tarjoomme Suomen Autoilijaliiton välityksellä tai meiltä suoraan tilattaessa parhaita **vormupukuja** halvimpiin hintoihin. Vormupukuja tarvitessanne kääntykää siis puoleemme. Kankaiden hyvyys ja värin kestävyys vakuutetaan ja koska puvut tulevat joukkotilauksen johdosta halvemmaksi, on siis syytä käyttää hyväkseen S. Autoilijaliiton hankkimaa etua. Varastossa löytyy aina tavallisia pukuja ja palttoita sekä englantilaisia sadetakkeja y.m.<sup>419</sup>

Helsingiläinen O.Y. Jakobovitsch A. B mainosti Suomen Autoilijaliiton jäsenille vormupukuja näyttävästi *Autoilija*-lehdessä vuonna 1927 yllä olevalla ilmoituksella. Ammattiautoilijoiden oma liike oli helsinkiläinen Autoilijan Kauppaliike Oy, josta sai tilata virallisia autoilijainpukuja.<sup>420</sup> Lehdessä mainostettiin myös muita asuja autoilijoille. Tamperelainen Herrain vaatetusliike K. Flink tarjosi autoilijoille silkkisiä tai trikoisia *pull-over* paitoja, joissa saattoi tuntea ”ajamisen todellisen nautinnon”. Turkulainen F. P. Walavaara kehotti autoilijoita teettämään pukunsa vaatturilla.<sup>421</sup> Emil Elo mainosti autoilijoille erilaisia paitoja, kesäalusvaatteita ja erityisiä, ”suorastaan välttämättömiä” autoilijan polvialushousuja, englantilaisia *pull-over* villapaitoja, urheilulakkeja ja muita ”tärkeitä vaatekappaleita” muiden muassa hattuja, kauluksia, sukkaa, sukkanauhoja, olkaimia ja vöitä. Viimeisen muodin mukaisia kravatteja tuli liikkeeseen joka viikko uusia.<sup>422</sup> J. E. Rosbergin kirjoit-

<sup>417</sup> Mauranen 1995, 171.

<sup>418</sup> Helsingin Poliisilaitos, Liikennetoimisto, Ilmoituspäiväkirjat ja ilmoitukset Ab I:1.

<sup>419</sup> Mainos O.Y. Jakobovitsch A.B, Helsinki. *Autoilija* 2/1927, 1,

<sup>420</sup> *Autoilija* 1/1927, ilmoitusliite.

<sup>421</sup> Ibid.

<sup>422</sup> *Autoilija* 3/1927, 13.



tamassa matkakirjassa *Autolla Suomesta Välimeren maihin* (1926) annettiin autoilijoille seuraava vinkki: ”[...] *auto-silmälaseja, autotakkeja y.m.s. saa halvemmalla ulkomailla kuin meillä, samoin varaosia.*”<sup>423</sup> Samassa kirjassa viitattiin kuitenkin myös stereotyyppisen sukupuolitavasti naisten miehiä suurempaan haluun tehdä ostoksia matkoilla: ”Jos naisia on mukana, syntyy tietysti ostelua makasiineissa ja puodeissa ja ostokset vievät tilaa. Henkilö-autohan, kuten tiedetään, ei ole mikään kuorma-auto.”<sup>424</sup>

Suomen Autoilijaliiton liittokokous päätti toukokuussa 1928 erikoisesta liittopuvusta, jonka halukkaat liiton jäsenet voisivat hankkia. Puvun väriksi kokouksessa päätettiin yksimielisesti sininen. Sen sijaan päätös siitä, tulisiko puvun olla yksi- vai kaksirivinen, jätettiin seuraavan kokouksen päätettäväksi.<sup>425</sup> Jo päätöksenteon hankaluudesta voi päätellä, että oma puku oli tärkeä kysymys liitolle. Seuraavassa liittokokouksessa samana kesänä puvun yksityiskohdista tehtiin lopulta päätös. Puvut tuli valmistaa sinisestä kankaasta, yksirivisinä, kolmella napilla ja niiden tuli olla ”n.s. urheilupuku mallia”.<sup>426</sup>

Jokaisella autoilijoiden etujärjestöllä oli omat vaunu-, lakki- ja rintamerkinsä, viirinsä ja lakkinsa, joiden käyttö määriteltiin järjestöjen säännöissä. Suomen Autoilijaliitto päätti marraskuussa 1927 pidetyssä hallituksen kokouksessa ottaa käyttöön seuraavat merkit: a) rintamerkki; b) vaunumerkki; c) liitto-lakki kokardeineen. Rintamerkkejä saivat käyttää kaikki liiton jäsenet. Vaunumerkkejä olivat oikeutettuja kantamaan vain ne jäsenet, jotka omistivat automobiilin. Liitto-lakkia kokardeineen olivat oikeutettuja kantamaan kaikki liiton jäsenet. Lakkia kokardeineen sai kuitenkin käyttää vain yksityiselämässä, ei ammattia harjoittaessa virkialakkina: ”Lakkia voidaan käyttää ammattia harjoittaessakin siinä tapauksessa, ettei lakin käyttäminen ole ristiriidassa viranomaisten antamien puku-määräysten kanssa.”<sup>427</sup>

Yleisen Autoliiton jäsenohjesäännössä vuonna 1927 määriteltiin, että liiton sinistä lakkia varustettuna yksityis- tai ammattiautoilijain merkillä

<sup>423</sup> Rosberg 1926, 12.

<sup>424</sup> Rosberg 1926, 11–12.

<sup>425</sup> P. H.: Suomen Autoilijaliitto. *Autoilija* 5/1928, 32.

<sup>426</sup> Suomen Autoilijaliitto. *Autoilija* 7/1928, 43.

<sup>427</sup> Suomen Autoilijaliiton hallituksen kokous 28.11.1927. *Autoilija* 8/1927, 50.



Kuva 4: Yleisen Autoliiton liittopuku yksityisautoilijoita varten. Lähde: Yleinen Autoliitto ry Hinnasto 1928, Autoliiton arkisto, Mobilia.

saivat käyttää kaikki liiton jäsenet. Khakinväristä lakkia saivat käyttää yksityisautoilijat ja ruskeaa lakkia vain ammattiautoilijat. Säännöissä sanottiin myös, että käyttäessään liiton lakkia jäsen ei saanut olla huolimattomasti pukeutunut.<sup>428</sup> *Suomen Kuvalehdessä* esiteltiin vuonna 1928 kuvassa Yleisen Autoliiton liittopuku yksityisautoilijoita varten. Kuvateksti kertoi:

Pukua varten on valmistettu erityinen kotimainen ”khaki”-värisen kangas, jota on saatavana ainoastaan liitolta. Kuosi on muuten sama kuin armeijan upseereilla, paitsi että takissa on vain kolme nappia ja taskut hiukan pienemmät, palkeettomat ja pyöreäkulmaiset.<sup>429</sup>

Suomalaisissa lehdissä ei liittojen univormuun pukeutuneita naisia esitetty,

<sup>428</sup> Yleinen Autoliitto Jäsenohjesääntö Helsinki 1927. Mobilia ALa5.

<sup>429</sup> Kuva: Yleisen Autoliiton liittopuku yksityisautoilijoita varten. *Suomen Kuvalehti* 13/1928, 519.

ja voidaan hyvin olettaa, että pukuja käyttivät ainoastaan miehet. Univormujen sukupuolittavasta luonteesta puhuttaessa on aiheellista huomioida, että vuonna 1921 perustetun Lotta Svärd -järjestön puku täytti kaikki univormun tunnuspiirteet. Se oli yhdenmukainen asu, jonka symboleista ja mitoista oli tarkat kirjalliset ohjeet. Pukua ei kuitenkaan kutsuttu univormuksi. Perusteluina esitettiin, että asuun ei kuulunut asetta. Itsenäisessä, valkoisessa Suomessa naissotilaat olivat mahdottomuus, sillä punakaartilaisien naisten olemassaolo ja heidän univormua aseineen muistuttava asunsa oli tuomittu jyrkästi, kuten naisten sotilaspukuja ja univormujen sukupuolittumista tutkinut kansatieteilijä Juhani U. E. Lehtonen on muistuttanut. Univormut sanan laajemmassa merkityksessä yhdenmukaisina asuina voidaan nähdä maskuliinisina, feminiinisinä tai sukupuolineutraaleina, mutta suppeassa merkityksessä sotilasunivormuna Lehtosen mukaan ne ovat ilmeisen maskuliinisia. Univormuihin on alusta lähtien liitetty maskuliinisuutta, mutta 1800-luvulla tämä Lehtosen tulkinnan mukaan vielä korostui sotilasunivormujen yleistyttyä.<sup>430</sup>

Univormupukuisia naisia liikenteessä muissa maissa esiteltiin muutamalla *Suomen Kuvalehden* kuvasivulla. *Suomen Kuvalehti* esitteli vuonna 1929 kuvan avulla Englannin maanteille ilmestyneitä ”liikenne-enkeleitä” tällaisella kuvatekstillä: ”Sievät univormupukuiset työt, joilla on moottoripyörä käytettävissään, ovat ilmestyneet Englannin maanteille jakamaan autoilijoille neuvoja ja apua onnettomuuksien sattuessa sekä toimimaan oppaina. ”Tieopas’ neuvoo matkailijalle tietä.”<sup>431</sup> Kuvassa naisopas oli pukeutunut housuihin, lakkiin ja pitkiin hansikkaisiin ja antoi neuvoja auton ratin takana istuvalle naispuoliselle autonohjaajalle.

Kansatieteilijä Bo Lönnqvist on osuvasti kirjoittanut vaatteista eräänlaisena kulttuurisena valtapelinä. Valtaa voidaan osoittaa ja manifestoida tiettyllä vaatetuksella, ja vaatteet myös tuottavat valtaa.<sup>432</sup> Vuokra-autonkuljet-

<sup>430</sup> Lehtonen 2010, 76–79. Suomessa laki naisten vapaaehtoisesta asepalveluksesta hyväksyttiin vuonna 1995. Asevelvollisuuden tapaan palvelusta suorittava nainen käyttää samanlaista pukua kuin miehet, mutta ammatikseen sotilasuran valinneella naisella on mahdollisuus monessa yhteydessä valita housujen sijaan hame. Lehtonen 2010, 82.

<sup>431</sup> Autoja ja liikennettä. *Suomen Kuvalehti* 40/1929, 1777.

<sup>432</sup> Lönnqvist 2008, passim., erit. 11–14.

tajien pakollinen univormu ja eri liittojen omat univormut, lakit ja merkit tekivät eroa muihin autoilijaryhmiin ja erityisesti järjestäytymättömiin autoilijoihin. Sukupuolen näkökulmasta on huomionarvoista, miten univormuihin ja lakkeihin pukeutuneet autoilijat ovat butlerilaisittain tulkittuna performoineet maskuliinista automiehisyyttä. Autoilijoiden univormut viittasivat myös muihin miehille varattuihin sfääreihin, kuten armeijaan sekä poliisiin tai palomiehen kaltaisiin miehiin ammatteihin. Autoilijan univormu viimeisteli autoilijasta kirjaimellisesti automiehen. Vaatteet ja asusteet kertoivat eroista sukupuolten ja yhteiskuntaluokkien välillä. Autoilijoiden vaatteet kantoivat myös viestiä vallasta, siitä kenellä oli oikeus pukeutua autoilijan ”univormuun”, epäviralliseen tai viralliseen.

### 3 Autoileva nainen

#### *Naisautoilijakysymys*

Autoilun sukupuolta käsittelevissä kansainvälisissä tutkimuksissa on tuotu esille sitä, miten ensimmäiset autot 1800–1900-luvun taitteessa osallistui-  
vat sukupuolijärjestelmän murrokseen ja muuttumassa olleisiin käsityksiin sukupuolesta. Sukupuolittuneet käsitykset naisen ja miehen ominaisuuksista vaikuttivat merkittävästi siihen, miten auto otettiin vastaan ja miten sitä käytettiin. Vuosisadan vaihteessa naisten autoilu hankalasti veivillä käynnistettävillä ja voimaa vaatineilla autoilla kohtasi traditionaaliset käsitykset naissukupuoleen liitetyistä ominaisuuksista. Feminiinisiksi ominaisuuksiksi miellettyjen fyysisen heikkouden, päättämättömyyden, impulsiivisuuden ja heikkohermoisuuden ei katsottu sopivan yhteen tämän uuden teknologian kanssa.<sup>433</sup> Erityisesti hermot, heikkohermoisuus ja hermostuminen toistui-  
vat naisten autoilua vastustavissa puheenvuoroissa 1800-luvun lopulta lähtien Euroopan ensimmäisinä autoistuneissa maissa Saksassa, Ranskassa ja Englannissa sekä Yhdysvalloissa ja myöhemmin myös Suomessa.

Näihin ominaisuuksiin viitattiin myös pakinassa ”Eeva ja automobiili”

---

<sup>433</sup> Scharff 1999, 22–50; O’Connell 1998, 45–46; Merki 2002, 286–294; Clarsen 2008, 12–29; Seiler 2008, 50–58. Ks. myös Polk 1998, 7.

vielä 1920-luvun lopulla, jolloin autojen tekniikka oli kehittynyt ja autot olivat huomattavasti helpommin sisältä käynnistettäviä:

On miehiä, jotka pyhästi ja suorasti vannovat, etteivät he koskaan tule antautumaan siksi suureen vaaraan, että he istuisivat naisen ohjaamaan autoon; he pelkäävät muka naisten oikullisuutta, he pelkäävät hermojen jättävän taitavimmankin naiskuljettajan pulaan pulmallisten tilanteiden esiintyessä j.n.e. Osaksihan meidän täytyy tunnustaa tämä ankara arvostelu oikeaksi, sillä kuinka moni nuori nainen onkaan erehdyksessä astunut kaasupolkiin jarrupolkimen sijasta, ja seuraukset - älkäämme puhuko niistä...<sup>434</sup>

Pakinan nimessä käytettiin tässä, kuten monissa muissakin kertomuksissa jälleen Eeva-nimeä naiseutta korostamassa. Naisen miehiä heikommat hermot säilyivät pitkään selityksenä sille, miksi autoilu ei sopinut naisille. *Suomen Kuvalehden* ”Utiskuvia eri aloilta” -kuvapalstalla vuonna 1927 kerrottiin kuvatekstissä aachenilaisesta hermolääkäristä Crapollista, joka oli antanut ”huomiota herättäneen lausunnon” eräässä oikeusjutussa autonohjaajana kuoleman tuottamuksesta syytettyä naista vastaan: ”Hänen käsityksensä mukaan ei kellekään naiselle pitäisi antaa ajokorttia, sillä vaaran hetkellä toimii naisen hermosto aivan toisin kuin miehen.” Kuvateksti oli otsikoitu näyttävästi isoilla kirjaimilla: ”NAISET EIVÄT KELPAA AUTON OHJAAJIKSI”.<sup>435</sup>

Aatehistorioitsija Minna Uimonen on tutkinut väitöskirjassaan neurooseja määritteleviä keskusteluja ja käytäntöjä Suomessa 1800- ja 1900-lukujen taitteessa. Tänä aikalaislääkäreiden ”hermostumisen aikakaudeksi” kutsumana aikana hermostuminen ja heikkohermoisuus määrittyivät erityisesti naisia koskevaksi heikkoudeksi, mitä argumentoitiin eri tavoin. Esimerkiksi lääkäri Theodor Löfströmin mukaan hermorasitukselle olivat alttiina erityisesti naiset, jotka olivat syystä tai toisesta pakotetut ansaitsemaan oman leipänsä ja ryhtyivät näin kilpailemaan miesten kanssa eri aloilla.<sup>436</sup>

Brittiläistä autoilua tutkinut Sean O’Connell on todennut, että vuosisadan taitteessa naisautoilijat olivat niin harvinaisia, että mikä tahansa ta-

<sup>434</sup> Jarru: Eeva ja automobiili. *Autoilija* 9/1928, 26.

<sup>435</sup> Utiskuvia eri aloilta. *Suomen Kuvalehti* 3/1927, 111.

<sup>436</sup> Uimonen 1999, 78–80 ja passim.

vanomaista pidempi matka sai julkisuutta lehdistössä. Esimerkiksi vuonna 1901 brittiläinen *Autocar*-lehti kertoi Miss Vera Butlerin autoilevan Ranskassa isänsä kanssa. Vielä merkillepantavampi uutinen oli, että hän oli läpäissyt ajokokeen, joka autoilevien turistien tuli suorittaa. Vuonna 1905 samassa lehdessä kerrottiin Miss Dorothy Levittin Lontoo–Liverpool–Lontoo -ajosta, jonka hän oli suorittanut kahdessa päivässä. Tämä oli siihen asti pisin naisen autolla ajama matka.<sup>437</sup>

Naista ja teknisten koneiden ja laitteiden kulttuurisia representaatioita tutkinut Julie Woskin on tulkinut naisautoilijoista kertoneiden tarinoiden paljastavan vuosisadan alun paradoksaaliset käsitykset sukupuolesta. Samalla kun naisten rohkeutta ylittää rajoja ylistettiin, heidät esitettiin perinteisin sukupuolitettuina termein. Esimerkiksi Vera Hedgesin hankalasta automatkastaan Pariisista Nizzaan vuonna 1901 korkeaa, lumista vuoristoreittiä pitkin julkaistiin *Autocar*-lehdessä kuvitettu artikkeli, jossa häntä onniteltiin uroteosta, mutta jossa yhtä paljon ylistettiin auton teknisiä ominaisuuksia: "[...] cars of such reliable and simple character should now be procurable, that a lady can drive practically from one end of France to the other and back without the least trouble."<sup>438</sup> Lehden mukaan näin luotettavia ja yksinkertaisia autoja tulisi olla saatavilla, jotta nainen voisi käytännössä ajaa Ranskan halki ilman minkäänlaisia ongelmia.

Ensimmäisten autojen aikaan autolla ajamisen ja auton itsensä pelättiin kiihottavan naisia seksuaalisesti. Tällä huolella on ilmeisesti ollut juurensa polkupyörästä käydyissä keskusteluissa, joissa naisten polkupyöräilyä vastustavat väittivät polkupyörän satulan ja pyöräilyn aiheuttaman värinän opettavan naisille ja tytöille itsetyytytystä. Vaikka auton istuimen konventionaalisempi muotoilu vähensikin tätä uhkaa, auton suurempi voima herätti pelkoa naisten seksuaalisesta vapautumisesta.<sup>439</sup> Korkeisiin polkupyöriin 1800-luvun lopulla liittynyttä kysymystä naisille sopimattomasta maskuliinisuudesta ja paljastavasta asennosta pyörän päällä kutsuttiin verhotusti nimellä ”the dress problem”, pukuongelma, johon jotkin polkupyörän valmistajat

---

<sup>437</sup> O’Connell 1998, 46–47.

<sup>438</sup> Cit. alk. “A Lady’s Easter Tour” *Autocar* 6/27April 1901,390. Wosk 2001, 117.

<sup>439</sup> Clarke 2007, 23; Ebert 2010, 36.

pyrkivätkin etsimään ratkaisua, kuten Wiebe E. Bijker on kertonut klassisessa tekniikan sosiaalista rakentumista kuvaavassa tutkimuksessaan.<sup>440</sup> Autoihin liitettyä seksuaalisuutta kommentoi muiden muassa Yhdysvaltojen halki vuonna 1909 ajanut Alice Ramsey, joka kielsi autoilussa olevan mitään seksuaalista ja ilmoitti kaiken tapahtuvan kauluksen yläpuolella. Väittämällä näin hän pohjusti muillekin naisille mahdollisuutta ajaa autoa ja liitti samalla naisautoilijuuteen älyn ruumiillisuuden sijasta.<sup>441</sup>

Vuosisadan vaihteessa naisten kasvanut kiinnostus autoilua kohtaan herätti huolta sukupuolten tehtävien ja roolien muuttumisesta ja jopa avointa vastustusta. Ensimmäiset autoklubit Saksassa, Britanniassa ja Yhdysvalloissa olivat vain miehille sallittuja. Elitistinen vuonna 1899 perustettu *Automobile Club of America* (ACA) kielsi toimintansa alussa naisilta jäsenyyden. Virginia Scharff on esittänyt, että klubi näin institutionalisoi miehisyden ja autoilun liiton.<sup>442</sup> Britanniassa *Automobile Club* (vuodesta 1907 lähtien *The Royal Automobile Club* [RAC]) eväsi naisilta pääsyn jäseneksi, minkä seurauksena vuonna 1903 perustettiin ensimmäinen, yläluokkainen autoilevien naisten etujärjestö *The Ladies Automobile Club of Great Britain and Ireland*.<sup>443</sup> Myös Saksassa ja Sveitsissä ensimmäiset autoklubit olivat yksinomaan ”herroille” tarkoitettuja seuroja, joihin naisilta oli joko pääsy kielletty kokonaan tai sallittu ainoastaan aviomiehen seuralaisena. Saksassa autoilevien naisten järjestäytyminen alkoi 1920-luvun puolivälissä. Berliinissä perustettiin vuonna 1926 *Der Deutsche Damen-Automobil-Club e.V.* Sveitsissä sisarorganisaatio *Der Schweizerische Damen-Automobil-Club* aloitti toimintansa talvella 1928/1929.<sup>444</sup>

Englantilainen vuonna 1905 perustettu *Automobile Association* hyväksyi jäsenikseen naisia vasta vuosia yhdistyksen perustamisen ja huolellisen pohdinnan jälkeen. Yhdistyksen sihteeri Stenson Cooke muisteli vuonna 1930 keskustelua, jota ensimmäisten naispuolisten autoilijoiden jäsenhakemusten saapuminen aiheutti. Yhdistyksessä ajateltiin niihin aikoihin, että auton rat-

<sup>440</sup> Bijker 1997, 43.

<sup>441</sup> Clarke 2007, 28.

<sup>442</sup> Scharff 1999, 68.

<sup>443</sup> O’Connell 1998, 48.

<sup>444</sup> Merki 2002, 289-290; Hertling 2003, 1.

tiin sopivat vain nopeaälyiset ja neuvokkaat miehet. Yhdistyksessä epäiltiin naisten hyväksymisen jäseneksi aiheuttavan vastustusta, mutta päätettiin kuitenkin lopulta hyväksyä näin uskalias hanke. Cooke totesi puheessaan: ”As men will do we pondered thoughtfully over this daring intrusion – and as men variably do, we decided to let the women have their own way.”<sup>445</sup> Suomen Automobiili Klubi näyttäytyisi siis edeltäviin autoklubeihin verrattuna jopa edistyksellisenä sukupuolihistoriallisesta näkökulmasta, koska sen perustajajäseniin kuului nainen ja naisia hyväksyttiin jäseniksi toiminnan alusta lähtien. On kuitenkin tärkeää huomioida, että aivan ensimmäiset valitut naispuoliset jäsenet olivat Klubin hallituksen miespuolisten jäsenten lähisukulaisia. On myös muistettava, että Suomen Automobiili Klubi perustettiin vasta ensimmäisen maailmansodan jälkeen ja se oli alkuvaiheessa hyvin rajatun piirin järjestö.

Ensimmäinen maailmansota oli merkityksellinen vaihe autoilun ja sukupuolen suhteen muuttumisessa. Sodan vuoksi naiset tarttuivat sellaisiin tehtäviin, joita ennen sotaa oli pidetty miehisinä ja naisille sopimattomina. Yksi näistä alueista oli autolla ajaminen, johon naiset ryhtyivät sodan aikana esimerkiksi Ranskassa ja Britanniassa. Ranskalaisia, englantilaisia ja amerikkalaisia naisia liittyi ensimmäisessä maailmansodassa vapaaehtoisina myös moottorijoukkoihin.<sup>446</sup> Naisten sodanaikainen palvelu teki naisten autoilusta aiempaa julkisempaa, ja Virginia Scharffin tulkinnan mukaan tämä antoi naisille oikeuden ajaa autoa myös sodan päättyttyä.<sup>447</sup>

Vapaaherratar Fanny Munck otti haastattelussa kantaa kymmenen vuotta kansalaissodan päättymisen jälkeen auton maanpuolustukselliseen tehtävään. Autoilevalta Munckilta tiedusteltiin, olisiko lotille ”erikoista hyötyä” ajotaidosta: ”Olisi varmaan. Lottana Helsingin suojeluskunnan moottorikompaniassa hartaasti toivon, että mahdollisimman moni lotta oppisi ajamaan autoa.”<sup>448</sup> *Suomen Kuvalehdessä* vuonna 1928 esiteltiin lyhyessä lottien kursseja Tuusulan päällystökoululla käsittelevässä jutussa kuva lotasta, ”joka

<sup>445</sup> O’Connell 1998, 48.

<sup>446</sup> Scharff 1999, 89–109; O’Connell 1998, 48–49.

<sup>447</sup> Scharff 1999, 107–108.

<sup>448</sup> C-a: Ohjauspyörää hoitavilla naisilla on sananvuoro. *Moottori* 8/1928, 6.



palveli autonajajana” kyseisillä erikoiskursseilla.<sup>449</sup>

Suomessa tilanne ennen maailmansotaa oli hyvin toisenlainen kuin aikaisemmin autoistuneissa maissa, sillä autoja oli vähän ja naisia, joilla oli taloudellinen mahdollisuus omistaa oma auto tai edes ohjata sitä, vielä vähemmän. Aihe herätti kuitenkin jossain määrin huolta, mistä kertoo katsastusmies Pehr Blomin vuonna 1913 Helsingin maistraatille esittämä kysymys. Blomilta oli tiedusteltu, olisiko naisille suotava oikeus tulla autonkuljettajiksi Helsingissä. Blom ehdotti, että asiasta keskusteltaisiin: ”Vidare avhåller jag att frågan om kvinnor skola tillåtas utöfva autotrafik i Helsingfors må upptagas, emedan man förfrågat mig därom.”<sup>450</sup>

Maistraatti kysyi asiassa poliisimestari Walmqvistin mielipidettä. Poliisimestarin vastaus 23.4.1913 päivätyssä kirjeessä on kielteisen jyrkkä: ”Hvad beträffar kvinnors godkännande att föra automobil, anser jag ej kunna förorda sådant, såvidt därmed afses yrkesmässig betjäning af allmänheten.”<sup>451</sup> Poliisimestari ei voinut puoltaa naisten autonkuljettamista, jos tällä tarkoitettiin ammattimaista yleisönpalvelua. Voimassa olevat järjestyssäännöt eivät asettaneet esteitä naisten autoilulle, joten maistraattikaan ei voinut sitä estää. Maistraatti päätyi ainoastaan suosittelemaan, ettei naisia ainakaan toistaiseksi hyväksyttäisi kuljettajiksi ammattimaiseen liikenteeseen. Ehdoksi naisten autoilulle esitettiin myös pukeutumista sellaiseen vaatetukseen, josta ei aiheutuisi haittaa auton ohjaamiselle.<sup>452</sup>

Poliisimestarin kirje ja Helsingin maistraatin suositus kertovat naisten autoilun säätelystä 1910-luvulla, jolloin auto alkoi saada jossain määrin ensimmäisen kerran liikenteellistä merkitystä Suomessa.<sup>453</sup> Ne kertovat myös epävirallisista rajoista, joiden sisällä naisten autoilu katsottiin sopivaksi. Ammattimainen ajo oli näiden rajojen ulkopuolella. Naisten pitkien hameiden käyttämistä autoillessa ei myöskään pidetty turvallisena. Autoilu määriteltiin

<sup>449</sup> Lottien kursseilla. *Suomen Kuvalehti* 36/1928, 1476.

<sup>450</sup> Insinööri Pehr Blomin kirje Helsingin Maistraatille 22.2.1913, HKA, Helsingfors Dombok för år 1913, Ca: 329; ks. myös Sornikivi 1996, 23.

<sup>451</sup> Helsingin Poliisimestarin kirje Maistraatille 23.4.1913, HKA, Helsingfors Dombok för år 1913, Ca:329.

<sup>452</sup> Sornikivi 1996, 23.

<sup>453</sup> Auton liikenteellisestä merkityksestä 1910-luvulla ks. esim. Kaitanen & Salmi 2000, 37–48; Mauranen 2001, 43–44.

miehiseksi alueeksi, johon naisten mukaantulo herätti kysymyksiä, ja naisten autoilu haluttiin tehdä luvanvaraiseksi. Julkinen katutila ja vielä kaduilla harvinaiset ja huomiota herättävät autot olivat tiloja, joiden sopivuudesta naiselle oli keskusteltava. Vaikka naiset olivat kaupungissa ”vallanneet” tiloja, joissa liikkua kuten tavaratalot, näyttelyt, raitiovaunut, elokuvateatterit ja kirjastot, oli katutila vielä vaaroja täynnä. Hyvämaineinen nainen saattoi pelkästään kadulla kävellessään tulla sekoitetuksi prostituoituun.<sup>454</sup>

Kulttuurihistorioitsija Marjo Kaartinen on kirjoittanut hevosvaunuista 1600- ja 1700-luvuilla ja niiden merkityksestä statussymboleina ja omistajiensa aseman viestijänä. Vaunut sosiaalisen merkitsemisen välineinä erottelevat ja rajasivat. Esimerkiksi 1600-luvulla Etelä-Euroopassa ymmärrettiin paikoin, että kaduilla jalan liikkuva kalliisti pukeutunut nainen oli kurtisानी. Siveät naiset kulkivat vaunuilla. Kurtisaaneilta oli vaunuajelu jopa kielletty joillain alueilla. Kaartisen mukaan vaunut loivat hyvämaineisten naisten ympärille ainakin illuusion siveydestä, mutta myös koskemattomuutta ja suojaa ulkomaailmaa vastaan.<sup>455</sup>

Liikkumista ilmaisevan kielen mieskeskeisyys ilmeni jo ennen autoliikenteen alkamista, jolloin maanteillä liikkui ”hevosmiehet”. Jalankulkijoita puolestaan kutsuttiin 1920-luvun teksteissä ”jalkamiehiksi”. Esimerkiksi Helsingin kaupungin liikenneohjesäännöissä v.1923 todettiin seuraavaa: ”Ajotiet ovat tarkoitettut etusijassa ajoneuvoliikennettä, jalkakäytävät ainoastaan jalkamiehiä varten.”<sup>456</sup> *Suomen Kuvalehden* liikennekulttuuria käsittelevässä artikkelissa Kaarlo Soinio kertoi, että suurkaupungeissa oli alettu laatia ankaria liikennesääntöjä myös jalkamiehille.<sup>457</sup>

Liikkumisen sukupuolittumista julkisessa tilassa on pohdittu feministisessä ja modernin tutkimustraditiossa. Modernin kokemus on usein ruumiillistunut flanöörin hahmossa, joka liikkuu vapaasti suurkaupungin kaduilla tarkkaillen muita ja ollen katseiden kohteena kaupungin julkisella näyttämöllä. Yhdysvaltalainen elokuvatuutkija Anne Friedberg on teokses-

<sup>454</sup> Walkowitch 1994, passim; Hapuli 2003, 152–205.

<sup>455</sup> Kaartinen 2000, 25–26.

<sup>456</sup> Talvitie 1929, 309.

<sup>457</sup> Kaarlo Soinio: Liikennekulttuuria kohti. *Suomen Kuvalehti* 20/1925, 712.

saan *Window Shopping* kirjoittanut suurkaupungin tarjonnan näyttämön myös naispuoliselle vaeltajalle ja katsojalle, flanöösille (*flâneuse*) 1800-luvun lopulla, kun shoppauksesta muodostui sosiaalisesti hyväksytty vapaa-ajan muoto porvarillisille naisille. Tavarataloista tuli flanöösiens ensimmäisiä suurkaupunkien turvallisia keitaita, joissa saattoi liikkua ilman esiliinaa.<sup>458</sup> Ritva Hapuli on ulkomailla liikkuneista suomalaisista naisista kirjoittaessaan viitannut Mica Navaan, joka on osoittanut naisten osallistuneen modernisaatioprosessiin hyvin oleellisesti ja naisten liikkuneen lähempänä suurkaupunkien vaaroja kuin sukupuolittunut ideologinen jako maskuliniiniseen yleiseen ja feminiiniseen yksityiseen olisi sallinut.<sup>459</sup>

Näyttätymisen ja liikkumisen historiaa voisi pohtia ja tarkastella tätäkin varhaisempaa ilmiönä. Marjo Kaartinen on kirjoittanut liikkumisen, vapaa-ajan vieton ja näyttätymisen suhteesta 1700-luvun Englannissa ja Ruotsissa, missä vaunuja käytettiin seuraelämän rientoihin, tanssiaismatkoihin, seurapiirinäyttätymiseen ja jopa sopimattomaan kuherteluun. Kaartisen mukaan vaunut toivat mukanaan uudenlaisen leikkilisen näyttätymisen kulttuurin. Vaunuilla pääsi keskelle kaikkea ja ne mahdollistivat eliitin satunnaisetkin kohtaamiset ja muodikkaan näyttätymisen kaupungeissa.<sup>460</sup>

Vapaan, itsenäisen liikkumisen ajatus ja samalla katseiden kohteena oleminen kytkeytyy myös autoilijan hahmoon. Katseen kohteena olevaa naista ohjauspyörän takana kuvataan esimerkiksi Iiris Uurron romaanissa *Ruumiin ikävä* (1931) kohtauksessa, jossa maisteri Lassila näkee kotimatalla autoa ohjaavan naisen:

Hitaasti ohi liukuvaa vihertävää Essexiä ohjasi nainen. Tällä oli pieni, musta hattu, avattu, taapäin työnnetty turkki, kädet ohjauspyörässä, katse vääjäämättä eteenpäin. Nainen autossa yksinään. Hieno kuva.<sup>461</sup>

Autoileva nainen oli aihe, joka toistui 1920-luvun kulttuurin tuotteissa kaikkialla: erilaisissa kuvissa, elokuvissa, mainoksissa ja kuvataiteessa sekä

<sup>458</sup> Tässä on ollut käytössä Anne Friedbergin artikkeli, joka tiivistää teoksen *Window Shopping: Cinema and the Postmodern* (1993) keskeisiä argumentteja. Friedberg 1997, 38–39; Salmi 2002, 110–119.

<sup>459</sup> Hapuli 2003, 153–159.

<sup>460</sup> Kaartinen 2000, 30–32.

<sup>461</sup> Uurto 1931, 91.

kirjoittamisen eri lajeissa. Nainen ja auto näyttivät toisinaan symboloivan koko maailmansodan jälkeen tulevaisuuteen kurkottavaa maailmaa. Samalla autoileva nainen oli kysymys, jossa käynnissä oleva sukupuolijärjestelmän murros tuntui kiteytyvän. Nainen näytti kirjaimellisesti tarttuvan paitsi auton myös oman elämänsä ohjaimiin. Suomessa kysymys oli enemmänkin kirjallinen kuin kirjaimellinen, sillä suurin osa suomalaisista naisista kulki edelleen jalan, polkupyörillä ja hevostärryillä. Autoa, ja samalla kenties myös oman elämänsä suuntaa, vapaasti ohjaava nainen herätti hämmennystä, jota purettiin huumorin avulla pakinoissa ja pilapiirroksissa. 1920-luvun lopulla kirjoittelussa alkoi toistua väite, ettei autoilevassa naisessa ole enää mitään uutta. Uusi ilmiö autoilevat naiset eivät ehkä enää olleetkaan, mutta ajankohtainen ja keskustelua herättänyt joka tapauksessa.

#### *Tohtori Karolina Eskelinin autourheiluharrastus*

Epäilemättä autot kaduilla eivät 1920-luvun lopulla herättäneet samantaisia tunteita kuin Karolina Eskelinin (1867–1936) auto 1910-luvulla Helsingin kaduilla. Seuraavaksi tarkastelen tätä suomalaisen autoilun pioneerinaista. Eskelinin ottaminen mukaan tähän tutkimukseen on perusteltua, sillä hän oli aktiivisesti mukana organisoimassa autourheilua heti itsenäistymisen ja kansalaissodan jälkeen ja näytti mallia tuleville autoilevien naisten sukupolville.

Hennes övningar i bilkörning voro ett mycket omtyckt nummer för flanderande Helsingforsbor, som välvilligt och gillande skockade sig för att bevittna framstegen på den i början rätt knaggliga banan.<sup>462</sup>

Lääketieteen tohtori Karolina Sidonia Eskelin tunnetaan kenties parhaiten ensimmäisenä Suomessa tohtoriksi väitelleenä naisena. Eskelinin läheinen ystävä ja opiskelutoveri, historioitsija Alma Söderhjelm muisteli yllä olevassa lainauksessa tämän autoiluharjoitusten olleen mieluisa ohjelmanumero kaupungin kaduilla flaneeraaville helsinkiläisille. Eskelinin autoilun alkutai-

<sup>462</sup> Söderhjelm 1930, 108. Valokuva Alexandra Gjestvangista auton ratissa Tukholmassa (n.1904) kuvaa myös hyvin sitä laajaa huomiota, mitä ensimmäiset autoilevat naiset saivat uteliaalta katuyhteisöltä. Alkuperäinen kuva Vägverkens museum, Borlänge; Blomkvist 2001, 63; Hagman 2009, 371.

val kiinnosti helsinkiläisiä eri tavoin. Opettaja ja naisasianainen Helmi Tengen muisteli useassa eri lehtihaastattelussa ensimmäisten naisautoilijoiden saaman vastaanoton olleen vähemmän hauskaa, kun ”pääkaupungin herrat latelivat kohteliaisuuksia”: ”Minä en saanut hiekkaa kertaakaan silmilleni, mutta Karolina sai monta kertaa.”<sup>463</sup>

Karolina Eskelinin poikkeuksellisia elämänvaiheita orpotyöstä tiedenäiseksi ovat kuvailleet muiden muassa Alma Söderhjelm muistelmissaan, kirjailija Elsa Enäjärvi-Haavio *Kotiliedessä* jouluna 1936 julkaistussa laajassa muistoartikkelissa, jota varten hän haastatteli tohtori Ina Rosqvistia, Salme Parvio Suomen Naislääkäriyhdistyksen historiaa käsittelevässä teoksessa ja Arno Forsius ihmisiä lääketieteen historiassa käsittelevällä verkkosivustollaan. Karolina Eskelin syntyi Helsingissä vuonna 1867 merikapteeni Nikolai Eskelinin ja Sidonia Antoinetta Bergin perheeseen. Perhe asui vuodet 1874–1877 ulkomailla, Englannissa ja Belgiassa, missä tytär Karolina aloitti koulunkäynnin ja oppi täydellisesti englannin kielen. Isän kuoltua perhe muutti Helsinkiin, missä Karolina jatkoi koulunkäyntiä Helsingin ruotsalaisessa tyttökoulussa. Äiti kuoli kolme vuotta perheen Helsinkiin muuton jälkeen ja Karolina joutui lopettamaan koulunkäynnin. Karolina aloitti 14-vuotiaana työt kauppa-apulaisena, mistä hän jatkoi töihin muotiliikkeen ja kirjanpitäjäksi metalliverstaaseen.<sup>464</sup>

Karolina Eskelin oli jo varhain selkeä päämäärä valmistua lääkäriksi ja erityisesti kirurgiksi. Hän jatkoi työn ohessa omin päin koulukurssin täydentämistä ja suoritti matematiikan kurssin ylioppilastutkintoa varten. 16-vuotiaana hän liittyi ylimääräiseksi oppilaaksi Helsingin ruotsinkieliseen jatko-opistoon, jossa hän seurasi suomen ja saksan kielen opetusta. Ennen kursseja Eskelin oli esitelty Ina Rosqvistille, koska heillä oli sama päämäärä: ylioppilastutkinto. Rosqvist on muistellut Elsa Enäjärvi-Haavion tekemässä haastattelussa, että tässä vaiheessa opiskelua Eskelin kysyi neuvoa opintojen suorittamiseen Emma Irene Åströmiltä ja tyttökoulunsa johtajalta Eli-

<sup>463</sup> Paajanen, Manu: Varttunut autonainen. *Viikkosanomat* 9/1968, 42.

<sup>464</sup> Elsa Enäjärvi-Haavio: Muotikaupasta leikkaussaliin Karolina Eskelinin tie. *Kotiliesi* 26/1936; Parvio 1987, passim; Forsius [www-sivu http://www.saunalahti.fi/arnoldus/eskelin.html](http://www.saunalahti.fi/arnoldus/eskelin.html) tarkistettu 5.3.2013.

sabeth Blomqvistilta. Myös sen ajan ”naispiirit” Rosina Heikel etunenässä osoittivat kiinnostusta hänen opintoihinsa. Eskelin suoritti yksityisoppilaina ylioppilastutkinnon vuonna 1885 Helsingin Normaalilyseossa 18 vuotta täytettyään. Seuraavana syksynä hän sai erivapauden ja aloitti opinnot Helsingin yliopistossa filosofisessa tiedekunnassa.<sup>465</sup> Ina Rosqvist muisteli filosofian kandidaatin tutkinnon suorittamista *Kotiliedessä* vuonna 1936 seuraavasti:

Kun saimme todistuksemme, professori Sextus Lindberg oli niin ystävällinen, että piti meille puheen. Hän totesi, että olimme ensimmäiset naiset, jotka tässä tiedekunnassa suorittivat tutkinnon ja toivotti meille onnea.<sup>466</sup>

Opiskeluaikanaan Karolina Eskelin oli mukana naisopiskelijoiden perustamassa De Gamla Kvinnliga -ryhmässä, koska osakuntatoiminta oli naisilta kiellettyä. Eskelin suoritti lääketieteen kandidaatin tutkinnon vuonna 1891. Tätä ennen oli Suomessa valmistunut lääkäriksi vain yksi nainen: Emma Rosina Heikel (1842–1929) vuonna 1878. Väitöskirjaansa *Studier öfver tarminvagination* Eskelin puolusti 28-vuotiaana 14.12.1895. Eskelin sai ensimmäisenä naisena Suomessa lääketieteen ja kirurgian tohtorin arvon vuonna 1896.<sup>467</sup> *Wuoksi*-sanomalehdessä oli 20.1.1897 uutinen, joka kertoi tohtori neiti Karolina Eskelinin muuttaneen Helsingistä Tampereelle aloittaakseen siellä lääkärinä: ”Naisena on neiti Eskelin loistawasta tutkinnostaan huolimatta, kuten tietty estetty hakemasta mitään wakinaista lääkärin wirkaa yhtä wähän waltion kuin kunnankaan palweluksesta.” Vain erivapaudella tämä oli mahdollista. Uutisen mukaan tamperealaiset naiset olivatkin nyt maamme oloissa harvinaisen edullisessa asemassa saadessaan taudin kohdatessa kääntyä omaa sukupuoltaan olevan lääkärin puoleen.<sup>468</sup>

Muistelmiin ja muistokirjoituksiin tulee aina suhtautua lähdekriittisesti.

<sup>465</sup> Elsa Enäjärvi-Haavio: Muotikaupasta leikkaussaliin Karolina Eskelinin tie. *Kotiliesi* 26/1936.

<sup>466</sup> Ibid, 27.

<sup>467</sup> Söderhjelm 1923, 105–107; Enäjärvi-Haavio, Elsa: Muotikaupasta leikkaussaliin Karolina Eskelinin tie. *Kotiliesi* 26/1936, 26; Parvio 1987, 14; Forsius www-sivu; Helsingin yliopiston Tiedenaisia – verkkonäyttely. Tarkistettu 5.3.2013.

<sup>468</sup> Naislääkäri Tampereelle. 20.1.1897 *Wuoksi*.

On kuitenkin ilmeistä, että Karolina Eskelin oli poikkeuksellinen nainen, joka elämänsä aikana ylitti monia esteitä ja naissukupuolelle asetettuja rajoituksia. Kansainvälisenä, paljon matkustelleena ja kielitaitoisena naisena hänellä oli mahdollisuus kohdata autoilu ilmiönä ja automobiilit konkreettisemmin kuin niillä suomalaisilla naisilla, jotka tutustuivat autoiluun vain lehtien tai elokuvien välityksellä vuosisadan alussa. Autourheilusta kiinnostuneelle naiselle, joka oli joutunut anomaan erivapautta sukupuolensa vuoksi ensinnäkin saadakseen opiskella ja myöhemmin anomaan keisarilta erivapautta voidakseen vanhoa lääkäriinvalan ja saadakseen toimia lääkärinä, auton rattiin tarttumisen voi ajatella olleen vain yksi haaste lisää naissukupuolelle asetettujen rajojen ylittämisessä.

Karolina Eskeliniä on useissa lähteissä kutsuttu ensimmäiseksi suomalaiseksi naiseksi, joka ajoi omaa autoa sekä ensimmäiseksi naispuoliseksi ajoluvan haltijaksi. Esimerkiksi Alma Söderhjelm väittää näin muistelmissaan.<sup>469</sup> Söderhjelmien muistelmien sivulla on myös kuva Eskelinistä ”miehekkääseen” autoilijan asuun pukeutuneena: paksu takki päällään ja päässään suuri lippalakki. Eskelinin vierellä istuu kyyditettävä, jolla on päässä naisellisempi hattu ja auton takapuskurilla seisoo ”apupoika”.<sup>470</sup> *Suomen Kuvalehden* ”autoilevia helsingittäriä” esittelevässä kuva-aukeaman kokoisessa jutussa vuonna 1925 Opelilla ajavaa tohtori Karolina Eskeliniä kutsuttiin ”Suomen ensimmäiseksi naisautonohjaajaksi”. Eskelinistä on tässä toinen kuva kuin Söderhjelmien kirjassa, mutta asetelma on sama. Eskelin on pukeutunut raskaaseen maskuliiniseen takkiin ja päässään hänellä on suuri lakki, vierellä kyydissä istuu nainen päässään ilmeisesti korihattu ja takapuskurilla seisoo mekaanikko.<sup>471</sup>

Salme Parvio kertoo Eskelinin autoiluharrastuksesta Suomen Naislääkäriyhdistyksen historiassa seuraavasti: ”Osoittaakseen, että nainen pystyy kaikessa tasapainoisesti kilpailemaan miesten kanssa, hän suoritti 20-luvun alussa ensimmäisenä suomalaisena naisena ajoluvan autolla ajamista var-

<sup>469</sup> Söderhjelm 1930, 108.

<sup>470</sup> Kuvateksti ”*Karolina Eskelin vid ratten*”. Söderhjelm 1930, 197.

<sup>471</sup> Autoilevia helsingittäriä. *Suomen Kuvalehti* 20/1925, 704.

ten.”<sup>472</sup> Tämä erheellinen tieto ajoluvan hankkimisesta vasta 1920-luvulla on siirtynyt Helsingin yliopiston *Tiedenaisia* -verkkosivustolle, jossa on käytetty lähteenä muiden muassa Parvion artikkelia.<sup>473</sup> Helmi Tengénin sanomaksi puolestaan esitettiin vuonna 1969 *Seura*-lehden haastattelussa ”93-vuotias naisautoilija” seuraavaa väitettä:

Olin ensimmäinen nainen, joka ajoi omaa autoa Suomessa. Tohtori Karolina Eskelin oli jo sitä ennen ajellut Helsingin kaduilla isänsä autolla. Herrat olivat niin kohteliaita, että heittivät likaa ja lastuja hänen päälleen. Autoileva nainen oli kai heidän mielestään sietämättömän vallankumouksellinen näky ja tunkeutui röhkeästi heidän pyhälle yksityisalueelleen...<sup>474</sup>

Viranomaislähteiden, tarkemmin ilmaistuna katsastustoimistojen ja poliisilaitosten ajolupia ja yksityisautoja koskevan aineiston fragmentaarisuuden vuoksi on hankala todistaa toisen käden lähteissä esitettyä väitettä, jonka mukaan Eskelin olisi ollut ”ensimmäinen naisautoilija” Suomessa. Nuorena orvoksi jääneen Eskelinin henkilötietojen perusteella on kuitenkin selvää, että hän ei voinut ajella ”isänsä autolla” kuten Tengén on iäkkäänä muistellut tai kuten toimittaja on muotoillut. Hän ei myöskään saanut ajolupaa 1920-luvulla, kuten Naislääkäriyhdistyksen historiaan on tallentunut. Erheellinen tieto eri lähteissä näin myöhäisestä ajoluvan saamisesta saattaa johtua siitä, että ajokortteja piti uusia 1920-luvulla. Kuvat sekä muut lähteet todistavat Eskelinin ajaneen jo 1910-luvulla. Täsmällisin tieto näyttäisi tällä hetkellä löytyvän Eskelinin Hilda Elmgrenille 29.6.1913 osoittamasta kirjeestä, jossa hän itse kertoo ostaneensa auton ja suorittaneensa ajokokeen kesäkuussa vuonna 1913. Eskelin lohdutti kirjeessä, että tati Elmgreniä huolestuttanut ajokoe oli nyt ohi. Hän kertoi olevansa ylpeä saavutuksestaan ja nauttivansa autolla ajamisesta poliisilta saatu lupa taskussaan ja apupoika takana mukanaan. Kööpenhaminassa järjestettävän kirurgikonferenssin hän kuitenkin joutui jättämään väliin, sillä rahat hän oli käyttänyt autoon.<sup>475</sup>

<sup>472</sup> Parvio 1987, 16.

<sup>473</sup> Helsingin yliopiston Tiedenaisia – verkkonäyttely: Karolina Eskelin. <http://www.helsinki.fi/akka-info/tiedenaiset/eskelin.html> Tarkistettu 5.3.2012

<sup>474</sup> Kalanti, A.J.: 93-vuotias naisautoilija. *Seura* 20/1969, 26–28.

<sup>475</sup> Elmgren-suvun arkisto, Hilda Elmgrenin arkisto, 3 Saapuneita kirjeitä (1862–1935). Kansallisarkisto.



Karolina Eskelin saattoi saada innostuksen autourheiluun Amerikan siirtolaisvuosinaan. Ford Motor Company perustettiin vuonna 1903, jolloin Karolina oleskeli Yhdysvalloissa.<sup>476</sup> Eskelin työskenteli siirtolaisten lääkärinä Massachusettsissa vuosina 1903–1905 ja vuonna 1912.<sup>477</sup> Kuten muistetaan, Ford toi T-mallinsa markkinoille vuonna 1908. Auto oli Yhdysvaltoihin muuttaneiden siirtolaisten tarinoissa tärkeä menestyksen merkki. Eskelin teki vuosisadan alussa myös opintomatkoja Saksaan, missä auto-teollisuus oli saanut alkunsa.

Haluan tässä kiinnittää huomiota myös Eskelinin lääkärin ammattiin. Auto oli kulkuväline, jonka sopivuudesta lääkärin ammatin harjoittamiseen oli kirjoitettu jo 1890-luvun lopulla esimerkiksi englantilaisessa lääketieteellisessä *The Lancet*-lehdessä.<sup>478</sup> Yhdysvalloissa ja Euroopassa lääkärit olivat mukana siinä ensimmäisten autoilijoiden joukossa, jotka ostivat autoja 1900-luvun alussa.<sup>479</sup> Yksityissairaalan omistavalle Karolina Eskelinille autosta oli mahdollisesti hyötyä myös työssä, vaikka hän ilmoittaakin ”autobiilinajon” erityisharrastukseksi vuoden 1920 Aikalaiskirjassa.<sup>480</sup> Harrastuksenakin autourheilu vei ainakin ajatuksia pois raskaasta työstä. Kuten *Suomen Kuvalehdessä* vuonna 1926 Bagheera perusteli fiktiivisen lääkärin äänellä auton merkitystä: ”Raitis ilma on tarpeen lääkärillekin, mutta vielä tähdellisempi se hermojen tasapainotila, johon vaunun ohjaamiseen tarvittava huomion kiinnittäminen edesauttaa.”<sup>481</sup> Tällä hän tarkoitti autonajon vievän ajatuksia pois sairastuoteista.

Olen halunnut pysähtyä tässä tarkastelemaan Karolin Eskelinin elämää ja autoilua muita autoilijoita tarkemmin, koska tunnetun lääkärin autoilu herätti todistetusti tunteita ja muistikuvia aikalaisissa. Sukupuolihistoriallisesta näkökulmasta tuntuisi mielekkäältä pohtia, mikä merkitys autoilulla oli Karolina Eskelinille itselleen. Eskelinin ääntä näissä lähteissä kuuluu väin

<sup>476</sup> Sainio 2001, 1.

<sup>477</sup> Aikalaiskirja 1920, 84.

<sup>478</sup> The Horseless Carriages for Medical Men. *The Lancet* Jan. 4 1896, 63; The Expenses of a Medical Man’s Motor car. *The Lancet* Oct. 14, 1899, 1027.

<sup>479</sup> Flink 1975, 28.

<sup>480</sup> Aikalaiskirja 1920, 85.

<sup>481</sup> Bagheera: Autoilusta. *Suomen Kuvalehti* 8/1926, 255.

vähän, joten tulkinat jäävät aukkoisiksi. Naiseuttaan Eskelin ei esimerkiksi korostanut autoilupukeutumisellaan. Pioneerinaisen ja edelläkävijän roolia autoilun saralla ovat korostaneet ennemminkin myöhemmät muistelijat ja tarinat, ja niin tulee väistämättä myös tämä tutkimus tekemään. Huomionarvoista Eskelinin autoilussa on se, että hän hankki auton omilla rahoillaan. Useimmat varhaiset autoa ajaneet naiset sekä muissa maissa että Suomessa ovat ajaneet isänsä tai puolisonsa nimiin rekisteröityä autoa.<sup>482</sup> Tärkeä havainto on, että taloudellinen riippumattomuus mahdollisti auton hankkimisen ja sen vapaan ajamisen Eskelinille ja hänen kaltaisilleen itsenäisille virkanaisille Suomessa ja muualla Euroopassa.

### *Naiset ja moottoriurheilu*

Med dylika meningsuttranden ha skapelsens herrar länge sökt hålla kvinnorna borta från automobilens styrplats, men fåfångt! Bilratten har år för år frestat allt flera representanter för det s.k. svagare könet och det är numera ingenting ovanligt i Helsingfors, att se en hurrig lugg sticka fram under en chaufförkaskett.<sup>483</sup>

*Våra Kvinnor* -lehden juttu ”Auto-Girls” vuonna 1923 alkoi toteamuksella, että luomakunnan herrat olivat pitkään yrittäneet pitää naisia poissa automobiilin ohjauspaikalta, mutta turhaan. Autonratti oli vuosi vuodelta alkanut houkutella yhä useampia ns. ”heikomman sukupuolen” edustajia, eikä nykyään Helsingissä ollut mitenkään epätavallista nähdä pörröisten hiuksien pilkistävän esiin kuljettajan nahkaisen kypärän alta. Toimittaja Britt Benning kertoi kahden nuoren suomenruotsalaisen naisen Dagny Krogiuksen (s. 1902) ja Brita Saurènin (s. 1901) osallistuneen menestyksekkäästi nyt myös vuoden 1923 talvikisoihin.<sup>484</sup>

Toimittaja Benning kuvaili ihailevasti autoprinssessoiksi kutsumiensa kilpailijoiden ulkonäköä: toinen oli kuin assyrialainen prinsessa ja toinen kuin Pohjolan keväinen valo merensinisine silmineen. Molemmat olivat pukeutuneet nahkaan päästä varpasiin, ja he näyttivät toimittajan mukaan aivan

<sup>482</sup> Merki 2002,287; O’Connell 1998, 46–69.

<sup>483</sup> Britt Benning: Auto-Girls. *Våra Kvinnor* 4/1923, 70.

<sup>484</sup> Ibid.

kuin eleganteilta ”lepakoilta”. ”Autoprinsessat” joutuivat kuitenkin tavallisten kuolevaisten tavoin värjötteleään kylmässä talvisäässä ja odottelemaan omaa ajovuoroaan. Naiset lensivät jään yli kuin ”irtipäästetyt haukat” kilometrin mittaisen kisataipaleen peräkkäin ajaen. Kilpailun voitti kolmella sekunnilla Brita Saurén Krogiuksen jäädessä toiseksi. Kilpailijoita kannustettiin bravo-huudoin. Palkinnoksi Saurén sai hopeaesineen ja Krogius hopeamaljan. Jutun päätti kieltoain aikana monitulkintaiselta kuulostava lause, jonka mukaan illan juhliissa saatettiin mahdollisesti kohotella muitakin maljoja: ”Vid banketten blev där mähända också andra skålar...”<sup>485</sup> Lehtijuttu rakensi kuvaa eksoottisista, prinsessamaisista poikkeusnaisista, joiden feminiinisessä olemuksessa oli kuitenkin myös jotain maskuliinista ja sukupuolen rajat ylittävää: nahkaiset koko vartalon peittävät vaatteet ja asusteet ja bensiiniltä tuoksuvat ”liljakädet”. Liikenteessä liikkuvista muulloin lehdissä yleisesti käytetyt eläinvertaukset saivat kilparadalla kotieläimiä lennokkaampia vertauksia. Naiset näyttivät nahkaisissa autoilijan asuissaan lepakoilta ja kiisivät autoillaan kuin haukat.

Näistä Suomen Talvikisojen autokilpailuihin osallistuneista nuorista naisista, Dagny Krogiuksesta ja Brita Saurénista, julkaistiin kuva myös *Suomen Kuvalehden* kisoista kertovassa kuvareportaasissa. Kuvatekstissä Krogiusta ja Saurénia kutsuttiin ”reippaiksi naisiksi” ja kerrottiin naisten osallistumisen autokisoihin olevan ”laatuaan ensimmäinen meillä.”<sup>486</sup> Dagny Krogius ja Brita Saurén kuuluivat myös niiden ensimmäisten naisten joukkoon, jotka saivat ajokortin Helsingissä Suomen itsenäistymisen ja sisällissodan jälkeen. Kuten muistetaan, Karolina Eskelin oli saanut ajoluvan jo 1910-luvulla. Dagny Krogiuksen ajoluvan liitteissä on W. Wilckenin autokoulun todistus, jossa todistettiin Krogiuksen osoittaneen kykynsä ohjata autoa 5.6.1919. Dagny oli syntynyt 30.7.1902. eli hänelle myönnettiin ajolupa varsin nuorena.<sup>487</sup> Brita Saurén (s.1901) suoritti ajokokeen hyväksyttävästi 18-vuoti-

<sup>485</sup> Ibid.

<sup>486</sup> Talvikisat. *Suomen Kuvalehti* 7/1923, 200.

<sup>487</sup> Dagny Krogiuksen ajokorttiansomus Ed I 4, Ensimmäiset ajokorttiansomukset liitteen v.1915–1919, KA, Helsingin poliisilaitos Liikennetoimisto.

aana syyskuussa 1919.<sup>488</sup> Naisia yhdisti ystävyys ja jäsenyys Suomen Autobiili Klubissa. Dagny Krogius, joka oli konsuli Ernst Krogiuksen tytär, hyväksyttiin Suomen Autobiili Klubin jäseneksi vuonna 1919. Fiatia ajanut Brita Saurén valittiin klubin jäseneksi vuonna 1923.<sup>489</sup>

Lehdistä *Autoilija* ja *Moottori* raportoivat tarkasti automobiilikilpailujen kulkua ja tuloksia. Tuloluettelot kertovat, että kilpailujen osallistujakunta oli miesvoittoista, muutamaa naispuolista autoilijaa lukuun ottamatta. Ensimmäiset kilparadoille ilmestyneet naiset herättivät julkisuudessa mielenkiintoa, ja erityisesti *Moottorissa* kirjoitettiin 1920-luvulla innostuneesti Suomen Autobiili Klubin jäsenkuntaan kuuluneista autokilpailuihin osallistuneista naisista.

Naisten osallistuminen automobiilikilpailuihin kilpailijoina oli kiistanalaista esimerkiksi Yhdysvalloissa vielä 1900-luvun alussa. Vuonna 1909 Joan Newton Cuneo voitti New Orleansissa järjestetyissä *Mardi Gras* kisoissa merkittävän miespuolisen kilpa-ajajan Ralph de Palman. Tämän seurauksena myöhemmin samana vuonna yhdysvaltalainen autoilijajärjestö *The American Automobile Association* kielsi naisilta kilpailemisen.<sup>490</sup> Ruotsissa ja Britanniassa naispuolisia autoilijoita osallistui kisoihin jo 1900-luvun alussa.<sup>491</sup> Millainen sitten oli moottoriurheilun sukupuoli Suomessa 1920-luvulla? Lähestyn tätä kysymystä tarkastelemalla autourheilukilpailuihin osallistuneita naisia ja kysyn, miten heistä kirjoitettiin. Samalla kun lehdissä kirjoitettiin sukupuolittavin ilmaisin naisista kilpailijoina sukupuolittui myös miespuolinen autourheilija.

Helsingissä 1920-luvun alussa järjestetyissä ensimmäisissä automobiilikilpailuissa huomiota herättää niiden kansallinen merkitys. Yleisössä oli näkyvästi edustettuna maan ylintä johtoa. Kevättalvella 1920 *Suomen Kuvalehti* esitteli kuvassa tasavallan presidentin perheineen seuraamassa ”Suomen ensimmäisiä autokilpailuja”. Autokilpailut olivat vain yksi vaikkakin

<sup>488</sup> Brita Saurénin ajokorttiantomus Ed I 7, Ensimmäiset ajokorttiantomukset liitteineen v.1915–1919, KA, Helsingin poliisilaitos Liikennetoimisto.

<sup>489</sup> S. A. K:n Sinivalkoinen kirja 1941, 94.

<sup>490</sup> Scharff 1999, 75; Wosk 2001, 129.

<sup>491</sup> O’Connell 1998, 46–47; Blomkvist 2001, 62–63; Hagman 2009, 369–370.

näkyvä laji talviurheiluviikoilla, jotka järjestettiin meren jäällä.<sup>492</sup> Autokilpailuja oli järjestetty aikaisemminkin, mutta itsenäisessä Suomessa nämä olivat ensimmäiset autokilpailut, joiden kansallista merkitystä tasavallan presidentin läsnäolo merkittäväällä tavalla korosti. Helmikuussa 1922 Seurasaaressa selällä Helsingissä järjestettyjen autokilpailujen kunniavieraana olivat kenraali Mannerheim ja pormestari Hartmann.<sup>493</sup> *Suomen Kuvalehdessä* kerrottiin vuoden 1923 Suomen Talvikisoista, joita kenraali Mannerheim oli seurannut palkintotuomarien lavalla ”autoilijan varustuksessa”. Talvikisojen lajeina oli autourheilun lisäksi muiden muassa jääpalloa, ammuntaa ja ratsastusta. Kuvissa näkyi myös runsain joukoin miehiä ja naisia yleisönä seuraamassa kilpailuja.<sup>494</sup>

Hannu Salmi on tuonut esille urheilun roolia kansallisuusaatteen välineenä 1800-luvun lopulla. Kun 1800-luvun lopulla osallistumisen ja kansanjoukkojen aktivoimisen merkitys korostui, urheilun rooli kansallisen me-hengen luojana tuli merkittäväksi. Urheilukilpailuista ja erityisesti maaotteluista tuli kansojen välisten symbolisten taistelujen ja sankaritekojen foorumeita. Vaikka urheilun rooli kansallisen me-hengen luojana oli merkittävä, siitä tuli paradoksaalisesti myös erojen väline kuten Salmi on todennut. Urheilulajit jakaantuivat yhteiskuntaluokan ja sukupuolen mukaan: työväenurheilussa naisilla ei ollut mitään asemaa, kun taas tenniksen ja pyöräilyn katsottiin sopivan yläluokan naisille.<sup>495</sup>

Näihin Helsingissä Taivallahden jäällä 1920-luvun alkuvuosina järjestettyihin Suomen talvikisoihin tasavallan presidentti K. J. Ståhlberg ja tämän perhe, kenraali Mannerheim sekä yläluokkaisen Suomen Automobiili Klubin valikoitunut jäsenkunta toivat mukanaan vahvasti kansallista auraa. Tämä oli tärkeää erityisesti 1920-luvun alussa, jolloin nuoren tasavallan voimaa ja yhtenäisyyttä haluttiin vahvistaa myös autourheilun kentällä.

Moottoriurheilun edistäminen oli toiminnan alusta lähtien Suomen Automobiili Klubin keskeinen toiminta-alue. Ensimmäinen suuri maantiekilpai-

<sup>492</sup> Talviurheilujen viikko. *Suomen Kuvalehti* 11/1920, 256. Tampereen Hippos-radalla järjestettiin autokilpailut 2.10.1910.

<sup>493</sup> Autoilijain suurkilpailut. *Suomen Kuvalehti* 9/1922, 232–233.

<sup>494</sup> Talvikisat. *Suomen Kuvalehti* 7/1923, 201.

<sup>495</sup> Salmi 2002, 80.

lu ajettiin 1921 Länsi-Suomessa, ja samana vuonna alkoivat Hangon ajot.<sup>496</sup> Matkakilpailujen ja retkien ohjelmaan liittyi useimmiten myös muuta sosiaalista vapaa-ajan ohjelmaa, kuten päivällisiä ja tanssiaisia. *Suomen Moottorilehdessä* kysyttiin kriittisesti Autoklubin 17. elokuuta vuonna 1924 järjestämistä kilpailuista, miksi lyhyt sunnuntaiajelu oli nimetty ”kilpailuksi”. Kisan luonne ei ilmeisesti vastannut moottorilehden toimittajan käsitystä oikeasta autokilpailusta. Luotettavuuskilpailussa Helsinki–Hanko -välillä kilpailijat oli jaettu viiteen luokkaan moottorin sylinteritulavuuden mukaan. Kisaan osallistunut rouva Elsa Paananen oli Fiatillaan yksi kisan voittajista.<sup>497</sup>

Hankolaisissa paikallislehdissä autokilpailuista ja urheiluelämästä kerrottiin innostuneesti, sillä Helsingistä saapuneet vierailijat autoineen vilkastuttivat entisestään vilkkaan kesä- ja kylpyläkaupungin elämää. Vuoden 1924 autokilpailun ensimmäinen auto lähti matkaan klo 13 Helsingistä Kaivo-  
huoneen luota, ja sitä odotettiin saapuvaksi klo 18:20 Hankoon. Nämä ”suurenmoiset” kilpailut päättyivät naamiaisiin, joihin Kasino vuokrasi pukuja, ja juhlan päätteeksi pidettiin vielä ilotulitus. Vuonna 1927 Elsa Paananen ajoi ”häikäisevää” Packardia. Samana kesänä C-sarjan (naisten sarja) ensimmäisen palkinnon sai Hangon kylpylän ensimmäisen toimitusjohtajan Carl Korsmanin lapsenlapsi neiti ”Darling” [Dagny] Krogius.<sup>498</sup>

Alussa naiset kilpailivat omassa sarjassaan. Humoristisessa lehtijutussa ”S.A.K:n suuri 1925-vuoden kilpailu helppotajuisesti esitettynä” kerrottiin aluksi varsinaiset kilpailijat, jotka olivat kaikki miehiä. Kuitenkin kilpailun ohjeistuksena oli huomautus, että naiset saivat ylimääräisen palkinnon. Kuvassa neiti Mirja Lydecken (s.1903) katkaisi maaliviivan voittaen ”Barnengenin” pokaalin. Naisten sarjan voittajasta kirjoitettiin *Moottori-lehdessä* seuraavasti:

(Mr. Mrs?) Lydecken on saanut Barnengen’in mustepokaalin. Emme saaneet tilaisuutta puhutella viehättävää neiti Lydeckeniä (oli myötäänsä tanssittavana), mutta saimme sen käsityksen, että Barnengenin pokaali on

<sup>496</sup> Laaksonen 1994, 32.

<sup>497</sup> Uutisia. *Suomen Moottorilehti* Syyskuu/1924, 334. Helsingissä kirjoilla olevalle Elsa Irene Maria Paanaselle (s.15.12.1891 Karjaalla) myönnettiin ajokortti 13.5.1922. Bd II 4, Ajokortit 1915–1926, KA, Helsingin Poliisilaitos, Liikennetoimisto.

<sup>498</sup> Ekström 1994, 118–119.

”naisille”. Mikä on aiheuttanut, että eräs toinen mustemonopoli lähestyviin kilpailuihin on lahjoittanut ”Pelikani”-pokaalin. Onko ehkä muitakin mustekaloja?<sup>499</sup>

Jutun alussa toimittajan sulkuihin laittama merkintä on monitulkintainen ja herättää kysymyksiä lukijassa. Johtuuko epäselvä sukupuolta koskeva merkintä kenties siitä, että kirjoittaja ei ollut varma, oliko palkinnon saanut herra vai rouva Lydecken? Klubin hallitukseen kuului Mirjan isä tohtori Jalmary L. Lydecken. Mirja Lydecken oli hyväksytty Klubin jäseneksi elokuussa 1925.<sup>500</sup> Toisaalta lainausmerkit ”naisille”-sanana ympärillä saavat pohtimaan, oliko kirjoittajan mielestä Mirja Lydeckenin sukupuoli epäselvä hänen osallistuttuaan autokisoihin vai oliko naisille myönnetyssä pokaalissa jotain huvittavaa, mihin toisaalta kirjoituksen loppu tuntuisi erityisesti viittaavan. Humoristisiksi tarkoitettut kirjoitukset avaavat historian tutkijalle aina useita tulkintamahdollisuuksia. Lehtikirjoitus kertoo ainakin naisten saamista erikoispalkinnoista ja näin ollen myös sukupuolierosta. Naiset ja miehet eivät olleet tasaveroisia kilpailijoita.

Klubin järjestämissä orientoitumis- ja luotettavuuskilpailuissa 10–11.9.1927 kilpailijat oli jaettu kolmeen luokkaan: C-naisajajat, B-miespuoliset kilpailijat, jotka eivät aikaisemmin olleet ottaneet osaa Klubin suuriin kilpailuihin ja A-veteraanit. Kilpailujärjestelyjä kuvailtiin salaisiksi ja itse kilpailua ”suureksi”. *Moottori* jutussa kerrottiin ”ovelien kilpailijattarien” esittäneen ”viattomia” kysymyksiä, joilla he pyrkivät saamaan selville reitin ennen kilpailua: ”Saako Hämeenlinnassa aamulla kaurapuu-roa? En mitenkään voi jatkaa ajoa ilman, kun olen siihen pienestä pitäen tottunut.”<sup>501</sup> Neiti Lindbergin kerrottiin joutuneen kilpailussa väärälle tielle ja neiti Steadin hieman loukkaantuneen. Vamman laadusta tai onnettomuudesta ei lehdessä kuitenkaan kerrottu tämän enempää. C-luokan orientoitumiskokeessa neidit Terna Åkerman ja Mirja Lydecken saavuttivat saman pisteluvun 27, jolloin kilpailusääntöjen mukaan virhesekuntien

<sup>499</sup> *Moottori* 9/1925, 13.

<sup>500</sup> *Moottori* 9/1925, 15.

<sup>501</sup> Suomen Autobiili Klubin orientoitumis- ja luotettavuuskilpailut 10–11 syyskuuta 1927, *Moottori* 10/1927,1.

määrä ratkaisi järjestyksen. Voittaja oli Terna Åkerman Singer-merkkisellä autollaan 150 virhepisteellä ja toiseksi tuli Mirja Lydecken Hupmobile-autolla saaden 165 virhepistettä.<sup>502</sup>

Mirja Lydeckenä haastateltiin muiden naiskuljettajien ohella *Moottorissa* vuonna 1928 harvinaislaatusessa artikkelissa ”Ohjauspyörää hoitavilla naisilla on sananvuoro”, jossa hän kertoi aloittaneensa autoilun jo 12-vuotiaana. Ajokortin hän sai vasta kuusi vuotta myöhemmin. Haastattelussa Lydeckenä kutsuttiin ”reippaaksi ja taitavaksi”, mutta kysyttiin myös, eikö hän joka tapauksessa ollut ”hiukan hermostunut”. Kysymykseen Lydecken vastasi toimittajan mukaan empimättä: ”En hituistakaan”. Lydeckenin mielestä auton omistaminen oli ”oivallinen keino niille, jotka jotenkin tuntevat olevansa hermostuneita”. Toimittaja kommentoi tekstissä Lydeckenin toteamusta seuraavasti:

Luulemme tämän johtuvan siitä, että auto antaa ajajalleen niin paljon ajattelemissa, ettei ole ensinkään aikaa ajatella itseään, mutta emme kuitenkaan kysy sitä tältä virkistävän urheilun innostuneelta harjoittajattarelta.<sup>503</sup>

Lydecken kertoi haastattelussa tyytyvänsä luotettavuuskilpailuihin, eikä hän aikonut osallistua nopeuskilpailuihin. Parhaina matkustajina Mirja Lydecken piti ”tyyniä” ja kyyditettäviä hän arvioi näin: ”Minusta näyttää, että ne, jotka itse ajavat autoa, ovat hiukan hermostuttavia pitää vierellään ja takanaan. Ne ovat sanoakseni liian viisaita.”<sup>504</sup> Lehtijutussa huomiota kiinnittää, miten hermostuminen luonnollistettuna naissukupuoleen liitetynä ominaisuutena toistui haastattelun kysymyksissä ja vastauksissa jokaisen juttuun haastatellun naisen kohdalla. Haastatteluista syntyy mielikuva, että toimittaja halusi kyseenalaistaa tätä autoilun historian alusta lähtien vallinnutta käsitystä.<sup>505</sup>

Samassa artikkelissa haastateltiin Terna Åkermania, joka vuonna 1928

<sup>502</sup> Suomen Automobiili Klubin orientoitumis- ja luotettavuuskilpailut 10–11 syyskuuta 1927, *Moottori* 10/1927, 4.

<sup>503</sup> Nimimerkki C-a: Ohjauspyörää hoitavilla naisilla on sananvuoro. *Moottori* 8/1928, 6.

<sup>504</sup> Ibid.

<sup>505</sup> Toimittajan koko nimeä ei ole mainittu, ainoastaan nimikirjaimet. C-a. Nimikirjaimet saattavat viitata toimittajana lehteen vakituisesti kirjoittaneeseen Cecilia Hasselströmiin.



Kuva 5: Terna Åkerman ”pikku Singerissä”. Lähde: Moottori 9/1929, 11.



*Neiti Terna Åkerman pikku Singerissään*

oli vuorostaan voittanut Barnengenin kiertomaljakon. Åkerman esiteltiin kuvassa ”pikku Singerissä” ja samalla kuvatekstillä Arthur af Forsellesin kirjoittamassa Klubin 10-vuotishistoriassa.<sup>506</sup> (Ks. kuva 5) Pienten autojen ajateltiin yleisesti olevan sopivampia naisten käsiteltäviksi. On tulkinnanvaraista, onko kirjoittaja kutsumalla autoa pikkuiseksi halunnut viitata sen pieneen kokoon ja kulutukseen vai sen sopivuuteen juuri naiskuljettajalle. Toisaalta on kuitenkin syytä ottaa huomioon, että kuvasta päätellen auto oli malliltaan Singer Junior, jonka ansiosta Singer Motors -yhtiöstä oli tullut kolmanneksi suurin henkilöautojen valmistaja Iso-Britanniassa vuonna 1928.<sup>507</sup> Suomessa englantilaisten automerkkien suosio ei ollut merkittävää, vaikka Iso-Britannian autoteollisuus kasvoi 1920-luvulla voimakkaasti, mihin automarkkinoita tutkinut Jari Kosma on kiinnittänyt huomiota.<sup>508</sup> Terna Åkermanin oma perustelu Singer-auton edusta löytyy toisesta lehtihaastattelusta, jossa *Våra Kvinnor* -lehden toimittaja pääsi Åkermanin auton kyytiin kokeilemaan ajoa jäällä. Auto oli niin bensiiniä säästävä, että Åkerman ja toimittaja laskivat bensiinin maksavan matkalla Helsingistä Turkuun

<sup>506</sup> Forselles, Arthur af: Suomen Automobiili Klubi 10-vuotias. *Moottori* 9/1929, 11.

<sup>507</sup> The Singer Junior. The Singer Cars [www-sivu http://www.singercars.com/profiles/junior.html](http://www.singercars.com/profiles/junior.html) Tarkistettu 5.1.2013

<sup>508</sup> Kosma 2000, 80–81.

vähemmän kuin toisen luokan junalipun.<sup>509</sup>

Terna Åkerman arvioi *Moottori*-lehden haastattelussa liikennekulttuuria tavalla, joka toisti sekä *Moottorissa* että muissa lehdissä autoilijoiden ääntä edustaneiden tahojen esittämiä väitteitä liikenteen suurimmista ongelmista. Kaupunkiajossa ongelmia Åkermanin mielestä aiheutti ”yleisön perehtymättömyys liikennesääntöihin ja toimenpiteisiin, joihin on ryhdyttävä sen oman turvallisuuden vuoksi”. Riittämätön katuväläistus ja kielto käyttää valonheittäjiä aiheuttivat ongelmia huomata kaikkea kaduilla lojuvaa ylimääräistä tavaraa kuten kivistä kiviä tai rakennustarpeita. Vaikeinta autoilussa oli Åkermanin mukaan maantieajo ja tottumattomien ja epävarmojen autoilijoiden ohittaminen. Pisimmän päiväennätyksensä Åkerman kertoi olleen hiukan yli 500 km ja pisimmän ajomatkan 1 500 km viidessä päivässä. Parhaimpina kanssamatkustajina Åkerman piti niitä, ”jotka eivät tule autosairaiksi” ja ”jotka ymmärtävät ottaa pienet vahingot ja vastoinkäymiset huvittavalta kannalta”.<sup>510</sup> Terna Åkerman vastasi myös kysymykseen naisten ”pystyvyydestä” autonajoon:

Olen sitä mieltä, että naiset ajavat autoa yhtä hyvin kuin miehet. Tällä en kuitenkaan tarkoita, että kaikki naiset sopisivat tähän toimeen. Niiden, jotka eivät voi hallita hermojaan, pitää mieluummin luopua autoa ohjaamasta. Myönnetään, että vahvemmalla sukupuolella on tavallisesti enemmän voimaa, mutta naiset sen sijaan ovat ajatuksiltaan nopeampia. Ja autonajossa riippuu, niinkuin tunnettu, paljon nopeasta arvostelukyvyistä.<sup>511</sup>

Åkermanin vastauksessa toistuu jälleen yhteisesti jaettu sukupuolittunut käsitys naisten miehiä huonommasta hermojen hallinnasta, mistä johtuen naiset eivät sopineet auton ratin taakse. Åkerman ei kuitenkaan katsonut tämän heikkouden vaivaavan kaikkia naisia, ja ainoastaan niiden, jotka eivät pystyneet hallitsemaan hermojaan, tuli hänen mielestään mieluummin luopua auton ohjaamisesta. *The New York Times*-lehti kertoi jo vuonna 1909 amerikkalaisiin kestävyysajoihin osallistuneista naisista Joan Newton Cuneosta ja Alice Ramseyä ja otti kantaa naisten luontaiseksi ominaisuudeksi

<sup>509</sup> Vi generalrepetera med flickan vid ratten. *Vära Kvinnor* 5/1928, 89.

<sup>510</sup> Nimimerkki C-a: Ohjauspyörää hoitavilla naisilla on sananvuoro. *Moottori* 8/1928, 7.

<sup>511</sup> Ibid.

ymmärrettyyn heikkohermoisuuteen. Lehden mukaan oli aivan liiaksi liioiteltu sitä, että naiset ovat liian hermostuneita tullakseen tehokkaiksi ajajiksi. Hermostuminen epäilemättä katoaa, kun autoilijoiden itseluottamus vahvistuu, lehti kommentoi.<sup>512</sup>

Toimittaja kysyi Åkermanilta, miten naisautoilijaan liikenteessä suhtauduttiin. Åkerman kertoi joidenkin autonajajien ja ”jalkamiesten” hermostuvan kohdatessaan naispuolisen autoilijan, ”vaikka tämä tavallisesti sangen tarkoin noudattaa sääntöjä”.<sup>513</sup> Miesautoilijoiden mielestä naisen tuli väistää tiellä. Vastauksessaan Åkerman uudelleen tuotti käsitystä ”vahvemmassa sukupuolesta” ja liitti vahvuuden näin myös autoilevaan mieheen. Hän myös tuotti käsitystä, jonka mukaan naiset auton ratissa ovat nopeaälyisiä ja noudattavat (liikenne)sääntöjä. Ammattiajajia Åkerman kehui siivoiksi ja todellisiksi herrasmiehiksi, kuten myös liikennekonstaa-peleja, jotka tosin olivat hänen mukaansa vielä tottumattomia suurkaupungin liikenteeseen.<sup>514</sup>

Nimimerkki Madame X. kirjoitti Terna Åkermanista lyhyen jutun *Våra Kvinnor* -lehden vuonna 1928, koska lehden naispuolinen päätoimittaja oli toivonut seuraavaan numeroon ”jotain autoista”. Jutun alussa toimittaja kierteli ihailemassa autoja autonäyttelyssä, mutta koska hänellä oli kokemusta autoista vain matkustajana, hän päätti soittaa yhdelle reippaista ”autotyöstämme” eli jo tutuksi tulleelle Terna Åkermanille. Varsinaista haastattelua Åkerman ei luvannut antaa, mutta hän tarjosi toimittajalle mahdollisuutta lähteä mukaan koeajamaan jäärataa, jolla hän seuraavana sunnuntaina ainoana naispuolisena kuljettajana kilpailisi. ”Chauffeuse” kertoili toimittajalle muiden jäällä harjoittelevien autojen merkkejä. Takapenkillä istui Åkermanin veli, joka mittasi sekuntikellolla aikoja. Toimittajan mielestä autolla ajaminen jäällä oli todellakin urheilua, ja vauhti ja jännitys tuntuivat sielussa ja sydämessä. Vain itse kuljettaja ei ollut tyytyväinen aikaansa, jota oli saatava vielä nopeammaksi seuraavaan kisaan. Lepotauon aikana tervehdittiin muita (miespuolisia) kisaan harjoittelevia kuljettajia. Kaikki olivat hyvällä tuulella

<sup>512</sup> Wosk 2001, 129.

<sup>513</sup> Nimimerkki C-a: Ohjauspyörää hoitavilla naisilla on sananvuoro. *Moottori* 8/1928, 7.

<sup>514</sup> Ibid.

ja laskivat omia mahdollisuuksiaan tulevassa kilpailussa. Koeajon ja jutun loppuksi neiti Åkerman huusi vielä toimittajan perään, että tämä ei sitten ollut haastattelu.<sup>515</sup> Toimittaja esitti Åkermanin vaatimattomana ja turhaa julkisuutta kaihtavana ammattitaitoisena ja miespuolisten autoilijoiden kanssa tasa-arvoisena kuljettajana. Jutun alussa hän kuitenkin sukupuolitti Åkermanin ”yhdeksi reippaasta autotyöstämme”. Huomiota jutussa kiinnittävät myös autoilun herättämät vauhdin ja jännityksen tunteet.

*Autoilija*-lehti kertoi näiden Suomen Automobiili Klubin 26.2.1928 Helsingissä Taivallahden jäärädalla järjestämien kisojen onnistuneen järjestyksensä puolesta hyvin, sää oli suosinut, tapaturmia ei sattunut ja yleisöä oli runsaasti paikalla. Terna Åkermanin hyväksymisestä tasaveroiseksi kilpailijaksi miesten rinnalle kuvaa kenties se, että tuloluettelossa ei enää katsottu tarpeelliseksi ilmoittaa Åkermanin sukupuolta eikä tähän seikkaan viitattu jutussa muutenkaan. Voittotulos ilmoitettiin kuten kenen tahansa miespuolisen kilpailijan tähän asti: ”1 kilometrin ajo: sarja A, luokka 2, I palkinto T. Åkerman, Singer, aika 52,8 sek.”<sup>516</sup>

Lehtikirjoituksissa naispuolisia kilpailijoita kutsuttiin varsin usein ”reippaiksi” ja heidän urheuttaan ja rohkeuttaan ihasteltiin tai ihmeteltiin. *Suomen Moottorilehdessä* kerrottiin, etteivät Helsinki–Turku auto-otteluun lokakuussa 1929 osallistuneet ”tyttölapset”, neiti Terna Åkerman ja neiti Stina Juselius, jääneet missään suhteessa miehisistä kilpailijoista jälkeen, vaan nämä ajoivat jopa hieman liiankin reippaasti joutuen muutamalle tarkastusasemalle ennen aikojaan.<sup>517</sup> Terna Åkerman otti osaa ensimmäisenä naisena Näsijärven ympäriajoihin kesällä 1930, mitä *Autoilija*-lehdessä kommentoitiin näin: ”Terna-neiti ajoi urheasti osuutensa reippaasti yli odotusten.”<sup>518</sup> Naisautoilijoita pakinoissaan usein humoristisesti kommentoinut Agapetus kirjoitti Åkermanista vuonna 1931 harvinaisen suopeasti:

Onhan kyllä naisia, jotka ovat autoilijoina suorastaan suurenmoisiakin. Onhan meillä ollut sellainen tekijä kuin aikoinaan Terna Åkerman ennenkuin

<sup>515</sup> Vi generalrepetera med flickan vid ratten. *Vära Kvinnor* 5/1928, 89.

<sup>516</sup> Jarru: Suomen Automobiiliklubin autokilpailut. *Autoilija* 3/1928, 14.

<sup>517</sup> *Suomen Moottorilehti* 1929, 542–543.

<sup>518</sup> *Autoilija* 7/1930.

hänet naitiin ulkomaille - kilpa-autoilija, joka nöyryytti miehen toisensa jälkeen, ja näkeehän meillä kaduilla tuon tuostakin naisia, jotka ohjaavat sulavasti ja niin varmasti, että silmiä hivelee.<sup>519</sup>

Agapaetuksen mielestä Åkerman siis nöyryytti miespuolisia kilpa-autoilijoita voittaessaan nämä. Rohkeuden ja reippauden liittäminen toistuvasti kisoihin osallistuneisiin naispuolisiin autoilijoihin kertoo käsitykseni mukaan siitä, että kyseessä oli jotain poikkeuksellista ja odotusten vastaista. Nämä naiset onnistuivat tekemään jotain sellaista, mitä naissukupuolelta ei odotettu. Naiskilpailijoita verrattiin toistuvasti normiin eli miesautoilijaan. Åkerman ja Juselius esimerkiksi ajoivat ”liiankin reippaasti” eivätkä he jääneet ”missään suhteessa” miehistä jälkeen.

Wolfgang Sachs on esittänyt, että vauhdin tunteen historia on paljolti velkaa moottoriurheilulle. Vuosisadan vaihteen Saksassa lehdet ja radio alkoivat levittää uutisia suurista autokilpailuista ja palkinnoista ja jopa lapset tunsivat nimeltä tunnetuimmat kilpa-ajajat. Sachsin mukaan ilman autokilpailuja olisi vaikea kuvitella autojen voittokulkua. Autourheilukilpailujen kuljettaja alkoi edustaa autoilijaa puhtaimmillaan. Atleettisista, voitokkaista kuljettajista tuli yleisön sankareita, jotka koettelivat sekä auton että omia rajojaan. Sachs tulee samalla sukupuolittaneeksi tämän moottoriurheilun sankarin mieheksi viittaamalla vain sukunimellä saksalaisiin tunnettuihin kuljettajiin [Christian] Lautenschlageriin, [Rudolf] Caracciolaan ja [Bernd] Rosemeyeriin.<sup>520</sup>

Saksalainen liikennehistorioitsija Kurt Möser puolestaan on tuonut esille varhaisiin 1900-luvun taitteen autokilpailijoihin ja lentäjiin liitettyä sankarillisuutta. Vaarallisen vauhdin rajoilla ajamista ja mahdollista kuolemanvaaraa pidettiin uhrauksena, jossa kilpa-ajajat olivat valmiita antamaan jopa henkensä paremman teknologian kehityksen puolesta.<sup>521</sup> Merkilläpantavaa on, että Möserin artikkelissa ”kilpa-ajaja” on sotasankariin verrattavissa oleva mies.

Sosiologian alan miestutkija Arto Tiihonen on 1990-luvun alussa kirjoit-

<sup>519</sup> Agapetus 1930, 203.

<sup>520</sup> Sachs 1992, 110–114.

<sup>521</sup> Möser 2003, 243.

tamassaan artikkelissa kutsunut urheilua ”hypermaskuliiniseksi” elämänalueeksi. Naisellisuus tai epämiehekkyyks ei ole kuulunut urheilukentille, eikä siihen suureen kertomukseen, jota urheilujournalismi on rakentanut.<sup>522</sup> Vielä 2000-luvun taitteessa Tiuhonen totesi, että miehisyys ja urheilu ovat tiiviissä kytköksessä toisiinsa.<sup>523</sup> Epämiehekkyydellä Tiuhonen on tarkoittanut sitä, että urheilun ja urheilujournalismin maailma on pitkään ollut erityisesti heteromiehekkyyden aluetta. Kuten tässä luvussa esittelemäni lehtijutut hyvin kuvaavasti osoittavat, tavallista oli, että naispuolisten kilpailijoiden naisellisuutta korostettiin, vaikka heitä saatettiinkin kutsua ”miesten” veroisiksi. Näin kirjoittamalla toimittajat tietoisesti tai tiedostamatta varmistivat, ettei näiden naisten naiseus kyseenalaistunut. 1920-luvun urheilujournalismi osallistui näin sekä sukupuolieron että heteronormatiivisuuden tuottamiseen.

Autokilpailuihin osallistuneet naiset esitettiin myös eräänlaisina naisten oikeuksien ajajina. Tätä kuvaa esimerkiksi *Autoilija*-lehden pitkstä jutusta, jossa kerrottiin englantilaisen pariskunnan herra ja rouva Bruceen tekemästä maailmanennätyksestä Montlhéryssä Ranskassa. Pariskunta ajoi 15000 mailia 9.–18.12.1927 välisenä aikana keskinopeutena 78 mailia tunnissa. Maailmanennätyksen ajaminen esitettiin lehdessä avioparin keskinäisenä kilpailuna:

Ajajat vaihtoivat vuoroa, mitä kulloinkin sattui riippuen sään laadusta ja ajajan kuntoisuudesta. Toisinaan toinen ajoi kolme tuntia, toisinaan kuusi. Eräänä yönä hra Bruce ajoi yhdeksän tuntia keskeytymättä. Rouva Bruce ei kuitenkaan aikunut jäädä miestään huonommaksi, vaan tahtoi olla ohjauspyörässä yhtä kauan kuin miehensäkin ja oli heillä ainainen kilpailu keskenään. Vaihdoissa ei kuitenkaan ollut aikaa pitkiin perusteluihin, vaan oli nämä kotipoliittiset erimielisyydet selvitettävä hotelliin jätetyn kirjeenvaihdon avulla. Olkoon mainittu, että rva Bruce onnistui urhoollisesti pitää kiinni naisten oikeuksista, vaikkakin oli kysymyksessä raskaat ponnistelut, eikä niinkään mieluisat etuoikeudet. Jokainen yritys ”unohtaa” herättää häntä määrättyllä hetkellä epäonnistui hotellin emännän ja hänen välisen salaliiton tähden.<sup>524</sup>

---

<sup>522</sup> Tiuhonen 1994, 229.

<sup>523</sup> Ks. myös Tiuhonen 1999, 90.

<sup>524</sup> 15000 mailia kymmenessä vuorokaudessa. *Autoilija* 1/1928, 22.

Myös Suomen ensimmäisestä naispuolisesta moottoripyöräkilpailuihin osallistuneesta naisesta Alma Erikssonista kirjoitettiin lehdissä. Haluan ottaa Erikssonin huomioon tässä tutkimuksessa, koska hänen menestyksensä miehissä lajissa oli alusta lähtien poikkeuksellista ja hänen oma kertomuksensa lajin aloittamisesta on kiinnostava sukupuolen näkökulmasta. Eriksson osallistui Moottoripyöräklubin järjestämiin nopeuskilpailuihin 27.2.1927, mistä *Moottorin* toimittaja kirjoitti huomattavan innostuneeseen sävyyn:

Sitä paitsi lähti nyt matkaan Suomen ensimmäinen naispuolinen moottoripyöräkilpailija! Mitenkä hän selviytyisi! Yleisö, palkintotuomarit ja muut toimitsijat seurasivat jännittyneinä kilpailijoita, joista Westersund ja Nyman yht' aikaa katkaisivat maalilinjan ensi kierroksella, ja hyvänä kolmosena tuli rouva Erik[s]son, 2 sek. myöhemmin sivuttaen maalilinjan. Yleinen ”hurraa”-riemu raikui! Seuraavalla kierroksella oli rouva Erik[s]son hyvä ykkönen ja piti sijansa loppuun asti; jolloin hän yleisön raivoisain mielenosoitusten seuraamana sivuutti 20 km:n maalilinjan ajalla 16,2,1. I palkinto ja sitä paitsi S.O.K:n kiertopalkinto parhaalle 600 sm<sup>3</sup> koneelle joutui hänelle. Hyvin tehty, meidän kaikkien Alma (toivokaamme, ettei hän vastusta nimeämistä).<sup>525</sup>

Harley-Davidson-merkkisellä moottoripyörällä ajanut rouva Alma Eriksson oli kyseisen monisarjaisen kilpailun ainoa kilpailija, josta oli kilpailuraportin yhteydessä myös kuva sivuvaunumatkustajansa neiti M. Svanbäckin kanssa.<sup>526</sup> Myös *Suomen Kuvalehti* esitteli urheilusivulla kuvassa Erikssonin, joka kuvatekstin mukaan oli saanut mainioita aikoja äskeisissä kisoissa.<sup>527</sup> Toimittaja Giri Granlund haastatteli Alma Erikssonia *Suomen Kuvalehteen* myöhemmin samana vuonna. Haastattelussa Eriksson kertoi, että oli tullut alun perin aloittaneeksi moottoripyöräilyn ”yksityisluontoista” asiaa varten. Hänen 2-vuotias poikansa oli täysihoidossa maaseudulla 30 kilometrin päässä Helsingistä, ja hän halusi käydä tervehtimässä tätä milloin halusi. Eriksson ajoi tapaamaan poikaansa kaksi kertaa viikossa ja oppi näin ajamaan moottoripyörällä. Kilpailemisen hän aloitti sattumalta. Eriksson

<sup>525</sup> T-T: Moottoripyöräklubin nopeuskilpailut 27.2.27. *Moottori* 3/1927, 16.

<sup>526</sup> T-T: Moottoripyöräklubin nopeuskilpailut 27.2.27. *Moottori* 3/1927, 17.

<sup>527</sup> Urheilu-uutisia. *Suomen Kuvalehti* 11/1927, 398.

kertoi seisoensa katselemassa moottoripyöräkilpailuja, jolloin eräs ”moottoriklubin herroista” oli kuullut hänen ihmettelynsä, uskaltaisiko hänkin ottaa osaa kilpailuun:

No, sehän oli vallan yksinkertainen asia: minun tulisi vain kirjoittautua moottoriklubin jäseneksi ja sitten ilmoittautua osanottajaksi. Seurasin neuvoa. Mutta istuutuessani satulaan oli minulla vain yksi toivo: ajaakseni siten, etteivät kaikki herrat nauraisi minulle. Ja ajatelkaahan. Ensi kertaa ajaessani saavutin uuden suomalaisen ennätyksen jäällä ja voitin ensimmäisen palkinnon sarjassani. Pari tuntia myöhemmin löi ennätykseni johtaja Brandt, taitavin moottoripyöräilijämme, joka laskettelee kaarrokset aivan huimaavasti. Minun on tapanani seisoessani ja katsellessani hänen loistavaa kilpailemistaan itsekseen toivoa, että tulisin vaikkapa vain puoleksikin niin taitavaksi kuin hän. Sillä kerralla, ensimmäiselläni, oli matkani 20 kilometriä. Toisella kerralla olin osallisena kilpailuun Päijänteen ympäri.<sup>528</sup>

Alma Eriksson voitti nämä molemmat ensimmäiset kilpailunsa. Päijänteen ajossa oli tarvittu myös sivuvaunussa istunutta mekaanikkoa, koska ketju katkesi kerran ja poistui kaksi kertaa paikaltaan matkan aikana. Erikssonin ainoa toive ennen ensimmäistä kilpailua, etteivät ”kaikki herrat” nauraisi hänelle, kertoo jotain ensimmäisen naisen haasteesta ajaa tällä miehisellä areenalla. Naisista ja moottoreista kertoneet vitsit olivat tavallisia, joten pelko koomiseksi hahmoksi päätyemisestä saattaa liittyä tähän. Toisaalta on muistettava, että naurunalaiseksi joutumisen ja kasvojen menettämisen pelko on liitetty myös miehiin.<sup>529</sup> Toimittaja Giri Granlund, joka kirjoitti myös *Moottori-* ja *Vära Kvinnor* -lehteen, kommentoi Erikssonin kyydisä ajetun moottoripyöräretken ihanan vauhdin saaneen sydämen lyömään kiivaammin ja nostattaneen punan poskille. Toimittaja erosi ”reippaasta teräsheporatsastajattaresta” saatuaan lupauksen elokuisesta retkestä Hankoon.<sup>530</sup> Moottoripyöräilevää naista esiteltiin *Suomen Kuvalehdessä* kuvan ja kuvatekstin välityksellä myös vuonna 1924. Kyseessä oli Suomen Moskovassa olevan lähetystön kassanhoitajatar Eevi Kauppi, josta lehti kertoi seuraavasti: ”[...] joka reippaasti ja suomalaisella kylmäverisyydellä hoitelee

---

<sup>528</sup> Giri Granlund: Vauhdin viehätys. *Suomen Kuvalehti* 33/1927, 1222.

<sup>529</sup> Ks. esim. Siltala 1994, passim.

<sup>530</sup> Giri Granlund: Vauhdin viehätys. *Suomen Kuvalehti* 33/1927, 1222.



Harley-Davidsoniaan tämän miljoonakaupungin vilkasliikenteisillä kaduilla, herättäen yleistä huomiota ja ihailua”.<sup>531</sup>

Luvun alussa esitellyt autourheilevat naiset kuuluivat kaikki Suomen Automobiili Klubiin, jonka kisat pidettiin Helsingissä tai niiden lähtöpaikkana oli Helsinki. Paikallisuuden lisäksi merkillepantavaa on näiden naisten luokka-asema. Naiset kuuluivat klubin luonteen mukaisesti ylä- tai keskiluokkaan. Suomen Automobiili Klubin autokilpailut olivat keskeinen osa klubin sosiaalista jäsenten yhtenäisyyttä rakentavaa ja vahvistavaa ohjelmaa. Kilpailut olivat kuitenkin myös ”urheilua” kuten toimittaja jäällä ajamista kuvaili *Vära Kvinnor* -lehdessä.<sup>532</sup>

Työväenluokkaisen Suomen Autoilijaliiton kilpailuihin osallistui yleensä vain miehiä ja kisojen yleisö oli miesvoittoista, mutta on huomattava, että yleisössä oli mukana myös naisia. Esimerkiksi *Autoilijassa* kerrottiin vuonna 1927 Tampereen kilpailua seuraamaan saapuneista ”tyttölapsista”.<sup>533</sup> Kilpailut keräsivät vaihtelevasti yleisöä eri paikkakunnilla, toisinaan väkeä oli ”tuhatmäärin” ja toisinaan vain muutamia etenkin pienemmillä paikkakunnilla. Helsingin Autonkuljettajayhdistyksen kisat tammikuussa 1928 keräsivät Taivallahden jälle Suomen oloissa ihmetystä herättäneen suuren 7000 hengen katsojajoukon. Kisat olivat toimittaja ”Jarrun” mukaan herättäneet mielenkiintoa erityisesti helsinkiläisissä autokauppiaspiireissä, ja katsomossa näkyi ”useita tuttuja autoilijoita” eri paikkakunnilta.<sup>534</sup> Lehtijuttu ei kerro, myytiinkö tapahtumaan lippuja. Merkillepantavan usein lehdissä kerrottiin yleisöä kertyneen seuraamaan autokilpailuja varsinaisen maksullisen alueen ulkopuolelle.<sup>535</sup> Vuonna 1928 Kotkan Autoyhdistyksen järjestämiin kilpailuihin osallistui poikkeuksellisesti nainen, rouva Lyyli Koski:

”Sarjassa ajoi myöskin rouva Lyyli Koski, Kotkasta, mutta ajoi hän viimeisellä kierroksella n.s. ”jääteliin” sekä särki siinä autostansa etupyörän,

<sup>531</sup> Kuvia Moskovasta ja Pietarista. *Suomen Kuvalehti* 43/1924, 1393.

<sup>532</sup> Vi generalrepetera med flickan vid ratten. *Vära Kvinnor* 5/1928, 89.

<sup>533</sup> ”Mukana ollut”: Jälkikäikuja Tampereen kilpailuista. *Autoilija* 4/1927, 14.

<sup>534</sup> Jarru: Helsingin osaston talvikilpailut Helsingissä. *Autoilija* 2/1928, 16; Jarru: Mitä lehdet kirjoittavat kilpailustamme. *Autoilija* 2/1928, 24.

<sup>535</sup> Ks. esim. L.H.: Nopeuskilpailut Porissa 18.3.28. *Autoilija* 4/1928, 28.

joten hänen oli keskeytettävä ajonsa. Tapaturma oli ”katsomolle” suuri pettymys, sillä kaikki olivat halukkaita näkemään mihin tämä rohkeapäinen rouva olisi pystynyt.”<sup>536</sup>

Lyyli Kosken kisa alle 2900m<sup>3</sup> ryhmässä 10 kilometrin matkalla 2,5 kilometrin radalla päättyi yleisön pettymykseksi rengasrikkoon. Koski hankki kaupungilta uudet renkaat ja osallistui vielä yhden kilometrin ajoon, mutta vauhti ei enää *Autoilija*-lehden mukaan tuntunut olevan yhtä kovaa. ”Muuten on meikäläisissä kilpailuissa rva Koski uranuurtaja alallaan.”<sup>537</sup> Myös Autoilijaliiton jäsenjärjestöjen kilpailuihin olennaisena osana kuuluivat autokilpailujen jälkeiset päätösjuhlat, joissa jaettiin palkintoja. Esimerkiksi Kotkan kisojen päätösjuhlat keräsivät yleisöä Seurahuoneelle ”tungokseen asti”.<sup>538</sup>

Autoilijoiden etujärjestöjen kilpailuja, päätösjuhlia, retkiä ja muuta yhteistä sosiaalista toimintaa voidaan ajatella laajemmin jatkumona urheilun popularisoitumiselle. Kulttuurihistorioitsija Kari Kallioniemi on esittänyt, että urheilu oli populaarikulttuurin alue, joka voimallisimmin tunkeutui länsimaisen ihmisen arkeen 1800-luvun lopulla. Kallioniemi on kuvannut eurooppalaisen ja erityisesti englantilaisen urheilukulttuurin muuttumista ja kehittymistä 1800-luvun kuluessa vapaa-ajanpeleistä, kukko- ja katutappeluista erilaisten yhteiskunnallisten ja uskonnollisten ideologioiden ympärille kiinnittyneiksi klubeiksi ja yhteisöiksi ja 1920-luvulle tultaessa kaupallisiksi massatapahtumiksi. Hän on kiinnittänyt huomiota englantilaisten urheilumuotojen luokkasidonnaisuuteen ja sukupuolen merkitykseen. Koska jalkapallon oli tyypillisesti työväenluokkainen ja tavallisen kansan urheilulaji, keskiluokka halusi irrottautua tästä ja rakensi vastaavia organisaatioita kriketin ja golfin ympärille. Työväenluokkaisilla naisilla oli kuitenkin kirjaimellisesti vain penkkiurheilijan rooli, kun taas keski- ja yläluokan naisille katsottiin sukupuolen mukaan sopivaksi tennis ja myöhemmin pyöräily. Herrasmiesten lajeja olivat ratsastus ja soutu.<sup>539</sup>

---

<sup>536</sup> Jarru: Kotkan Autoyhdistyksen autokilpailut. *Autoilija* 3/1928, 22.

<sup>537</sup> Ibid, 24.

<sup>538</sup> Ibid, 26.

<sup>539</sup> Kallioniemi 1995, 44–46; ks. myös Salmi 2002, 80.

Brittiläisen Martin Pughin mukaan esimerkiksi golf-kerhoista tuli varakkaille miehille paikkoja, joissa he saattoivat kohdata vähemmän vaativan urheilun merkeissä ja luoda bisneskontakteja ilman naisten seuraa. Tenniksen taas katsottiin olevan sopivaa ulkoliikuntaa nuorille naisille, ja tenniskerhoista tuli sotien välisenä aikana paikkoja, joissa keskiluokkaiset nuoret saattoivat kohdata sovinnaisessa ympäristössä toisiaan. Valitettavasti Pugh ei brittiläistä sotien välistä sosiaalishistoriaa käsittelevässä kirjassaan urheilusta puhuessaan käsittele lainkaan autoilijoiden klubeja vaan keskittyy autoista puhuessaan lähinnä liikenteen ongelmiin.<sup>540</sup>

Suomessa autokilpailut olivat 1920-luvulla paitsi urheilukilpailuja, joissa mitattiin nopeutta ja kestävyyttä, myös heterososiaalisia tapahtumia, joissa samaan yhteiskuntaluokkaan kuuluneet miehet ja naiset saattoivat tavata toisiaan vapaa-ajan merkeissä. Suomen Autobiili Klubin Hankoon suuntautuneet autokilpailut esimerkiksi olivat suoraa jatkumoa pääkaupunkilaisen suomenruotsalaisen yläluokan tennis- ja purjehdusviikoille, joita myös järjestettiin 1920-luvulla Hangossa.<sup>541</sup> Naiskilpailijat olivat positiivisia kuriositeetteja, kiinnostavia poikkeuksia, jotka eivät tästä ”tunkeutumisestaan” miehille areenoille huolimatta vallanneet näitä kokonaan. Heidän autoilunsa antoi yhteisiä keskustelunaiheita kisoja paikan päällä ja lehdistä seuraavalle yleisölle. Naispuolisten kilpa-autoilijoiden omia kokemuksia ja näkemyksiä kuului vain muutamassa harvinaisessa lehtihaastattelussa. Mutta niidenkin perusteella voi tehdä johtopäätöksen, että nämä naiset tiesivät olevansa poikkeuksellisia ja uranuurtajia naisten kilpa-autoilun saralla. Autokilpailuihin osallistuneet naiset haastoivat ja purkivat stereotyyppiöiksi vakiintuneita käsityksiä naisten heikkohermoisuudesta ja fyysisestä heikkoudesta. Moottoriurheilun vauhti, nopeudella kilpaileminen ja kuolemanvaaran riski ovat kytkeytyneet kulttuuriseen miespuolisen moottoriurheilusankarin kuvaan autoilun historian alusta lähtien. Reaaliset naispuoliset kilpailijat osoittivat, että myös he nauttivat vauhdin hurmasta ja kilpailemisesta.

<sup>540</sup> Pugh 2009, 288–289.

<sup>541</sup> Ks esim. Ekström 1994, 118–120.

*Vauhtikauden vaatteet naiselle*

Autoilun varhaisimmassa vaiheessa 1800–1900-lukujen taitteessa autoilu oli samanaikaisesti uskaliaista ja riskialtista, mutta myös aristokraattista ja hohdokasta, kuten muotia ja modernia tutkinut Elizabeth Wilson on todennut. Koska aivan varhaisimmissa automalleissa istuttiin kirjaimellisesti ulkona eikä sisällä, autoilu edellytti pukeutumista säältä ja auton nostattamalta pölyltä suojaaviin takkeihin, viittoihin, hansikkaisiin, suojalaseihin, hattuun tai lakkiin. Ensimmäisiä autoiluvaatteita suunnitelleita muotitaloja Englannissa olivat Burberry ja Aquascutum. Burberryn kuvastossa autoilu oli urheilulaji, joka vaati lajin mukaisia asuja. Naisten autoiluhunnut (motoring veils) muistuttivat mehiläishoitajien huppuja peittävydessään.<sup>542</sup>

Vuosisadan alussa autojen käynnistäminen veivillä likasi naisten pitkät hameenhelmat, ja helmojen pelättiin olevan myös turvallisuusriski autoillessa. Helsingin maistraatti antoikin vuonna 1913 katsastusmies Pehr Blomin naisten autoilua koskevaan kysymykseen lausunnon, jonka mukaan naisten tulisi pukeutua sellaisiin vaatteisiin autoa ohjatessaan, että niistä ei syntyisi haittaa.<sup>543</sup> Kuten muistetaan, Karolina Eskelinin oli valokuvissa vuonna 1913 pukeutunut paksuun, suojaavaan takkiin ja autoilijan lakkiin. Kuvista ei näy, oliko hänellä pitkä hame vai housut. Kuvissa vieressä istuvaan hattupäiseen naiseen verrattuna hänen asunsa on merkillepantavan maskuliininen.<sup>544</sup>

Autoilevien naisten raskaat ja peittävät asut herättivät hämmennystä, jota lehdissä purettiin kutsumalla heitä toisinaan amatsoneiksi tai valkyrioiksi. Näitä antiikin pelottaviin naissotureihin ja taistelun hengettäriin viittaavia nimityksiä käytettiin varhaisista naispuolisista kilpa-autoilijoista saksalaisissa ja ranskalaisissa lehdissä.<sup>545</sup> Nimitykset johtuivat siitä, että nahkaiset autoilijan kypärät tai lakit, autoilijan lasit ja nahkatakki jättivät katsojan arvailemaan, oliko asun takana mies vain nainen. Autoilijan asuun pukeu-

---

<sup>542</sup> Wilson 1987, 159–160; Wosk 2001, 136–140.

<sup>543</sup> Insinööri Pehr Blomin kirje Helsingin Maistraatille 22.2.1913, HKA, Helsingfors Dombok för år 1913, Ca: 329; ks myös Försti 2005, 25–26; Försti 2010, 305.

<sup>544</sup> Söderhjelm 1930, 197; Autoilevia helsingittäriä. *Suomen Kuvalehti* 20/1925, 704.

<sup>545</sup> Merki 2002, 292.

tuneessa kilpaa ajavassa naisessa oli jotain pelottavaa ja maskuliinista, joka oli ristiriidassa feminiinisen naisihanteen kanssa. Moottoriurheilun pioneerinaiisiin liitettiin esimerkiksi Britanniassa niin vahvoja mielikuvia ”maskuliinisesta” ruumiinrakenteesta, että Dorothy Levittin naisille kirjoittaman autoiluoppaan (1909) esipuheessa katsottiin tarpeelliseksi korostaa tämän tyttömäistä, hentoa ja jopa ujoa olemusta, kuten Sean O’Connell on huomauttanut.<sup>546</sup>

Sukupuoli on usein ensimmäisiä havaintoja, jonka teemme vieraan ihmisen kohdatessamme. Jos sukupuolesta on vaikea tehdä heti johtopäätöksiä, tämä herättää hämmennystä katsojassa. Eräs kulttuurisesti rakentuva arkinen itsestäänselvyys miehenä ja naisena olemisessa on kehon kehystäminen tietynlaisilla vaatteilla, jotka kulttuurisessa kuvastossa tulkitaan joko miehiseksi tai naisellisiksi tai epämiehiseksi ja epänaisselliseksi.<sup>547</sup>

*Suomen Kuvalehdessä* vuonna 1926 julkaistu kuvasivu ”Nainen vaiko mies?” kertoo, että ristiinpukeutumisen ja sukupuolen vaihdoksen ajateltiin aiheena kiinnostavan myös lehden lukijoita. Sivulla oli kuvia miehiksi pukeutuneista naisista eri maista. Kuvatekstit kertovat, miten sukupuolta performoitiin vaatetuksella ja eleillä. Yksi kuvissa esiintyneistä naisista oli esiintynyt vuoden miespuolisena nyrkkeilijänä. Eräs nainen aikoi miehen puvussa seikkailemaan villiin länteen, mutta naisellinen tapa syyttää savuke paljasti hänet. Yhdessä kuvassa esitettiin nainen, joka oli pyrkinyt miehen asussa Amerikan laivaston palvelukseen, mutta kädet paljastivat hänet. Yhdessä kuvassa esitetty 17-vuotias ”ylioppilasneito” oli miehisestä asustaan huolimatta sisarensa vakuutuksen mukaan ”oikea tyttö”.<sup>548</sup> Kuvasivua voi tulkita lehden toimituksellisen linjan mukaisena maailman ihmeellisyyksiä esittelevänä juttuna. Se antaa kuitenkin myös välähdyksen aikakauden sukupuolelle ja seksuaaliselle identiteetille kulttuurisesti ja sosiaalisesti määritellyistä rajoista: millaisessa ammatissa ”miehet” ja ”naiset” voivat toimia sekä miten ”mies” ja ”nainen” pukeutuvat ja elehtivät norminmukaisesti.

<sup>546</sup> alkup. D. Levitt: *Woman and Her Car*. Lane, London (1909) 1970, 4; O’Connell 1998, 47.

<sup>547</sup> Wilson 1987, 117–133; Löfström 2000, 217; Lönnqvist 2008, 24–26, 80–81.

<sup>548</sup> Nainen vaiko mies? *Suomen Kuvalehti* 51 & 52/1926, 1945.

Lainausmerkkejä käytän tässä jälleen korostamassa mies ja nainen käsitteiden historiallisuutta.

Automobiilikisoista kertovissa lehtijutuissa huomiota kiinnittää, miten tärkeäksi toimittajat näkivät korostaa naispuolisten autoilijoiden naisellisuutta. Toimittaja Britt Benning kutsui nahkasiin autoilijan asuihin pukeutuneita Dagny Krogiusta ja Brita Saurénia ”eleganteiksi lepakoiksi” ja prinsessoiksi. Lehtijulkisuudessa sukupuolettoman tai maskuliinisen näköisistä naiskuljettajista kuoriutui kisojen jälkeisissä tanssiaisissa ”viehättäviä” neitoja, jotka tanssivat sulhastensa kanssa ja osoittivat taas olevansa oikeita naisia.<sup>549</sup> Automobiilikilpailuissa ja autoillessa maskuliiniseen autoilijan asuun pukeutuminen oli sallittua ja sopivaa naisille, kunhan nämä muistivat muulloin palata sukupuolelleen koodattuun asuun.

Feminiininen naisellinen vaatetus, yläluokkaisuus ja raskas, autolla tehtävä matka yhdistyivät esimerkiksi *Autoilija*-lehdessä vuonna 1929 julkaistussa jutussa, jossa kerrottiin kahden naisen Miss Gladys de Havillandin ja Miss Mona Eley'n yrittävän ensi kertaa ajaa maapallon ympäri ilman miesseuraa:

”Melkein kaikki vaatteemme, lukuun ottamatta tietysti päällystakkejamme, ovat silkkiä”, ilmoitti Miss de Haviland haastattelussa ennen lähtöään Englannista, ”sillä silkki voidaan kääriä melkein mitättömän pieneen koon. Meillä on myöskin silkkiteltoa, jota kokoonkäärittynä on vain kourallinen.”<sup>550</sup>

Mona Eley oli mukana Los Angelesiin asti, ja Gladys de Havilland ajoi loppumatkan yksin. Koko Lontoosta alkanut matka pienellä 7-hevosvoimaisella autolla kesti yhteensä kahdeksan kuukautta. Kotiin palanneen autoilijan haastattelua referoitiin *Autoilija*-lehdessä:

”Matka oli mitä ihastuttavin”, kertoo neiti de Havilland palaamisensa jälkeen antamassa haastattelussa, ”ja se todistaa miten henkilö, jonka pitäisi kuulua ”heikompaan” sukupuoleen, voi saada aikaan maailman pienimmällä autolla.”<sup>551</sup>

---

<sup>549</sup> ks. esim. *Moottori* Syyskuu/1925, 13.

<sup>550</sup> Retki maapallon ympäri pienoisautolla. *Autoilija* 1/1929, 14.

<sup>551</sup> Naisen suorittama ennätysmatka. *Autoilija* 7/1929, 31.

Matka oli ilmeisesti Dunlop-rengastehtaan sponsoroima, koska renkaat mainittiin nimeltä molemmissa jutuissa. Maapalloa kahdella Adler-vaunulla kiertäneet saksalainen neiti Clarence Stinnes ja ruotsalainen Karl Axel Söderström esiintyivät sekä lehtijutussa että Continental-renkaiden mainoksessa *Moottori*-lehdessä vuonna 1929. Neiti Stinnes oli kuvissa pukeutunut samanlaisiin löysiin polvihousuihin kuin miespuolinen Söderström. Päässä Stinnesillä oli baskeri ja miesten kauluspaitaa muistuttavan paidan kanssa oli solmio. Toisessa kuvassa paidan päällä oli naiselliset muodot peittävä neulepusero.<sup>552</sup> Ulkonäöltään ja tyyliään Stinnes muistutti 1920-luvun poikatyttöä, josta julkisuudessa käytettiin nimityksiä *garçonne* tai *naisgentleman*. *Garçonne* edusti vastakohtaa ennen ensimmäistä maailmansotaa edeltäneelle naiselliselle naistyyppille. Poikatyttötyypin epänaisselliset eleet ja miehekäs pukeutuminen viestivät myös riippumattomuudesta ja itsenäisyydestä. *Garçonne* yhdistettiin julkisuudessa myös uuteen sosiaaliseen naiseuden kategoriaan, lesboon.<sup>553</sup>

Nahkatakki ja nahkainen autoilijan kypärä sekä ajolasit olivat käytännöllisiä ja tarpeellisia varusteita säätä ja auton nostattamaa pölyä vastaan etenkin avonaisissa autoissa, joissa oltiin enemmän ulkona kuin sisällä. Kuljettajan oli myös hyvä olla varustautunut sellaisella asulla, jolla maanteillä sattuneiden auton rikkoutumisten korjaaminen ja renkaiden vaihto onnistui sotkematta muita vaatteita. Nahka oli käytännöllinen materiaali niin avomallisten autojen sisustusmateriaalina kuin autoilijan takeissakin. Nahkatakki oli myös asu, johon liitettiin latautuneita sukupuolittuneita merkityksiä. Nahkaan pukeutunut ohjaaja oli maskuliininen hahmo, jonka asun sisältä saattoi löytyä yhtäläillä mies tai nainen. Englantilaisessa Michael Arlenin romaanissa *Vihreä hattu* romaanin sankaritar Iris Storm pukeutuu urheilullisiin vaatteisiin, vihreään hattuun ja vaaleanruskeaan nahkatakkiin, jossa oli näädännahoista tehty korkea kaulus. Vaatteet ovat *pour le sport* kuten kirjailija usein toistaa kuvatessaan yksityiskohtaisesti Stormin pukeu-

<sup>552</sup> Savon Kumitehdas Oy:n Continental-rengas mainos. *Moottori* 9/1929, numeroimaton sivu; Autorengas, joka on pyörinyt maapallon ympäri. *Moottori* 9/1929, 28.

<sup>553</sup> Hapuli 1995, 159–161.

tumista.<sup>554</sup> Nahkatakkin alta näkyi tummaa pukua, jonka yli kulki ”pieni punainen elefantti” ja joka ei ole *pour le sport*.<sup>555</sup> Nykyaikaisen, itsenäisen ja sukupuolimoraalillaan paheksuntaa aiheuttaneen fiktiivisen romaanihahmon Iris Stormin urheilullinen nahkatakki oli kuin peittävä kuori perinteisen naisellisuuden päällä.

Yksittäisillä vaatekappaleilla on monenlaisia merkityssisältöjä tai symboliarvoja, joiden tulkinta riippuu käyttökontekstista, kuten nahkatakkin symbolisia merkityksiä tutkinut Jan Löfström on kuvannut. Musta nahkatakki on Löfströmin mukaan ollut erityisen ladattu maskuliinisilla merkityksillä värinsä ja materiaalinsa takia. Sama vaatekappale saa erilaisia merkityksiä eri tilanteissa sen mukaan, kuka sitä käyttää, mitä muita vaatekappaleita käyttäjällä on yllään, milloin, missä ja miten vaatetta käytetään. Joillain vaatekappaleilla, kuten esimerkiksi nahkatakilla on kuitenkin niin laajasti vakiintunut ja vahva symboliarvo, ettei sitä voi ohittaa käyttöä koskevissa tulkinnoissa. Tummiin vaatteisiin on perinteisesti liitetty asiallisuutta, rationaalisuutta ja vakavuutta. Nahka taas on Löfströmin mukaan historiallisantropologista taustaa vasten mielletty useimmiten symboliarvoltaan maskuliiniseksi. Vuotia hankittiin villejä eläimiä tappamalla, ja tämä oli miesten työtä. Nahasta on myös tehty suojavaatteita ja panssareita, joita nimenomaan miehet ovat käyttäneet. Nahkaan kimmoisana ja kireänä materiaalina on liittynyt myös eroottista latausta.<sup>556</sup>

Nahka suojaavana ja helppohoitoisena materiaalina oli käytännöllinen autoiluvaatteissa vielä 1920-luvun lopullakin, jolloin umpikorilliset autot olivat yleistyneet. Vaateteollisuudelle sukupuolen mukaisesti suunnitellut miesten ja naisten erilaiset autoiluvaatteet tarjosivat entistä laajempia markkinoita. Friitala mainosti 1920-luvun lopulla *Kauppalehdessä* erilaisia nahkaisia autoilutakkeja liikemiehille ja naisille:

Vaikka teillä on umpinainen vaunu, tarvitsette Friitalassa valmistetun autotakin. Nykyaikainen liikemies ja nainen enää harvoin kustantaa itselleen kuljettajan, vaan ohjaa itse vaunuaan. Sen vuoksi on tärkeää omistaa sellai-

---

<sup>554</sup> Arlen 1925,9,11, 40, 240.

<sup>555</sup> Arlen 1925, 11.

<sup>556</sup> Löfström 2000, 215–219.



nen päällystakki, jonka kanssa arkailematta voi korjata pienempiä matkalla sattuneita häiriöitä. Friitalassa valmistettu takki on sellainen. Jos se likaantuu, voi sen kostealla pyhköllä puhdistaa. Friitalan nahkatakkiin nahka on värjätty spriihin ja eetteriin sekoitetulla värillä ja rasvattu kananmunan keltuaisella.<sup>557</sup>

Miesten ja naisten takkimalleja erotti toisistaan kaulusmalli ja nappipari- en määrä, joita miestentakissa oli kolme ja naisten kaksi. Miestentakki oli 120 cm pitkä ja naistentakki hivenen lyhyempi: 115 cm.<sup>558</sup> Myös Helsingin Nahkapukimo Oy mainosti vuonna 1929 *Autoilija*-lehdessä lämmintä nahkatakkiä naisautoilijoille ”kylmän syksyyn”.<sup>559</sup>

*Suomen Kuvalehden* muotisivuilla esiteltiin toisinaan autoilumuotia, johon Suomessa vain harvoilla oli 1920-luvulla todellisuudessa varaa tai edes tarvetta. Vuonna 1923 kesän urheilupukumuotia esittelevässä jutussa esiteltiin naisten matka- ja autopuku kaksipuolisesta kankaasta. Viitta ja päätä myötäilevä lakki, johon kuului sen leuan alta paikallaan pitävä nauha, olivat ruudullisia. Asuun kuului puolipitkä takki, mutta kuvasta ei näy eikä teksti kerro, kuuluiko siihen hame vai housut.<sup>560</sup> Vuonna 1925 *Suomen Kuvalehdessä* esiteltiin autoilijan kesän muotipukuja piirrettynä kuvana sekä miehille että naisille. Autoilua verrattiin kuvatekstissä muihin yläluokkaiseihin urheilulajeihin, kuten metsästykseseen ja purjehdukseen. Miehen asuksi tarjottiin pitkä, kamelinkarvaista Burberry-takkiä vyöllä tai ilman. Toisena vaihtoehtona miehille ehdotettiin polvihousuista urheilupukua englantilaisesta, kotikutoisesta kankaasta ja päälle gabardiinipalttoota napitettavalla vuorella. Kolmas miesten urheiluasu oli valmistettu englantilaisesta, ruudullisesta kankaasta, jonka päälle kuului vedenpitävä, nahkakoristeinen tuulitakki. Naisten pukuina kuvassa oli punertavasta gabardiinista valmistettu, laskoksin somistettu pitkä takki sekä autotakki ruudullisesta ”kasha”-kankaasta. Hatussa oli autoilijan suojalaseja korvaamassa uutuutena läpinäkyvä levy kiinnitettynä koristeellisena osana hattuun. Naisille esiteltiin myös gabardiinitakki, jonka huivikauluksen saattoi vetää pään yli suojaksi. Neljännen,

<sup>557</sup> Friitalan mainos. *Kauppalehti* 30.11.1929, 7. Lähdevinkistä kiitän Tiina Männistö-Funkia.

<sup>558</sup> Friitalan mainos. *Kauppalehti* 30.11.1929, 7

<sup>559</sup> *Autoilija* 9/1929, 13.

<sup>560</sup> Naisten sivu. Tämän kesän urheilupukumuoteja. *Suomen Kuvalehti* 23/1923, 693.

hiekanvärisen ja vyötettävän naisten autotakin somisteeiksi ehdotettiin perinteisempää nahkalakkia, jossa kulki nauha leuan alta.<sup>561</sup>

Edellä esitelty autoilijan muotipukuja esittelevä kuvasivu oli tekstiileistä päätellen englantilaista alkuperää ja hankittu kansainväliseltä kuvatoimistolta. *Suomen Kuvalehti* oli nimensä mukaisesti kuvalehti, jossa kuvilla oli tärkeä rooli kaiken uuden ja mielenkiintoisen esittelyssä. Kovin nopeasti kaikki autoilijan vaatemuodin viimeisimmät villitykset eivät Suomeen tulleet edes kuvien muodossa. Samanlainen käytännöllinen autoilijan hattuun kiinnitetty tuulensuoja kuin edellisessä jutussa esiteltiin *Moottorissa* neljä vuotta myöhemmin vuonna 1929 ”Maapallon ääriltä” palstalla.<sup>562</sup>

Naisten muotia esiteltiin *Suomen Kuvalehdessä* säännöllisesti myös toimittaja Katherine Poleschkon kirjoittamassa ”Pariisin kirjeessä”. Muotijutuissa autoilu esitettiin ennen kaikkea urheilulajina, vaikka ”autoilu” olisi käytännössä tarkoittanutkin vain ajelua ja auton kyydissä istumista. Muotitoimittaja Poleschko arveli kaikkien naisten pitävän urheilupuvuista, jotka ovat mukavia ja nuorekkaita, vaikka kaikki naiset eivät välttämättä pidäkään urheilusta:

Yleensä ovat urheilupuvut, lukuun ottamatta talviurheilu- ja tennispukuja, sellaisia, että niitä voi käyttää paitsi urheillessa – golfia pelatessa, ajelulla – myöskin matkalla, maalla oleskellessa ja työskennellessä kotona tai toimessa.<sup>563</sup>

Tähän ”Pariisin kirjeessä” vuonna 1927 esiteltyyn urheilumalliseen pukuun kuului laskostettu hame. Myös *Suomen Kuvalehden* vuoden 1925 muotijutun naismalleilla oli kaikilla hameet autotakkiensa alla. Pitkiä housuja pidettiin naisille sopivina ennen toista maailmansotaa vain rannalla tai urheilu- ja vapaa-ajan käytössä.<sup>564</sup>

Naisten housujen käytön historiaa väitöskirjassaan tutkineen Arja Turusen mukaan naisten pitkät housut yleistyivät 1920- ja 1930-luvuilla työ- ja urheilupukuina Suomessa. Turunen on tehnyt samanlaisia huomioita naistenlehtiaineistostaan kuin olen tehnyt moottorilehtien kirjoittelusta autoilijan asuun pukeutuneista naisista. Pukeutuessaan housuasuihin naiset olivat

<sup>561</sup> *Suomen Kuvalehti* 20/1925, 718.

<sup>562</sup> *Moottori* 8/1929, 16.

<sup>563</sup> Katherine Poleschko: Pariisin kirje. *Suomen Kuvalehti* 10/1927, 369.

<sup>564</sup> Wilson 1987, 164; Turunen 2011, passim.



Kuva 6: Kuvassa Anni Niininen, Rauha Salonen, Eero Niininen ja Senja Salonen sekä Shell Oy:n Oldsmobile. 1920-luku, Kangasala. Lähde: Oy Shell Ab, Mobilian kuva-arkisto.

”tovereita” ja halutessaan taas olla ”heikompaa sukupuolta” naisen oli pukeuttava omalle sukupuolelleen sopivasti. Housuihin pukeutuminen oli jyrkimpien kommenttien mukaan ”uskottomuutta omaa sukupuolta kohtaan”. Kolmikymmenluvulle tultaessa housuasuiset naiset eivät enää olleet samanlainen sensaatio kuin parikymmentä vuotta aikaisemmin, mutta eivät myöskään mikään itsestänselvyyys. Urheiluvaatteina housuasut hyväksyttiin tarkoitukseenmukaisuutensa vuoksi, koska ajan naisihanne oli reipas ja urheilullinen. Ylipainoisille tai muodokkaille naisille housupukuja ei suositeltu, ihanteellisin ruumis housuasulle oli lehtien mukaan poikamainen naisvartalo.<sup>565</sup> Nykyaikainen ja muodikas 1920-luvun naistyppi oli hoikka, polkkatukkainen, poikamainen ja jopa androgyyninen, lyhyeen hameeseen pukeutuva hahmo. Sääret olivat naisen eroottisimpana pidetty ruumiinosa.<sup>566</sup> Naisten sääret olivat myös se ruumiinosa, jota saatettiin käyttää kuvituksena esimerkiksi autojen varaosia esittelevissä mainoksissa tai automainoksissa, joissa moderni, lyhythameinen nainen nousi autoon tai autosta.

Naisten housuja vastustavassa keskustelussa on kiinnostavaa ristiriitai-

<sup>565</sup> Turunen 2011, passim. , erit. 231–236, 250–275, 317–326, 394–395.

<sup>566</sup> Wilson 1987, 92,121–124; Rossi 2004, 38.

suutta. Naisten housuja vastustettiin muun muassa siksi, että ne toivat naisen muodot paremmin esille kuin pitkät peittävät hameet. Julkisuudessa naiset esitettiin toistuvasti miesten arvioivan katseen kohteina. Housuasuisa naisten takapuoli tuli esiin ja näin myös eroottisen katseen kohteeksi. Toisaalta naisten housuja kritisoitiin niiden tuoman miesmäisen tai sukupuolettoman vaikutelman vuoksi. Housuihin pukeutunut urheilleva nainen muistutti maskuliinista miestä ja oli näin vastakohta feminiinisen naisen ihanteelle. Arja Turunen on tulkinnut naistenlehdissä annetut varoitukset verhotuiksi viittauksiksi siihen, että housupukuisena naiset alkoivat muistuttaa populaarikuvaston sukupuoleltaan ambivalenttia, sukupuoletona tai luultavasti homoseksuaalista miesnaista.<sup>567</sup>

Kansatieteilijä Bo Lönnqvistin mukaan ”taistelu housuista” oli aiheena uuden ajan alun eurooppalaisessa kuvakulttuurissa, jossa miehen ja naisen välinen valtataistelu käsitettiin nimenomaisesti taisteluksi miehen housuista. Näistä kuvista on ollut luettavissa pelkoa ja inhoa niitä naisia kohtaan, jotka ovat vaatineet itselleen miehen asemaa.<sup>568</sup> Punakaartilaisien naisten housut keväällä 1918 symboloivat myös astumista maskuliiniselle alueelle: aseelliseen sotaan. Naiskaartilaisia kutsuttiin pilkallisesti housukaartilaisiksi. Punaisen puolen häviön jälkeen osa naisista yritti paeta siviilien joukkoon vaihtamalla hameen päälleen. Osa naiskaartilaisista kuitenkin kieltäytyi vaihtamasta housuja hameeseen. Seksuaalisuuden ja sukupuolen rajoja ylittäneistä naisista Suomessa kertovassa artikkelissaan Kati Mustola onkin todennut dramaattisesti, että nainen saattoi saada housuihin pukeutumisesta kuolemantuomion vuonna 1918.<sup>569</sup>

Arja Turusen mukaan housujen käyttöä koskevien käsitysten ja ohjeiden sosiaalisena tehtävänä oli ylläpitää ja tuottaa sukupuolten välisiä eroja. Samalla määriteltiin naiseuden rajoja: millä tavoin naissukupuolta sai ilmaista ja esittää.<sup>570</sup> Vaikka esimerkiksi fiktiivisessä pukeutumisessa on aina antiikin ajoista ollut sallittua pukeutua toisen sukupuolen vaatteisiin, nahkatakkiin

---

<sup>567</sup> Turunen 2011, 324–330, 395.

<sup>568</sup> Lönnqvist 2008, 174.

<sup>569</sup> Mustola 2007, 70.

<sup>570</sup> Turunen 2011, 393.

ja housuihin pukeutuneet naisautonohjaajat kyseenalaistivat sukupuolijärjestystä, jossa miehen ja naisen tuli myös ulkonäkönsä perusteella olla erottavissa toisistaan.

Autojen vaikutus näkyi myös autoilijoiden asuja laajemmin muotivaatteissa. *Moottori*-lehden artikkelissa ”Vauhtikauden vaatekerrat” vuonna 1929 esiteltiin ”viimeisimpiä muotiuutuuksia naisten pukukankaissa”. Kankaiden kuviot olivat saaneet mallinsa auton renkaista, varusteista, jäähdyttäjistä ja moottorin osista. Kuvassa esiteltiin ”vauhtikankaasta” tehty naisten pyjama, jonka kuvioiden aiheena olivat ”autonpyörien pöllysuojat”. Toisessa kuvassa naisen päällä oli ”Ground Speed”-kankaasta tehty leninki. Kangas kuvasi ”maanpintaa sellaisena kuin se näyttää autoilijasta hänen juuri sivuuttaessaan puolentoista sadan kilometrin tuntinopeuden”. Kolmannessa ”vauhtikankaassa” kuvioina olivat autonrenkaiden kulutuspinnot. Kuvateksti täsmensi: ”Huomattavan osan kuvioista muodostavat ”Firestone”-renkaiden tutut ristikot.”<sup>571</sup>

*Moottori*-lehdessä esiteltyt ”vauhtikankaat” muistuttavat ukrainalais-ranskalaisen taiteilijan Sonya Delaunayn (1885–1979) abstrakteja töitä. Kuvataiteen ja muotoilun rajat hälvenivät, kun hän käytti suunnittelemissaan vaatteisiin ja Talbot ja Citroën -merkkisten autojen koreihin samanlaisia geometrisia kuvioita, jotka olivat tuttuja hänen maalauksistaan.<sup>572</sup>

On kuitenkin huomattava, että autourheilukilpailuja ja pitkiä, ulkomaisia mantereet ylittäneitä automatkoja kuvaavia lehtijuttuja lukuun ottamatta autoilevat naiset 1920-luvun lehtien kuvissa ja mainoksissa olivat useimmiten modernin naisihanteen mukaisia feminiinisiä naishahmoja. Päässä oli pieni hattu, joka peitti polkkatukan ja käsissä usein sirot hansikkaat. Jos kuvissa näkyi vartaloa enemmän, naisten päällä oli sääret paljastava hame. Erityiset autoiluvaatteet suojasivat ja olivat tarkoituksenmukaisia, ne koristivat kantajiaan ja välittivät viestiä kantajiensa nykyaikaisuudesta. Vain harvalla oli 1920-luvun Suomessa varaa lehdissä esiteltyihin ylellisiin autoiluvaatekertoihin tai tarvetta käyttää niitä. Autoilevat naiset representoivat kuvissa modernia naiseutta, jossa feminiinisyys kytettiin uuden teknologian hallintaan.

<sup>571</sup> *Moottori* 10/1929, 5.

<sup>572</sup> Silk 1984, 94–95; Wilson 1987, 63; Gronberg 2003, 109–120.

## 4 Autoilijan representaatioita

### *Vauhtikauden sankareita*

Mies ja auto huristavat eteenpäin, he ovat yhtä, he pääsevät lähemmäksi aikamme poljentoa. Hienoimpien autojen torpeedomallit ovat konstruoidut vain vauhtia silmälläpitäen. Nahkatakkinen, silmälaseilla ja nahkakypärällä varustettu ohjaaja on ikään kuin kasvanut yhteen torpedonsa kanssa – he ovat yksi ruumis ja sielu. He suhisevat vinhaa vauhtia läpi ajan maisemien. Ohjaaja on onnellisen nopeuden runoilija, ja auto on hänen pegasoksensa.<sup>573</sup>

Raoul af Hällström kuvaili autonkuljettajan ja modernin auton suhdetta näin runollisesti *Suomen Kuvalehdessä* vuonna 1929 artikkelissa ”Romanttinen auto”. Nykyaikaan kuului erottamattomasti vauhti, ja Hällströmille tämä autonsa kanssa yhteen sulautuva ohjaaja, vauhdinhurmasta nauttiva ja siihen jopa sairastuva kuljettaja oli nuori mies.<sup>574</sup> Tässä luvussa tarkastelen fiktiivisten esitysten tapoja konstruoida miehisyyden ja auton suhdetta.

Hällström totesi näin: ”Autosta on tullut nykyaikaisen nuoren miehen eroamaton toveri.”<sup>575</sup> Kirjailija Erkki Kivijärvi kuvaili puolestaan seuraavalla tavalla auton merkitystä ajan kirjallisuudelle *Autoilija*-lehdessä vuonna 1928 julkaistussa pakinassa ”Autolla halki erämaan”:

”Nykyaikaisen romaanisankarin täytyy liikkua autossa - yleisö vaatii sitä ehdottomasti.” Kirjailija katselee puhujaa ihmeissään. Mutta kustantaja jatkaa tyyneesti: ”Mikä on esimerkiksi Maurice Dekobran menekin salaisuus? Kermankarvainen Hispano Suiza ja hopeahelainen Isotta Fraschini!”<sup>576</sup>

Tarinan fiktiivisen kustantajan mukaan kertomukset pikajunanikkunasta tuijottelevasta (miespuolisesta) sankarista olivat jo vanhanaikaisia. ”Nykyaikaiseen lukijakuntaan” vetosivat nyt autot.<sup>577</sup> Pakina kuvaa hyvin auton kasvanutta merkitystä populaarijulkisuudessa. Kirjat ja elokuvat ilman autoja olivat auttamattoman vanhanaikaisia. Nykyajan sankarin tuli liikkua autolla, ja

<sup>573</sup> Raoul af Hällström: Romanttinen auto. *Suomen Kuvalehti* 15/1929, 685.

<sup>574</sup> Raoul af Hällström: Romanttinen auto. *Suomen Kuvalehti* 15/1929, 685; Paavolainen 2002 (1929), 226–235.

<sup>575</sup> Raoul af Hällström: Romanttinen auto. *Suomen Kuvalehti* 15/1929, 687.

<sup>576</sup> Erkki Kivijärvi: Autolla halki erämaan. *Autoilija* 9/1928, 13.

<sup>577</sup> Ibid.

nykyaikaisista autoista romanttisista oli loistoauto Hispano Suiza, joka esiintyi toistuvasti kirjallisuudessa. Kivijärven tekstissään viittaama Maurice Dekobra oli kirjoittanut ajan kiistellyn romaanin *Madonna makuuvaunussa*. Kyseiseen romaaniin myös Olavi Paavolainen viittasi esseessä *Romeo autossa ja Madonna makuuvaunussa*. Hispano Suiza oli symbolinen nykyhetken ”kirjallinen auto”, kuten Paavolainen muotoili.<sup>578</sup> *Autoilija*-lehden vakiopakinoitsija Janhunenkin viittasi Hispanon Suizaan ajan romanttisena, kirjallisena autonä:

Mutta aivan viime vuosina on ilmestynyt ulkomailla muuan, toistaiseksi suomentamaton romaani, jossa juonen alkusysäyksen antaa upea ”Hispano Suiza”, automerkeistä ylimyksellisimpiä. Rakkaustarina romaanista kuitenkin kehittyi, ja lisäksi kaikkein hienoimpia rakkaustarinoita, mitä viime vuosien kaunokirjallisuus on synnyttänyt, runolliselta arvoltaan varsin korkealle arvioitava.<sup>579</sup>

Todellinen Hispano-mies oli Pierre Frondaiein romaanin *Mies ja Hispano* sankari. Raoul af Hällström kuvasi häntä näin: ”Hispano-mies on nuori, hento ja miellyttävä, mutta köyhä.” Eräs tuttava lainasi romaanin sankarille valkoisen loistoautonsa ja Rivieran ylhäisö luuli auton olevan tämän oma. Loistoauto teki miehestä mielenkiintoisen ja naiset rakastuivat häneen. Kun miehen oli luovutettava auto takaisin, hän ymmärsi, ettei ollut mitään ilman autoa. Auton myötä ympäriltä katoaisi mielenkiintoinen ilmapiiri, ystävien suosio ja lempi, yksinkertaisesti kaikki. Epätavoissaan mies päätti itse päivänsä säilyttäen näin edes illuusion elegantista, onnellisesta ja huolettomasta miehestä, joka ajoi valkealla Hispanolla.<sup>580</sup>

Hispanolla tai jollain muulla loistoautolla vauhdikkaasti ajava nuori mies oli nykyaikaisten romaanien sankari. Vaikka myös autoileva nainen esiintyi useiden romaanien modernina sankarittarena, miesten ja naisten representatiot poikkesivat toisistaan. Lehtien sivuilla vauhtikauden romanttisina sankareina ja ”autoprinsseinä” esitettiin myös autoilevia elokuvatähtiä ja urheilijoita sekä oikeita kuninkaallisia ajopeleineen. Lehtien tarinoissa autoitehtaiden ja -liikkeiden johtajatkin saivat kuninkaallista auraa ympärilleen.

<sup>578</sup> Paavolainen (1929) 2002, 229.

<sup>579</sup> Janhunen: Auton valloitusalueita. *Autoilija* 10/1928, 14.

<sup>580</sup> Raoul af Hällström: Romantinen auto. *Suomen Kuvalehti* 15/1929, 685.

Henry Fordista puhuttiin julkisuudessa toistuvasti ”autokuninkaana”.

Kuninkaalliset kuuluivat autoilijoiden ensimmäiseen ryhmään 1800–1900-lukujen taitteessa. Esimerkiksi kruununprinssi Kustaa oli ensimmäisiä auton hankkineita Ruotsissa ja myöhemmin kuninkaana Kuninkaallisen Automobiili Klubin perustajia.<sup>581</sup> 1920-luvun suomalaisessa lehtikirjoittelussa miespuolisia, pohjoismaalaisia kuninkaallisia esiteltiin autojensa kanssa yhtäältä osoittaen näiden olevan ”tavallisen” autoista kiinnostuneen miehen kaltaisia ja toisaalta romanttisen ihailun kohteina. *Suomen Kuvalehdessä* vuonna 1928 Ruotsin nuori prinssi Bertil (1912–1997) esiteltiin taitavana mekaanikkona. Hänet kuvattiin haalarit päällä tutkimassa autoa, jonka konepelti oli avattu. Teksti kertoi kruununprinssin kolmannen pojan viettäneen edellisen kesän Thulin-tehtaissa Landskronassa ottamassa selvää moottorialasta: ”Nuori ruhtinas, joka on taitava mekaanikko ja jolla on ilmeiset insinöörinlahjat, on vaatimattomalla käytöksellään voittanut kaikkien työtovereittensa sydämet.”<sup>582</sup> *Moottori*-lehti julkaisi helmikuussa 1929 jutun ja kuvan Norjan kruununprinssi Olavista vuonna 1929 seisomassa moottoripyörän edessä otsikolla ”Naisillemme”. Tämän urheilevan ja ”suositun sulhasmiehen” kerrottiin olevan etevä moottorimies. Kaskun mukaan kruununprinssi oli ollut Lontoossa katsomassa erään englantilaisen autoliikkeen näyttelyä ja joutunut puheisiin liikkeen johtajan kanssa jonkin teknillisen parannuksen eduista. Koska prinssi oli vaikuttanut niin asiantuntevalta, oli johtaja aikonut tarjota työtä ja kysynyt, missä tehtaassa tämä oli aiemmin työskennellyt: ”Hän kauhistui kyllä aikalailla kuullessaan, että hän oli luullut autoammattimieheksi Norjan kruununprinssiä ja Englannin kuninkaan sisarenpoikaa!”<sup>583</sup> *Vära Kvinnor*-lehden Norjan kuninkaallisesta perheestä kertovassa jutussa toimittaja ylisti kruununprinssi Olavin hallitsevan kaikkia urheilulajeja. Hän ajoi myös moottoripyörää ja oli erinomainen autonkuljettaja.<sup>584</sup> Huomiota kiinnittää, miten näissä kirjoituksissa kuninkaalliset tuotiin ikään kuin lähemmäksi tavallista kansaa, vaikka useimmiten autojen tehtävä oli juuri päinvastainen. Auto oli

<sup>581</sup> Hagman 2009, 369.

<sup>582</sup> Sven Karlén: Mitä Ruotsin nuorista prinseistä tulee? *Suomen Kuvalehti* 9/1928, 345–346.

<sup>583</sup> Maapallon ääriltä. *Moottori* Helmikuu/1929, 23.

<sup>584</sup> Elise Lund: Norges Kongefamilie. *Vära Kvinnor* 11/1928, 215.



joustava työväline konstruoimaan sekä demokratisoitumista että tähteyttä.

Filmitähtien elämä valkokankaalla ja todellisuudessa sekoittui lehtijutuis-  
sa keskenään, ja auto toi myös tähtien arkeen lisää sähköä. Nimimerkki  
Janhunen pakinoi *Autoilija*-lehdessä, että useimmat ajan filmitähdet olivat  
elokuviissa ”lisänneet loistoansa esiintymällä muhkeissa biileissä” Chaplinia  
lukuun ottamatta. Pakinassa kysyttiin myös: ”Missä olisivatkaan ’suuren-  
moiset’ jännityselokuvat hermoja värisyttävine roistojen takaa-ajamisineen  
ilman autoa?”<sup>585</sup>

*Suomen Kuvalehden* jutussa vuonna 1924 Pariisin kirjeenvaihtaja Anna  
Levertin haastatteli ajan ”kuuluisinta filmitaiteilijaparia”, Douglas Fair-  
banksia ja Mary Pickfordia. Toimittaja kuvaili Fairbanksia mieheksi, ”joka  
tekee työtä, huvittelee, lukee ja ajattelee”. Filmitöiden välillä pariskunta  
ui, souteli, ratsasti ja autoili. Haastattelussa Fairbanks kertoi pariskunnan  
jatkavan lomailua autoillen Euroopassa.<sup>586</sup> Auto liitettiin näin lehdissä  
mielikuviin kuuluisien filmitähtien elämäntavasta, johon kuului vauraut-  
ta ja vapaa-aikaa.

*Suomen Kuvalehden* ulkomaalaista alkuperää olevassa artikkelissa haas-  
tateltiin vuonna 1927 *Chaplin ja poika* -elokuvassa (1921) esiintynyttä  
lapsitähteä, Jackie Coogania ja kuvailtiin tämän loisteliasta elämää kotona  
Hollywoodissa. Toimittaja kertoi, miten haastattelun aikana Cooganin  
sihteeri toi tallista pienen sähköauton, jota Jackie ohjasi ”suurenmoisesti”.  
Haastattelu oli täynnä pientä lapsinäyttelijää hehkuttavia adjektiiveja, ja  
toimittaja kuvaili paitsi ”suurenmoisen” pojan toimia haastattelun aika-  
na myös tämän omaisuutta, johon kuului sekä mahtava Rolls-Royce että  
”neekeriautonkuljettaja”:

Neekeriautonkuljettaja puhdistaa tällävälin puutarhassa mahtavaa mustaa  
Rolls-Royce autoa. Jackien omaisuutta. Auto, neekeri, sihteeri, kirjailija,  
nurmikko, palatsi, kalustot, koira, koko omaisuus, kaikki täällä on Jackien,  
hän on kaikki ansainnut.<sup>587</sup>

<sup>585</sup> Janhunen: Auto ja filmi. *Autoilija* 12/1928, 37.

<sup>586</sup> Anna Levertin: Kaksi kaunista ihmistä. *Suomen Kuvalehden* Pariisin-kirjeenvaihtaja on  
haastatellut Douglas Fairbankia ja Mary Pickfordia. *Suomen Kuvalehti* 21/1924, 667–  
668.

<sup>587</sup> Jackie Coogan kotonaan. *Suomen Kuvalehti* 39/1927, 1467.

Nuoren lapsitähden ansioiksi lueteltiin siis auton ja muun aineellisen omaisuuden lisäksi henkilökunta. Huomiota kiinnittää se, että autonkuljettajaa ei ilmaistu näissä näyttelijän hankkimissa ansioissa ammattinimikkeellä vaan sanalla ”neekeri”, jota sanana käytettiin yleisesti 1920-luvun teksteissä ja puheessa kuvaamassa mustaihoisia. Yleisyydestään huolimatta sana ”neekeri” ei kuitenkaan koskaan ole ollut neutraali, kuten Marjo Kaartinen on osoittanut teoksessaan *Neekerikammo. Kirjoituksia vieraan pelosta*.<sup>588</sup>

Joan Scott on esittänyt, sukupuolieron tuottamisessa on keskeisesti kysymys vallasta ja valtasuhteiden osoittamisesta.<sup>589</sup> Autonkuljettaja oli Cooganin omaisuutta, jonka toiseutta verrattuna normina pidettyyn valkoisuuteen toimittaja alleviivasi ja eksotisoi kutsumalla tätä ”neekeriksi” ammattinimikkeen sijaan. Haastattelu muistuttaa 1900-luvun alun julisteita ja mainoskuvia, joissa rakennettiin mielikuvia autosta ylellisyysesineenä esittämällä niissä yhdessä mustaihoinen autonkuljettaja ja naispuolinen, yläluokkainen autonomistaja. Tämän kaltaiset kuvat ja Cooganin haastattelu herättävät väistämättä konnotaatioita orjuudesta ja epätasa-arvosta auton omistajan ja kuljettajan välillä. Näillä representaatioilla haluttiin osoittaa, että valtaa autossa käytti sen omistaja: valkoihoinen, yläluokkainen nainen tai valkoihoinen pieni poika suhteessa mustaihoiseen kuljettajaan. Autoilijan sukupuoleen kytkeytyy näin luokka ja rotu sekä ikä.

Auton tehokkuus ja vauhti liitettiin niin mielikuvissa kuin myös konkreettisesti aikansa suureen urheilusankariin, juoksija Paavo Nurmeen (1897–1973). Vuonna 1924 Pariisin olympiakisoista palaavasta moninkertaisesta olympiakultamitalivoittajasta julkaistiin kuva *Suomen Kuvalehdessä* istumassa autossa kukkakimppu kädessään ja vierellään vanhempi, huivipäinen nainen. Kuvatekstiin oli toimittaja kirjoittanut Nurmen sanomaksi seuraavan kommentin: ”Olipa hyvä, että täti tuli, ettei tarvitse ottaa tyttöjä autoon.”<sup>590</sup> Vuonna 1925 Turun Urheiluliitto lahjoitti ”parhaalle jäsenelleen” Paavo Nurmelle tämän itsensä valitseman katetun, kak-

<sup>588</sup> Kaartinen 2004, passim.

<sup>589</sup> Scott 1999, 42–45.

<sup>590</sup> Voittajia juhliitaan. *Suomen Kuvalehti* 31/1924, 1027.

sioisen Chrysler Six-merkkisen auton.<sup>591</sup>

Kimmo Laine on analysoinut Paavo Nurmen julkisuuskuvaa rakentaneita elämäkertoja ja niiden kuvitusta. Toivo T. Kailan kirjoittamassa elämäkerrassa *Paavo Nurmi – elämä, tulokset ja harjoitusmenetelmät* (1925) erikoisimpana kuvatyypinä Laine pitää valokuvia, joissa Nurmi asetetaan kosketuksiin modernin teknologian kanssa. Autokuvat selittyvät Laineen tulkinnan mukaan sillä, että aikakaudelle tyypillinen tapa kuljettaa kansansankareita läpi hurraavien väkijoukkojen oli juuri autokyydillä. Nurmi rinnastettiin muihin urheilijasankareihin verrattuna merkillepantavan usein erilaisiin koneisiin. Nurmea kutsuttiin muun muassa juoksukoneeksi, ihmisveturiksi, Helsingin veturiksi ja lentäväksi suomalaiseksi, millä metaforalla ei niinkään viitattu lintuihin ja luontoon vaan lentokoneisiin. 1920-luvulla ihmiskoneen metafora oli vielä positiivinen ja sillä haluttiin korostaa ylivoimaisuutta, väsymättömyyttä, ennustettavuutta ja luotettavuutta.<sup>592</sup> Raoul af Hällström kertoi *Suomen Kuvalehdessä* vuonna 1929 saksalaisen kuvanveistäjän Renée Sintenisin valinnee autolleen nimen ”ei-koneellisen nopeuden maailmasta” ja ristineen autonsa ”Nurmeksi”.<sup>593</sup>

Joan Scottin mukaan kulttuuriset representaatiot ovat yksi keskeinen sukupuolen tuottamisen elementti, johon historiantutkimuksessa tulisi kiinnittää huomiota.<sup>594</sup> Scottin ajatusta soveltaen olen tässä luvussa nostanut esille representaatioita, joissa autojen ja miesten tiivistä liittoa 1920-luvulla rakennettiin ja jotka näyttävät ainakin osin jääneen kulttuurin syvärakenteisiin. Auto esitettiin paperilla ja valkokankaalla nykyajan ratsuna ja nykyaikaisen miehen erottamattomana toverina. Fiktiivisissä tarinoissa autoilevien sankarien miehisuus kytkettiin toistuvasti autojen voimaan, vauhtiin ja tehokkuuteen sekä niiden rahalliseen arvoon. Vauhtikauden sankarit eivät ajaneet liukuhihnalla valmistetuilla autoilla vaan luksusautoilla, jotka loivat

<sup>591</sup> Helsingin uutisia. *Suomen Kuvalehti* 44/1925, 1471. Kalevi Karusuon mukaan auton luovutti keväällä 1926 autoliike Hans Koch ja tutustumisajo päättyi Helsingin Esplanadilla sijaitsevaan Kappeli-ravintolaan, jossa auto kastettiin. Kirjassa on valokuvia tilaisuudesta, mutta ei kuvien lähdetietoja. Karusuo 2004, 71–72.

<sup>592</sup> Laine 2004, 97–100.

<sup>593</sup> Raoul af Hällström: Romanttinen auto. *Suomen Kuvalehti* 15/1929, 686.

<sup>594</sup> Scott 1999, 43.

autoilevan sankarin ympärille romanttista auraa. Auto saattoi tehdä tavallisesta miehestä ihailun prinssin ja oikeasta kuninkaallisesta lähempänä kansaa olevan romanttisten unelmien kohteen. Näissä miespuolista autoilijaa romantisoivissa kulttuurisissa esityksissä konstruointiin mieheyttä, johon arvokas auto kiinteästi liittyi.

*Ihailtu ja koominen uusi nainen ohjauspyörän takana*

Kaikilla tämän seikkailuromaniin vivahtavan alan kirjailijoilla. Michael Arlenilla, Pierre Mac Orlanilla, Paul Morandilla, Pierre Benoit’lla, huomaa aina saman ilmiön: *nainen* on muuttunut tapahtumien johtajaksi. Nainen suorittaa sankariteot, nainen matkustaa seikkailusta seikkailuun, nainen pelastaa miehen vaarasta – mies, niin mies, ihmettelee, ihailee pelonsekaisista kunnioitusta täynnä, on kiitollinen, jos ihmeellinen, hrooinen nainen suvaitsee valita hänet lemmitykseen, suojatikseen. Koko ilmapiiri naisen ympärillä on muuttunut. Hän ei ole enää miehisten urotöiden palkinto, valkea, veltto odaliski kaukaisessa, salaisessa, myskin ja ambran tuoksujen täyttämässä hämärässä salissa, matto- ja taljavuoteella, puolialastomana, jalkovien himmeän kimalluksen peittämänä. Ei – vaan nainen ohjaa autoa päässään pieni hattu *pour le sport*, ja mies istuu sydän kurkussa vieressä (Iris Storm Arlenin ”Vihreässä hatussa”)[...] <sup>595</sup>

Olavi Paavolainen kirjoitti esseessään *Romeo autossa ja madonna makuuvaunussa* nykyajan romaaneissa sankaritariksi nousseista toiminnallisista uusista naisista. Hän viittasi jo aiemmin tässäkin tutkimuksessa usein mainittuun Michael Arlenin viihderomaaniin *Vihreä hattu*, jonka sankaritar, miessuhteillaan pahennusta herättävä ”uusi nainen” Iris Storm ajoi Hispano-Suiza-merkkisellä loistoautollaan pieni urheiluhattu (*pour le sport*) päässään. <sup>596</sup> Autoileva nainen oli nykyajan ilmiö, joka innoitti kirjailijoita tulenkantajista ajanvietekirjailijoihin. Tässä luvussa analyysin kohteena ovat autoilevan naisen representaatiot.

Auto-onnettomuudessa kuollut romaanihahmo Iris Storm innoitti myös Mika Waltaria, jonka ”Ballaadi Iris Stormista” julkaistiin hänen yhdessä Olavi Paavolaisen (salanimellä Olavi Lauri) kanssa kirjoittamassa

---

<sup>595</sup> Paavolainen (1929) 2002, 244.

<sup>596</sup> Arlen 1925, passim, erit. 9.

*Valtatie*-runokokoelmassa vuonna 1928:

Sateisin, synkin illoin  
 unelmissani nään  
 Lontoon – ja Iris Stormin  
 ruskean pojanpään.<sup>597</sup>

Väitöskirjassaan ”uutta naista” Mika Waltarin Helsinki-romaneissa tutkinut Taru Tapioharju on tehnyt kiinnostavia johtopäätöksiä auton merkityksestä Waltarin Helsinkiin sijoittuvissa romaaneissa, mutta väitöskirjan luvussa ”Auto: kaunis kiiltävä Buick ja kulkuväline vapauteen” on pieni ajatusvirhe. Tapioharju kirjoittaa: ”Kauniissa, kiiltävässä Buickissa on pelkästään esineenä vuonna 1928 ilmestyneen *Valtatie*-kokoelman runojen koneromantiikkaa. Se on myös yhdistävä motiivi Arlenin Iris Stormiin merkkiä myöten.”<sup>598</sup> Iris Storm ajoi kuitenkin Hispano Suizaa sekä Arlenin romaanissa että Waltarin balladissa. Arlenin romaani päättyy dramaattiseen hopeahaikaran huutoon Stormin joutuessa auto-onnettomuuteen.<sup>599</sup> Hopeahaikara viittaa Hispanon haikaramaskottiin.<sup>600</sup> Aiemmin Tapioharju kuitenkin huomauttaa Iris Stormin paitsi ajaneen myös omistaneen Hispano Suiza -merkkisen autonsa.<sup>601</sup> Hän myös lainaa heti perään Waltarin runoa, jossa Hispano mainitaan.<sup>602</sup> Hispano Suizaan on kiinnitetty 1920-luvulla niin paljon kirjallisia merkityksiä, että olen tässä halunnut korostaa automerkin merkitystä myös tulkinnoissa.

Automallin merkityksestä uuden naisen representoinnissa on olemassa hyvä esimerkki myös kuvataiteen puolella. 1920-luvun uuden naisen muotokuvaksi yhteiseen länsimaiseen muistiin on voimakkaasti jäänyt puolalais-venäläistä alkuperää olevan ranskalaisen taiteilijan Tamara de Lempickan teos *AutoPortrait* (1925). (Ks. kuva 7) Lempicka kuvasi maalauksessa itsensä istumassa varmana ja itsetietoisena vihreässä Bugatissa käsi ohjauspyörällä. Vaikka taiteilija todellisuudessa ajoi pientä, keltaista Renault-autoa,

<sup>597</sup> Mika Waltari: Ballaadi Iris Stormista. Waltari & Lauri (1928) 1982, 6.

<sup>598</sup> Tapioharju 2010, 202.

<sup>599</sup> Arlen 1925, 277.

<sup>600</sup> Ks esim. Sparke 2005, 69.

<sup>601</sup> Tapioharju 2010, 69.

<sup>602</sup> Tapioharju 2010, 202.



Kuva 7: Tamara de Lempicka: AutoPortrait (Tamara in the Green Bugatti 1925). Lähde: Postikortti, Teija Förstin kokoelma.

hän omakuvassaan sijoitti itsensä eleganssia ja moderniutta symboloivaan Bugattiin. Julie Wosk on todennut, että Lempickan itsestään esittämä kuva varmana ja hallittuna auton ohjaajana puhutteli voimakkaasti maailmaa, joka kaipasi mielikuvia itsenäisestä naisesta. Maalaus oli saksalaisen feministisen aikakauslehden *Die Dame* kannessa vuonna 1929. Viisikymmentä vuotta myöhemmin maalaus esitettiin ranskalaisessa julkaisussa *Galerie des arts* kuvatekstillä: ”Tamara de Lempicka: Symbol of Women’s Liberation, 1925.” Lempickan omakuvan on siis vielä vuosikymmeniä myöhemminkin esitetty symboloivan naisten vapautusliikettä. Wosk on tulkinut Lempickan muotokuvan tuoneen esille aikakaudelle tärkeää kulttuurista teemaa. Auto vapautti 1900-luvun alussa naisia sosiaalisista ja maantieteellisistä rajoituksista. Omaa autoaan ohjanneet ja sitä myös toisinaan korjanneet naiset rakensivat uuden naisen identiteettiä, johon liittyi kiinteästi myös

koneiden hallinta. Näin he vastustivat ja muuttivat sellaista sukupuolittunutta ja vakiintunutta käsitystä, jonka mukaan naiset ovat kykenemättömiä hallitsemaan tekniikkaa.<sup>603</sup>

Waltarin romaanin *Appelsiininsiemen* (1931) kertoja esittää, että auto on kyllä modernin symboli, mutta sillä ei ole myyttistä arvoa, ja auton arvo vähenee, kun sitä ajaa nainen. Tapioharjun tulkinnan mukaan kirjailija alleviivaa tätä ajatusta toisessa samoja motiiveja käsittelevässä viihderomaanissa *Ihmeellinen Joosef*. Kirjaan Waltari on sijoittanut mieshahmon, joka ei ole kiinnostunut autoista, mutta johon Buick-merkkistä autoa ajava nainen rakastuu. Johdonmukaisesti nainen, Karin Lauraeus, on tässä sankari tai lähes sankari, joka päättää ”lähteä seikkailemaan” autolla ja noutaa miehen, eli maisteri Joosef Huttusen Buickillaan. Romaanin mies kuitenkin määrää minne ajetaan, tosin kohteliai sanakääntein: ”Ellei teillä ole mitään sitä vastaan, niin ehdottaisin, että ajamme Eläintarhaan.”<sup>604</sup>

Itsenäisemmän autoilevan uuden naisen on kirjoittanut *Tulenkantajat*-lehden perustajiin kuulunut Erkki Vala (1902–1991) romaaniinsa *Leijonajuhla* (1930). Romaanin rikas ja hemmoteltu neiti Margit Storgård ajelee merenvihreällä Marmon-merkkisellä autollaan ja välittää muun muassa autoilmoituksia vallankumouksellisessa *Myrskylinnut*-lehdessä julkaistavaksi. Romaanin neiti Storgård on uusi nainen *par excellence*: huvittelunhaluinen, itsenäinen ja seksuaalisesti vapautunut. Hän noutaa autollaan romaanin keskeisen hahmon, maisteri Karangon Kaivopuiston autotieltä ja vie tämän Helsingin lähistöllä olevaan huvittelupaikkaan, ”jonne helsinkiläiset halutessaan nauttia suurempaa vapautta ajoivat autoillaan kaupungista”. Itsenäinen Storgård ilmaisee myös mieltymyksensä Karankoon varsin suoraviivaisesti: ”Te olette juuri sopivan pitkä minulle, te olette hieman kalpea ja mielenkiintoisen näköinen. Ettekö te tahtois seurustella minun kanssani?”<sup>605</sup> Margit Storgård autoineen on romaanissa keskeisessä roolissa johdattamassa kansallismielisen ideologian kaupungista karkottamia ja maalle erakoituneita miespuolisia intellektuelleja takaisin kaupunkiin: ”...

<sup>603</sup> Wosk 2001, 115; ks. myös Silk 1984, 92–95.

<sup>604</sup> Tapioharju 2010, 302.

<sup>605</sup> Vala 1930, 55–57.

tahtoisin viedä teidät autollani Helsinkiin, tahtoisin nähdä teidät taistelijain eturivissä.”<sup>606</sup>

Autoa ajava Margit Storgård on aktiivinen toimija ja toteuttaa toisin perinteistä heteroseksuaalisen kohtaamisen käsikirjoitusta, jossa mies on aktiivinen ja nainen passiivinen osapuoli. Elämäkertatutkijat ovat käyttäneet ”heteroseksuaalisen kohtaamisen käsikirjoituksen” tai ”skriptin” käsitteitä kuvatessaan prosesseja, joiden kautta ihmiset alitajuisesti tai tiedostamatta alkavat seurata yhteiskunnan tai tietyn ryhmän sääntöjä ja tapoja.<sup>607</sup> Neiti Storgård autoineen representoi romaanissa modernia elämää ja siihen liittyvää sukupuolijärjestelmän muutosta.

Hilja Valtosen humoristisen *Autotyttö*-näytelmän autonohjaaja edustaa nokkelaa ja sukupuolirooleja päälaelleen kääntävää naistyyppiä. Rikas paperitehtaan perijätär on vaihtanut rooleja köyhän ystävättärensä kanssa, koska on kyllästynyt kosijoihin, joita kiinnostaa vain hänen omaisuutensa. Ullana esiintyvä nuori nainen toimii ystävättärensä autokuskina ja käyttäytyy koko ajan asemalleen sopimattoman röyhkeästi ja naissukupuolelle asetettuja normeja kyseenalaistaen. Hän keksii erilaisia temppuja saadakseen ihmiset toimimaan toiveidensa mukaisesti. Hän esimerkiksi ampuu ilmaan pistoolilla saadakseen huomiota ja jonkun noutamaan hänelle kumiliimaa rikkoutuneen autonrenkaan paikkaamiseksi. Pirtuherra Uljas ja talon taloudenhoitajatar sekoittavat Ullan mukaan tämän tietämättä myös pirtun salakuljetukseen, mistä hän jää kiinni poliisien tekemässä ratsiassa. Komedian keskeisenä juonena ovat erilaiset mutkikkaat lemmenseikkailut. Alussa Ulla ajaa autolla nimismiehen hevostärryineen ojaan, ja näiden kahden jatkuvaa kinailua ja kisailua seuraava katsoja/lukija saattaa hyvin arvata jo näytelmän alussa parin päätyvän lemменpariksi näytelmän päättyessä.<sup>608</sup>

Autonkuljettajan työtä ei *Autotyttö*-näytelmässä sen nimestä huolimatta juurikaan kuvailla. Ammatin tehtävänä on ennemminkin rakentaa sankarittaresta kuvaa modernina ja rohkeana uutena naisena. Näytelmän alussa viitattu autohurjastelu ja pirtun salakuljetus ovat näytelmässä aikaa kuvaa-

---

<sup>606</sup> Vala 1930, 188.

<sup>607</sup> Koivisto 2000, 287–288.

<sup>608</sup> Valtonen 1929, passim.



via tyyppillisiä ilmiöitä, joilla ei ole sisällöllistä merkitystä varsinaisille lemmenkoukeroille. Auton ja autoilun tehtävä näytelmässä on olla mukana konstruoimassa Valtosen modernia naistyyppiä.

*Autoilija*-lehdessä 1920-luvun lopulla julkaistussa pakinassa ”Eeva ja automobiili” autoa ohjaava nuori nainen esitettiin ihailevien katseiden kohteena. Pakinassa kerrottiin humoristiseen sävyyn autoilevien naisten ominaisuuksista ja kuvattiin, miten yleisön suhtautuminen oli muuttunut autoa ajavien naisten lukumäärän kasvaessa:

Nuori hurmaava nainen auton ohjauspyörässä – löytyykö viehättävämpää näkyä? Pieni jalka kallisarvoisessa jalkineessa painaltaa tuskin näkyvää poljinta, ja suuri toista tonnia painava vaunu lähtee käyntiin, kiihdyttäen yhä vauhtiaan, ahmien kilometrejä yhä huimaavampaa vauhtia... Käsinöidyn käden kevyt kosketus ohjauspyörään – ja kömpelö vaunu kääntyy nokkelasti ja sävyisästi oikealle tai vasemmalle – juuripa tästä vastakohtasta, kevyen käden hillitsemästä luonnonvoimasta johtuu ihastuksemme nähdessämme naisen ohjaavan autoa.<sup>609</sup>

Sama pakina julkaistiin myös *Våra Kvinnor*-lehdessä vuonna 1929 nimellä ”Eva och motorvagnen”.<sup>610</sup> Tämä on kiinnostavaa, sillä lehdet olivat muuten lähes toistensa vastakohtia. *Autoilija*-lehti oli leimallisesti työväenluokkainen, suomenkielinen lehti. *Våra Kvinnor* taas oli ruotsinkielinen kulttuurilehti, jossa julkaistiin usein erityisesti pääkaupunkilaiselle suomenruotsalaiselle naispuoliselle lukijakunnalle suunnattuja kirjoituksia. Aiheessa ”nainen ja auto” oli selvästi jotain yhteisesti kiinnostavaa ja jaettavaa.

Naisen, miehen ja auton suhde oli usein esiintyvä teema eri lehtien pakinoissa, humoristisissa kertomuksissa ja vitseissä. Huumorin tutkijoiden ajatuksia seuraten ymmärrän näiden tarinoiden viestineen, että aihe oli tärkeä, ajankohtainen ja samalla jännitteinen.<sup>611</sup> Huumori oli keino hallita muun muassa murroksessa ollutta sukupuolijärjestelmää, jota autoileva nainen symboloi. Toisaalta nämä humoristiset kuin myös muunlaiset representatiot tuottivat ja vakiinnuttivat pitkäkestoisia käsityksiä sukupuolen ja

<sup>609</sup> ”Jarru”: Eeva ja automobiili. *Autoilija* 9/1928, 26.

<sup>610</sup> Eva och motorvagnen. *Våra Kvinnor* 4/1929, 61.

<sup>611</sup> Korhonen 2001, 176.

auton suhteesta. Viihdekirjallisuudessa ja elokuvissa autoileva nainen alkoi enenevässä määrin symboloida itsenäistä, nykyaikaista naista. Autojen ja autotarvikkeiden myynti-ilmoituksissa muodikas, moderni nainen, jolla oli polkkatukka, pieni hattu ja lyhyet hameenhelmat, istui ratin takana useammin kuin reaaliset suomalaiset naiset. Aikana, jolloin suurin osa suomalaisista naisista liikkui muilla välineillä, jalan, polkupyörällä, hevoscärryillä ja enenevässä määrin myös linja-autoilla, nämä kulttuuriset kuvat vasta loivat mallia sille, kuka autoa saa ajaa, millä tavoin ja miten siihen tulisi suhtautua. Mielikuva autoilevasta naisesta syntyi kauan ennen kuin naiset suuremmissa määrin aloittivat autoilun Suomessa.

Edellisessä esimerkissä ”käsinoitidyn käden kevyt kosketus” kömpelöä vaunua ohjaamassa herätti ihastusta. Sama kuva, naisen käsi ohjauspyörällä, esiintyi toistuvasti kirjoittamisen eri lajeissa. Esimerkkinä tästä lainaus kertomuksesta sepän poika Pekasta ja kauniista Lucinasta: ”Ja korkean ja hämärän kuomukaaren alla istui soma, pieni, vaaleapukuinen tyttö-lapsi; päässään soma, sininen, otsan yli korkeasti kaartuva hiippa ja hennot kädet tarmokkaasti puristettuina ohjauspyörään.”<sup>612</sup> Naisen käsi oli se ruumiinosa, joka merkille pantavalla tavalla sukupuolittui ja sukupuolitti autoilua 1920-luvun kirjoittelussa. Suomenruotsalaisia autourheilukisoihin osallistuneita naisia esittelevä juttu ”Auto Girls” *Våra Kvinnor*-lehdessä vuonna 1923 alkoi ”liljakäsistä” autonratissa: ”En liljehand vid en bilratt – vilken mesallians! En liljehand som doftar bensin och som har muskler av stål – brr!”<sup>613</sup> Naisen käden ja ratin kosketuksessa oli jotain sopimatonta, suorastaan säädyttöntä, ja tätä olivat toimittajan mukaan ”vahvemman sukupuolen” edustajat käyttäneet pitkään perusteena sille, miksi naiset eivät sovi auton rattiin. Tahko (Lauri Pihkala) aprikoi *Suomen Kuvalehdessä* vuonna 1927 syytä siihen, miksi Amerikassa ei nähty naisten juuri koskaan ohjaavan Fordia, vaikka amerikkalaiset naiset muuten ajoivatkin autoa jo runsaasti. Tahko etsi tähän syytä Fordin epämuodikkuudesta, mutta myös naisruumiin heikkoudesta: ”Vai ovatko kätöset liian

<sup>612</sup> Martti Merenmaa: Tarina sepän pojasta ja Lucinasta. *Suomen Kuvalehti* 40/1926, 1419.

<sup>613</sup> Brit Benning: Auto-Girls. *Våra Kvinnor* 4/1923, 70.

heikot?”<sup>614</sup> *Autoilija*-lehden pakinassa autokin protestoi näin sopimatonta yhdistelmää vastaan:

Ja autovajan ovesta ei autosi vaimosi ohjaamana mitenkään suostu sisälle menemään halailematta ovipieliä. On kuin sekin ymmärtäisi, ett’ei noin hennot kädet ole sopivat puolentoista tonnin painoa ohjailemaan.<sup>615</sup>

Naissukupuolen heikkous kiteytyi autokirjoittelussa toistuvasti naisellisen hentoihin käsiin, jotka näyttäytyivät näin ”luonnollisena” esteenä naisten autoilulle. On myös aiheellista huomioida, missä määrin teknologia tuotti sukupuolta. Autojen muotoilu ja tekniikka vaati voimaa. ”Heikomman sukupuolen” käsien kyvykkyyttä oli sopivaa kyseenalaistaa. ”Vahvemmalle sukupuolelle” feminiinisiksi mielletyt heikot kädet olisivat olleet merkki epämiehekkyydestä.

Tässä pakinassa esiintyy myös toinen teema, jota on myös myöhemmin toistettu ja varioitu pilakuvissa ja vitseissä: nainen, joka ei osaa ajaa autotalliin. *Suomen Moottorilehden* elokuun numerossa vuonna 1927 julkaistussa pilapiirroksessa auton ratissa oleva nainen sanoo miehelleen: ”Olenhan aina sanonut, että osaan kyllä itsekin ajaa auton talliin.” Kuvassa auto on kallellaan tallissa, joka on kellahtanut vinoon ja tallin toinen ovi on irti.<sup>616</sup>

Kuten todettua, autoilun alusta lähtien ensimmäisinä autoistuneissa maissa sekä myöhemmin Suomessa toistettiin ajatusta, etteivät naiseen liitetty heikkohermoisuus ja autoilu sopineet yhteen. Kuitenkaan sellaiselle naiselle, joka oli tottunut hallitsemaan alaisiaan ja muita elämänalueita, ei myöskään vaunun hallinnan katsottu tuottavan ongelmia. Seuraava pakinoitsija Bagheeran *Suomen Kuvalehdessä* julkaistu teksti rakentaa myös muissa teksteissä tuotettua mielikuvaa vallan ja auton hallinnan kytkeytymisestä toisiinsa. Samalla teksti uudelleen tuottaa ajatusta miehen ja naisen eriytyneistä tehtävistä ja tiloista:

Tilanomistajan rouva, joka on tottunut hallitsemaan alustalaisiaan, hallitsee itse vaunuaankin. Hän ajaa varmasti ja rohkeasti. Ja nauttii ajamisesta. Se on hänelle huvia ja virkistystä samalla kuin se tekee liikuntakyvyn monin verroin suuremmaksi: saattaa pistäytyä ulkokartanoihin ja syrjäisemmille työ-

<sup>614</sup> Tahko: Newfordin salaisuus. *Suomen Kuvalehti* 45/1927, 1733.

<sup>615</sup> V.Kin.: Nainen ja auto. Sielutieteellinen tutkielma. *Autoilija* 1/1928, 14.

<sup>616</sup> *Suomen Moottorilehti* 8/1927, 362.

maille milloin vain tahtoo. Ja se on tarpeellista, kun mies kuukausikaupalla on kiinni politiikassa ja muissa kaupunkitouhuissa. Mutta siitä huolimatta sanoo rouva rakastavansa enemmän jalorotuista hevosta. Se rakkaus on jäänyt hänen veriinsä sukuperintönä. Eikähän siitä ole pahaa sanomista.<sup>617</sup>

Tässä lainauksessa ilmenee myös sukupuolittunut työnjako, jossa mies toimi julkisessa maailmassa, ”politiikassa ja muissa kaupunkitouhuissa”. Fiktiiviselle tilanhoitajan rouvalle auto antoi vapautta ja virkistystä mutta tilanhoitoon liittyvissä rajoissa.

Vitseissä, pilakuviissa ja pakinoissa naispuolinen autoilija esitettiin usein hysteerisinä, tekniikkaa ja liikennesääntöjä ymmärtämättöminä vastakohtana uuden tekniikan suvereenisti hallitseville mieskuljettajille. Aihetta lähestyttiin näille lajityypeille ominaiseen tyyliin myös karnevalistisesti, jolloin tulkinta jää lukijalle. Asiallisen liikennekulttuurin käsitteeseen artikkelin yhteydessä *Suomen Kuvalehdessä* julkaistiin pilapiirros, jossa poliisi kysyy auton alle jääneeltä miespuoliselta autoilijalta, miksi tämä oli ajanut väärällä puolella tietä. Autoilija vastasi: ”Luulin, että hän kuten kaikki muutkin naiset sivuuttaisivat vasemmalta. Mutta tuo tuolla olikin poikkeus.”<sup>618</sup> Lukijan tulkittavaksi jää, mikä oli huvittavinta: liikennesääntöjä ymmärtämättömät naiset, oikein ajanut nainen vai mies, joka ei voinut uskoa sellaista tapahtuvan.

Nimimerkki ”Jarru” kuvasi vuonna 1928 *Autoilija*-lehdessä sitä muutosta, joka oli tapahtunut autoilun varhaisimmasta historiassa 1920-luvun lopulle tultaessa sekä autojen kehityksessä että yleisessä suhtautumisessa autoileviin naisiin:

Ruumiilliset edellytykset eivät tietenkään tuota minkäänlaisia vaikeuksia naisten autonajon täydellistymiseen. Ne ajat ovat, kuten yllä huomautettiin jo aikoja sitten menneitä, jolloin kuljettajan täytyi potkia, lyödä ja tömistellä ennen kuin vaunu lähti liikkeelle, ja auton suunnattoman nopea yleistymisen, riippuen sen ohjauksen helppoudesta, tehnee päivästä päivään naisohjaajan yhä tavallisemmaksi ilmiöksi. Hiljakkoinhan vielä tavallinen kansalainen pysähtyi töllisteleemään, poliisi unohti liikennejärjestämistehtäviään ja pikkupojat pitivät melua, nuoren neitosen ohjaaman auton ilmesytyessä kaduille. Se on kuitenkin – Jumalan kiitos sanovat varmasti monen

---

<sup>617</sup> Bagheera: Autoilusta. *Suomen Kuvalehti* 8/1929, 255.

<sup>618</sup> *Suomen Kuvalehti* 20/1925, 719.

nuoret ohjaajattaret – mennyttä, ja voimme olla vakuutetut, että autoa ajavien naisten lukumäärän lisääntymistä ylittänevät lähitulevaisuudessa vain heidän osoittamansa ajovarmuus ja levollisuus kaikissa tilanteissa, joihin ne tätä vaarallista mutta tenhoavaa taitoaan harjoittaessa sattuvat joutumaan.<sup>619</sup>

Kirjoituksesta muistutetaan niistä epäilyistä, joita kohdistui naisten fyysisiin edellytyksiin ajaa ensimmäisiä, kankeasti ohjattavia ja epäluotettavia autoja. Uusilla autoilla ajettaessa tällaisia ruumiillisia esteitä ei kirjoittajan mielestä enää ollut, mikä oli lisännyt naisohjaajien lukumäärää. Lainaus kuvaa myös siitä, millaista huomiota ensimmäiset naispuoliset autoilijat ympäristössä herättivät. Viittauksen ajovarmuuteen ja levollisuuteen voi lukea humoristiseksi tarkoitetuksi ja monitulkintaiseksi kommentiksi naisautoilijoista usein esitettyihin sukupuolittuneisiin väitteisiin näiden epävarmuudesta ja hermostuneisuudesta liikenteessä. Tämä ja muut naista ja autoa käsittelevät pakinat kertovat myös siitä, että nainen auton ratissa ei suinkaan ollut tavallinen ilmiö vaan kysymys, josta kirjoitettiin, keskusteltiin ja johon piti ottaa kantaa.

Representaatiot uudesta naisesta ohjauspyörän takana vaihtelivat ihailevasta koomiseen eri kirjoittamisen lajeissa, ja toisinaan jopa saman tekstin sisällä, aivan kuin kirjoittajat eivät aina olisi osanneet päättää, oliko autoilevan uuden naisen rohkeutta syytä ihailta vai paheksua, tuliko autoilevalle naiselle nauraa vai oliko kysymys jo ”aivan tavanomaisesta ilmiöstä”. Autoilevan naisen representaatioita 1920-luvun julkisuudessa voi ajatella sekä aktiivisina ja vaikuttamaan pyrkineinä strategioina ja taktiikoina että osin kulttuurisina esityksinä, jotka heijastelivat käynnissä olevaa sukupuolijärjestelmän murrosta. Moderni nainen auton ratissa oli kulttuurinen kuva, joka toisille edusti uudenlaista irti aviovaimon ja äidin roolista olevaa naisen mallia. Toisille tämä kuva, liian nopeasti ja liian kauas autollaan ajava nainen, edusti sukupuolimoraalin rappeutumista. Esimerkiksi autonvalmistajien piti miettiä strategioita, miten sovittaa yhteen mainonnassa vaarallisen vapauden tarjoava auto ja potentiaalinen kuluttajaryhmä: naiset. Naisten hermostumista ratin takana ja yleisemminkin liikenteessä samoin kuin käsi-

<sup>619</sup> ”Jarru”: Eeva ja automobiili. *Autoilija* 9/1928, 26.

tystä naisten miehiä heikommasta kyvystä ymmärtää uutta tekniikkaa toistavat representaatiot ylläpitivät sukupuolijärjestystä, jossa nainen oli syytä olla miehisen kontrollin alainen. Naista ratissa esittävät julkiset representaatiot olivat aktiivisia siinäkin mielessä, että ne vaikuttivat myös yksilöiden tapaan ajatella ja puhua itsestään. Tämä näkyi esimerkiksi naispuolisten autoilijoiden haastatteluissa, joissa kuului sekä vakiintuneiden sukupuolikäsitysten uudelleen toistamista että vastarintaa.

## IV Auto sukupuolittumisen prosessissa

---

Tässä luvussa tarkastelen auton sukupuolittumisen prosessia sekä autoa sukupuolta ja seksuaalisuutta tuottavana esineenä ja tilana. Kuten muotoilun historian tutkijat Pat Kirkham ja Judy Attfield ovat todenneet, esineiden ja sukupuolen suhde muodostuu arjessa usein ”luonnolliselta” näyttävällä tavalla ja muuttuu näkymättömäksi. Sukupuolihistoriallisesta näkökulmasta on tärkeää havainnoida helposti huomaamattomaksi jääviä sukupuolittuneita merkityksiä, jotka liittyvät esineiden suunnitteluun, markkinointiin, ostamiseen, lahjoittamiseen tai käyttöön.<sup>620</sup>

Suomalaisissa lehdissä auto sukupuolittui toisinaan naiseksi ja toisinaan mieheksi ja autoon liitettiin joko feminiinisinä tai maskuliinisina pidettyjä ominaisuuksia tai molempia. Kysymys auton sukupuolesta on kiinnostava erityisesti näiden risteävien merkityksenantojen vuoksi. Oma laajempi kysymyksensä on se prosessi, joilla näennäisen sukupuolineutraalit, ”elottomat” tekniset laitteet sukupuolittuvat. Kuinka ”eloton” auto sitten oli? Aloitan tarkastelun auton inhimillistämistä ja personoinnin taktiikoita käsittelevällä luvulla. Kun autoa tarkastellaan sukupuolittuneena esineenä, keskeistä on myös käyttäjäsuhde: kuka auton omistaa ja kuka sillä ajaa. Kenelle autoja

---

<sup>620</sup> Kirkham & Attfield 1996, 1-2.

myytiin ja millaisin argumentein? Teknologian ja kulttuurin yhteen kietoutumista tutkinut Judy Wajcman on korostanut teknologisen determinismin sijaan käyttäjien ja sukupuolen merkitystä eri teknologioiden ja teknisten esineiden kuten auton suunnittelussa ja vastaanotossa.<sup>621</sup>

Fiktiivisissä kertomuksissa romanttisista tai säädyttöminä pidetyistä autoajeluista tuotettiin samalla käsityksiä sukupuolijärjestelmästä. Romanttiset ja raadolliset autoilutarinat toimivat areenana kertoa siitä, millaista on ”oikeanlainen” seksuaalisuus ja millaisia ovat sopiviksi ymmärretyt heteroseksuaaliset parisuhteet. Vaarallisen vapauden mahdollistaneesta autosta rakennettiin *Kotiliesi*-lehdessä ja automainonnassa välinettä, joka ei vienyt pois kotoa vaan laajensi kodin ja kotitalouden käsitettä. Lopuksi tarkastelen vielä lasten ja auton välistä suhdetta.

## 1 Inhimillistetty ja sukupuolitettu auto

”Kone on kone”, sanotaan ja tarkoitetaan sillä sitä, ettei koneella ole mitään todella ”eläviä” ominaisuuksia. Mutta jokainen innostunut autoilija voisi kertoa toista. Keskustelkaapa hetkinen heidän kanssaan, niin kohta kuulette – varsinkin Ford-autoilijain lausumina – heidän vaunuistaan sellaisia määrittäyksiä kuin notkea, tottelevainen, nöyrä, tyytyväinen j.n.e.<sup>622</sup>

Automainonnassa autoihin kohdistuneita pelkoja hälvennettiin kuvailemalla niitä erilaisin inhimillistävien adjektiivein kuten esimerkkinä edellä lainatussa Ford-mainoksessa vuodelta 1929. Mainoksissa kerrottiin esimerkiksi Ford-vaunun olevan ”todellinen elämäntaiteilija”, joka suoriutui kaikista vastoinkäymisistä ja vaikeuksista. Ohjauspyörä oli ehdottoman tottelevainen. Lincoln-autoa ei tarvinnut ”opettaa”, sillä mainoksen mukaan se oli jo ensimmäisestä päivästä lähtien valmis normaalivauhdilla ajettavaksi. Chrysler-auto puolestaan oli mainoksen mukaan kuin näkymätön voima palvelemassa kuljettajaansa: ”Chrysler on kuin elävä olento, joka vaistomaisesti tajuaa ohjaajansa tahdon ja heti tottelee sitä.” Mainoskuvassa nykyaikai-

<sup>621</sup> Wajcman 2005, 102–130.

<sup>622</sup> Ford-mainos ilmoitussivulla: Miksi uusi Ford on niin tyytyväinen... *Suomen Kuvalehti* 43/1929, 1893.



nen polkkatukkainen nuori nainen ajoi autoa hattu päässä, ja suurempana kuvassa oli piirretty ”näkymätön” mieshahmo, jonka kädet ohjasivat autoa naisen käsien päällä. Tämän näkymättömän miehisen voiman ohjaamana auton ajaminen oli helppoa naisellekin: ”Mikään ei ole helpompaa kuin Chrysler-auton ohjaaminen.”<sup>623</sup> Champion-sytytystulppien mainoksessa puhui naisautoilija: ”Autoilussa minä nautin enimmän koneen silmänräpäyksellisestä tottelevaisuudesta. Mieheni sanoo vaunumme kuuliaisuuden johtuvan siitä, että se on varustettu Champion-sytytystulpilla.”<sup>624</sup> Tässä luvussa tarkasteluni kohdistuu tapoihin, joilla autoa inhimillistettiin 1920-luvun autokirjoittelussa. Etsin myös vastausta kysymykseen, voiko autolla olla sukupuolta.

Auto oli mainoksissa autoilijan ystävä tai matkatoveri. Kansan arkipuheessa ja kirjoittelussa tämä vielä vuosisadan ensimmäisinä vuosikymmeninä paholaiseksi kutsuttu demoninen kone muuttui sopeuttamisprosessissa omistajaansa tottelevaksi ja nöyräksi olennoiksi, jolla oli myös omia voimia selviytyä ympäristön asettamista haasteista. Autojen inhimillisyyttä ja ”persoonallisuutta” korostivat esimerkiksi kalliimpien autojen maskotit, joita Raoul af Hällström kutsui niiden ”ritarimerkeiksi”:

Autoilija on nykyajan romanttinen sankari. Kuten entisaikojen ratsastavilla ritareilla oli kilvessään vaakunamerkki, niin on hienoilla autoillakin oma ritarimerkkinsä, joka samalla on maskotti eli onnea tuottava taikakalu ja autotehtaan ylpeä aatelimerkki. Tällainen dekoratiivinen maskotti antaa taiteellisen viimeistelyn vaunun ulkomuodolle – eräs mielikuvitusta omaava amerikkalainen on väittänyt, että sen tarkoituksena on ilmaista ”auton persoonallisuutta”.<sup>625</sup>

Raoul af Hällström kuvaili artikkelissaan eri autojen maskotteja ja totesi jumaltarustojen olleen autojen ”persoonallisuusjulistuksessa” tarpeen. Esimerkiksi Rolls Roycen maskotti oli ”nopeuden hengetär”, hento naishahmo, joka kumartuu eteenpäin vaatteet tuulessa huojuen. Minerva-jumalatar oli Minerva-auton maskotti. Loistoauto Hispano Suizan maskotti oli kapea-

<sup>623</sup> ”Näkymättömät voimat palvelevat Teitä”, Chrysler-auton mainos. *Suomen Kuvalehti* 19/1926, 670.

<sup>624</sup> Champion-sytytystulppa mainos. *Suomen Kuvalehti* 10/1928, ilmoitussivu.

<sup>625</sup> Raoul af Hällström: Romanttinen auto. *Suomen Kuvalehti* 15/1929, 686.

kaulainen hopeahaikara.<sup>626</sup>

Penny Sparke on auton muotoilua tarkastelevassa kirjassaan kertonut, että näiden kiiltävien jäähdyttimien tulppiin kiinnitettyjen maskottien kulta-aika oli maailmansotien välissä. Aivan ensimmäiset maskotit olivat luksusautojen omistajien itsensä autoon kiinnittämiä hahmoja, jotka ”kesyttivät” villiä voimavaunua. Autojen valmistajat havaitsivat maskottien viehätyksen ja merkityksen erontekijöinä. Pieninä taide-esineinä maskotit korostivat käsin tehtyjen luksusautojen ylellisyyttä ja erottivat ne tavanomaisista tehdasvalmisteisista autoista. Sparken mukaan maskotti oli ennen kaikkea tavaramerkki, joka irrotti auton siitä teknisestä ympäristöstä, jossa se oli syntynyt ja siirsi sen myyttisempään nopeuden, eleganssin ja glamourin maailmaan. Maskottien hahmot oli lainattu eläinmaailmasta tai ne esittivät ylimaallisia naishahmoja. Brittiläisen Rolls Royce-auton maskotti oli ensimmäinen tiennäyttjä ja nimeltään *The Spirit of Ecstasy* (Hurmion hengetär)<sup>627</sup>. Maskotti tunnettiin myös nimellä *The Flying Lady*. Hispano Suizan kirjallisuuteenkin tallentunut hopeahaikara viittasi yrityksen toimintaan sotilaslentokoneiden valmistajana, ja se symboloi edistystä ja nykyaikaa. Toisen maailmansodan jälkeen alettiin muotoilussakin tähdentää turvallisuutta, jolloin useimmat maskotit katosivat muutamaa poikkeusta lukuun ottamatta.<sup>628</sup>

Auto sai kirjoituksissa myös kansallisuuden. J. E. Rosbergin matkakirjan *Autolla Suomesta Välimeren maihin* (1926) kuvateksti kertoi matkavälineenä käytetystä autosta sen inhimillistävasti: ”Fiat pääsee kotimaataan katsomaan Azur-rannikolla.”<sup>629</sup> Auto oli yhtä aikaa kone ja inhimillinen olento kuten Olavi Lauri (Paavolainen) futuristisessa runossa *Punainen Fiat* kuvaa: ”Huiii-huiiiiii-Sinä ihana kulkija, kuollut ja elävä, kiiltävä hir-

<sup>626</sup> Raoul af Hällström: Romanttinen auto. *Suomen Kuvalehti* 15/1929, 686.

<sup>627</sup> Maskotin mallina oli todellinen henkilö, ja maskotti kantaa mukanaan erityisesti autoharrastajien muistamaa tarinaa onnettomasta rakkaudesta. Alkuperäisen veistoksen mallina oli Eleanor Velasco Thornton, joka oli englantilaisen automobiilialan pioneerin ja *the Car Illustrated* -lehden perustajan John Walter Edward Douglas-Scott-Montagun (vuodesta 1905 Lord Montagu of Beaulieu) sihteeri ja salainen rakastettu. Tarinasta valmistui vuonna 2014 Martin Scorsesen ohjaama *The Silver Ghost*-elokuva. *The Spirit of Ecstasy*. Edwardian Promenade www-sivu: <http://edwardianpromenade.com/love/the-spirit-of-ecstasy/> Tarkistettu 30.1.2013

<sup>628</sup> Sparke 2005, 74–75.

<sup>629</sup> Rosberg 1926, 13.

viö: ylen kylmät aivot ovat sinut keksineet, ylen sieluton on bentsiinilemuinen ruumiisi.”<sup>630</sup>

Autojen inhimillistämisestä kertoi myös *Suomen Kuvalehdessä* vuonna 1926 julkaistu Martti Merenmaan kirjoittama kertomus sepän pojasta ja Lucinasta. Tarina kertoi, miten sepän työhön oli tullut uusi tulonlähde sen myötä, kun rikkaat tilanisännät olivat alkaneeet hankkia Fordeja, ja pieneen kaupunkiin oli ilmestynyt jopa ensimmäinen autopirssi. Nuori Pekka oppi korjaamaan autoja niin, että hänestä tuli eräänlainen ”autolääkäri”:

Hän osasi luetella kymmenittäin niiden hienosti kajahtavia, vieraskielisiä nimiä. Ja ne tuntuivat olevan kaikki kuin eläviä olentoja, niissä oli kussakin oma henki ja ne puhuivat kukin omaa kieltään valittaen sairauksistaan erikoisilla tavoillaan. Jokaisen auton siinä pikkukaupungissa tunsu Pekka Niiskuttaja kuin läheisen ystävänä.<sup>631</sup>

Suomenkielisillä lempinimillä oli merkittävä tehtävä autojen kotouttamisessa kulttuuriin. Lehtikirjoituksissa ja kansan suussa ulkomaalaisten autojen vaikeasti lausuttavat nimet saivat helpompia suomenkielisiä versioita kuten esimerkiksi Bjuuik (Buick), Fiiu (Fiat), Nassu (Nash), Letukka (Chevrolet), Kraisu tai Kräisler (Chrysler), Hupi (Hupmobile), Seuruletti (Chevrolet), Sitruuna (Citroën) ja Tötsi (Dodge).

Aikansa yleisin automerkki, Fordin T-malli, sai laajan levinneisyytensä ja ominaisuuksiensa vuoksi runsaasti erilaisia lempi- ja haukkumanimiä. Fordin T-mallin naisellistava englanninkielinen lempinimi *Tin Lizzy* muuttui suomalaisessa puhekielessä naiseen viittaavaksi nimeksi Tinu-Liisa. Automoobilisanastossa, jossa autoalan sanastoa oli käännetty englannista suomen- ja ruotsinkielelle, ”Lizzie” sai suomenkielisen vastineen ”Liisa = Ford-auto” ja ruotsinkielisen vastineen kohdalla luki vain ”Ford automobil”.<sup>632</sup> Useimmiten Ford kuitenkin sukupuolitettiin Suomessa maskuliiniseksi Heikiksi Henry Fordin mukaan. Tästä lempinimien erosta mainittiin myös *”Tabkon” mukana jenkkien maassa* -matkakirjassa: ”Lizzie on on Fordin hyväilynimi,

<sup>630</sup> Waltari & Lauri 1982 (1928), 29.

<sup>631</sup> Martti Merenmaa: Tarina sepän pojasta ja Lucinasta. *Suomen Kuvalehti* 40/1926, 1418.

<sup>632</sup> Granberg 1928, 60.

joka vastaa meillä käytettyä Heikkiä.”<sup>633</sup> Myös autotehtailija Henry Ford sai pakinoissa erilaisia muotoja. Esimerkiksi nimimerkki Samulin pakinassa *Autoilija*-lehdessä vuonna 1928 yksinkertainen Jahvetti ihmetteli autoa: ”No, on se Heikki hoorti osannut laittaa kaikenlaiset jenkalaitokset masiinaansa.” Samassa pakinassa kansannainen Mäki-Matin Sandra säikähti niin, että ”sydän läikähti kun hoorti hyrähti käyntiin”.<sup>634</sup> Henry Fordiin viitaten T-Fordia kutsuttiin myös ”Heikinkärryksi”.<sup>635</sup> Tärisevän kulkunsa vuoksi automalli sai kansan suussa ruotsinkielisen haukkumanimen *Fordhoppan*, josta suomenkielisiä versioita esiintyi teksteissä useitakin: fordihyppiä, fordisirikka ja hoppafoordi. Lempinimellä viitattiin tärinän lisäksi automallin runsaslukuisuuteen.<sup>636</sup> Samoista syistä autoa kutsuttiin toisinaan heinäsir-kaksi tai Sirkaksi.<sup>637</sup> Yhdysvalloissa autoa kutsuttiin ”tädiksi” (*Auntie*), ”mekaaniseksi torakaksi” (*The Mechanical Cockroach*) ja ”laukkaavaksi etanaksi” (*The Galloping Snail*).<sup>638</sup>

Uusien teknisten laitteiden kotouttamisesta antamalla niille ymmärrettäviä nimiä ovat kirjoittaneet useat tutkijat. Mika Pantzar on esittänyt, miten uutuustuotteiden tunkeutuminen arkeen edellyttää tiettyä jatkuvuutta joko rakenteellis-toiminnallisessa tai kulttuurisessa mielessä. Uutuustuotteet on kytkettävä olemassa olevien tavaroiden tai ajattelun systeemeihin, mikä autojen kohdalla on tarkoittanut esimerkiksi niiden vertaamista ja samastamista hevosiin. Uutuuksien nimeäminen viittaamalla tuttuihin esineisiin on ollut tärkeää niiden toiminnan ymmärrettäväksi tekemisessä.<sup>639</sup>

Tietokoneiden ja robottien populaarirepresentaatioita väitöskirjassaan tutkinut Jaakko Suominen on osoittanut, miten koneiden personointi ja elollistaminen on poistanut tai lieventänyt niihin kohdistuvia pelkoja ja uhkia. Teknologian personoimisella on oma traditionsa, johon on kuulunut teknisten laitteiden ja koneiden nimeäminen ihmisten tapaan. Suominen on

<sup>633</sup> Kivimies & Pihkala 1928, 24.

<sup>634</sup> Samuli: Miksi Jahvetti jäi pois seurasta? *Autoilija* 3/1928, 21.

<sup>635</sup> Kotimaan postin tuomisia. *Suomen Kuvalehti* 34/1927, 1263.

<sup>636</sup> ks. esim. *Suomen Kuvalehti* 45/1927, 1733.

<sup>637</sup> Ilta autoleirillä. *Autoilija* 1/1929, 10.

<sup>638</sup> Scharff 1999, 55.

<sup>639</sup> Pantzar 1996, 50–53.

todennut nimenannon olleet aktiivinen tietokoneiden kotoistamisen tapa. Nimen ansiosta koneista tuli yksilöllisiä ja ikään kuin ”yksi” meistä, samalla ihailun ja ironiankin kohde. Persoonallinen (tieto)koneiden nimeäminen on lisännyt niihin inhimillisiä piirteitä, jotka eivät aina ole olleet haluttuja tai harmittomia. Suomisen tutkimissa populaarijulkisuuden esittämissä kuvauksissa ihmisen ja koneen kohtaamistilanteista tuli esille eläimille tai ihmisille luonteenomaisia piirteitä kuten arvaamattomuus, oikuttelevaisuus ja herkkyys. Koneiden ja laitteiden personointi ja elollistaminen ei kuitenkaan ole välttämättä tarkoittanut sitä, että niiden ajateltaisiin olevan ihmismäisiä tai muuttuvan kokonaan inhimilliseksi.<sup>640</sup> Myös lemmikit ovat saaneet nimiä ja lempinimiä, joten voidaan ajatella, että antamalla autoille lempinimiä niistä ei ole tehty ihmisen vaan ennemminkin ehkä lemmikkien kaltaisia.

Nimeämisellä tehtiin esimerkiksi tutuksi ja turvalliseksi ja kansallistettiin ”suomalaista matematiikkakonetta” ESKOa 1950-luvulla.<sup>641</sup> Kulttuurihistorioitsija Petri Paju kertoo väitöskirjassaan kiinnostavan yksityiskohdan, miten koneen nimeämisprosessissa menivät sekaisin Aleksis Kiven *Nummi-suutarien* Esko ja Jukolan Eero *Seitsemästä veljeksestä*. Paju ehdottaa, että ajatuksena oppivainen Eero olisi kenties ollut huono-onnista Eskoa lähempänä sitä mielikuvaa, mikä nimellä pyrittiin antamaan koneesta. Tekniikkaan liitetyn miehisyys huomioiden on kiinnostavaa, että matematiikkakoneelle valittiin miehen nimi vaikkakin yksinomaan nimen perusteella on Pajun mielestä ylitulkintaa ajatella komitean halunneen tuottaa erityisen maskuliinista kansallista hanketta.<sup>642</sup> Jaakko Suominen ja Petri Paju ovat pitäneet ESKOn nimenantoa yleismaailmallisen nimeämisperinteen suomalaisena tulkintana.<sup>643</sup> Paju on myös korostanut ESKOn nimeämisprosessissa sitä, miten teknologiaa ja suomalaisuutta tuotettiin samanaikaisesti.<sup>644</sup>

Kuten luvun alussa esittelemäni esimerkit osoittavat, autojen kohdalla niiden inhimillistäminen ja personointi toistui 1920-luvun julkisuudessa

<sup>640</sup> Suominen 2003, 69–76, 93.

<sup>641</sup> ESKO-nimi on akronyyymi sanoista Elektroninen Sarja (tai Sekvenssi) KOmputaattori. Suominen 2003, 70–73; Paju 2008, 192–194.

<sup>642</sup> Paju 2008, 192–194.

<sup>643</sup> Suominen 2003, 73; Paju 2008, 194.

<sup>644</sup> Paju 2008, 194.

samankaltaisesti nimenannoilla ja liittämällä niihin ihmiselle tai lemmikkieläimelle luonteenomaisia piirteitä. Autoihin liitettiin myös ylimaallisia piirteitä, mistä kertoo esimerkiksi jumalhahmojen käyttäminen maskotteina. Luksusautojen arvoa ylevöittivät entisestään niiden suojelusmaskotit, jotka kohottivat ne paitsi arjen myös arkisten tehdasvalmisteisten autojen yläpuolelle. Autojen suomenkieliset lempinimet paitsi kotoutuivat niitä, myös omalla tavallaan tekivät niistä ”suomalaisia”.

Koska Fordin T-malli oli ylivoimaisesti yleisin auto Suomessa 1920-luvulla ja siihen viitattiin toistuvasti kirjoituksissa, on perusteltua tarkastella tätä automallia muita tarkemmin. Amerikkalainen autotehtailija Henry Ford lanseerasi markkinoille ns. jokamiehen auton Fordin T-mallin vuosina 1908–1909. Ford halusi rakentaa ”kansan suuren enemmistön auton”, jonka jokainen kohtalaista vuosipalkkaa nauttiva voisi hankkia. Henry Fordin mielestä auton oli oltava riittävän suuri perhettä ajatellen, mutta myös kyllin pieni yhden hengen käsiteltäväksi. Vuonna 1913 yhtiö aloitti ensimmäiset kokeilut liikkuvalla kokoonpanohihnalla.<sup>645</sup> Fordin rationaalisoinnille ja standardoinnille perustuva idea autojen valmistuksesta alkoi tästä lähtien demokratisoida autoilua tai toisesta näkökulmasta ajateltuna uhata luokkajärjestystä, jossa autoilu oli siihen asti ollut vain varakkaiden huvitusta. Fordin T-malli oli periaatteessa malliltaan ”hevoseton vaunu”. Esteettisyyden sijaan T-mallin vetovoima perustui ennen kaikkea edulliseen hintaan. T-malli myös sukupuolittui erityisesti miesten autoksi. Muotoilultaan T-malli oli Virginia Scharffin mukaan kirjaimellisesti amerikkalaisen ”jokamiehen” auto: roteva, voimakas ja taloudellinen.<sup>646</sup>

Teknologian ja sukupuolen toisiaan muokkaavasta suhteesta löytyy havainnollistava esimerkki varhaisten autojen historiasta, jolloin veivikäynnistyksestä siirryttiin ”*self-starteriin*”,<sup>647</sup> jonka ansiosta auton saattoi käynnistää

<sup>645</sup> Ford 1923, 83–85, 95.

<sup>646</sup> Scharff 1999, 54–55.

<sup>647</sup> Auto- ja moottorialan kehittyminen toi mukanaan ammattisanastoa, jolle oli tarpeen keksiä suomenkielisiä sanavastineita. Insinööri John Granberg kokosi englanninkielisestä ammattikirjallisuudesta, aikakauslehdistä ja kirjeenvaihdosta tärkeimmiksi katsomansa noin 3600 hakusanaa englantilais-suomalais-ruotsalaiseksi sanastoksi. Self-starter sai sanastossa suomenkielisen vastineen ”itsealkaja” ja ruotsiksi sana oli käännetty ”självstartare”. Granberg 1928, 84.

ohjaajan istuimelta. Varhaisten automallien voimaa vaatineen veivikäynnistyksen ei katsottu sopivan 1800–1900-luvun vaihteen viktoriaaniseen naiskäsitykseen. Yläluokkaisia naisia pidettiin herkkinä, fyysisesti heikkoina ja suojeltavina olentoina. Auton kammella käynnistäminen oli vaarallista ja liikaista, ja sen vaatimaa kumartavaa asentoa pidettiin säädyttömänä naisille<sup>648</sup>

Cadillac oli vuonna 1912 ensimmäinen sarjavalmisteinen auto, jossa oli starttimoottori ja ajovalot. Sen mainonnassa ei sukupuolta tuotu esille. Sen sijaan Fordin T-malliin starttimoottoreita valmistaneet yritykset markkinoivat niitä erityisesti naisille sopivana lisävarusteena. Fordin T-mallin maskuliinista imagoa ylläpiti yhdysvaltalaisen historioitsija Virginia Scharffin mukaan sekin, että starttimoottori tuli vakiovarusteeksi automalliin vasta 1920-luvulla.<sup>649</sup> Vanhentuneeksi tekniikaksi jääneen veivikäynnistyksen pitkäikäisyyden tekee ymmärrettäväksi, kun pitää mielessä tähän tekniikkaan kytkeytyneet käsitykset vahvasta ja seikkailunhaluisesta miehisyydestä. Maskuliinista miestä eivät haitanneet mutaiset tiet tai käsiä murtavat veivit. Näin siis olemassa olleet käsitykset muokkasivat auton lisävarusteita, jotka taas vuorostaan muokkasivat sukupuolta. Nimenomaan naiset saattoivat uuden keksinnön vuoksi autoilla aiempaa turvallisemmin ja laajemmin.<sup>650</sup> Käytännössä tämä keksintö hyödytti kaikkia autoilijoita sukupuoleen katsomatta.

Ford-autojen valmistus kytkeytyi yhteen Fordin vision kanssa siitä, millainen miehen tulee olla. Sekä autojen että miesten tuli olla tehokkaita ja vaihdettavissa. Ford loi sekä massatuotantoauton että massatuotantomiehen.<sup>651</sup> Scharffin mukaan Fordin T-mallin suunnitteluun vahvasti kytkettyä maskuliinisuudesta huolimatta sitä ostivat myös yhdysvaltalaiset naiset.<sup>652</sup> Clay McShane puolestaan on väittänyt, että juuri T-mallin maskuliinisuudesta johtuen naiset alkoivat vältellä sitä ja ajoivat T-mallilla huomattavasti harvemmin kuin miehet. T-mallilla oli maine miesten autonä. Kyseisen auton ohjaaminen vaati myös voimaa. Malliin oli hankala kiivetä pitkä hame

<sup>648</sup> Scharff 1999, 57–63; Lerman, Oldenziel & Mohun 2003, 5.

<sup>649</sup> Scharff 1999, 57–63; ks. myös McShane 1994, 163.

<sup>650</sup> Lerman, Oldenziel & Mohun 2003, 5.

<sup>651</sup> Clarke 2007, 47–48.

<sup>652</sup> Scharff 1999, 53.

päällä, ja kuljettajan istuimen alla oleva bensatankki haisi. Lisäksi T-mallin autoja omistettiin erityisesti maaseudulla, missä naiset ajoivat vähemmän kuin kaupungeissa.<sup>653</sup> Tarkkaa koko Yhdysvaltoja koskevaa tilastoa rekisteröidyistä autoista vuosisadan ensimmäisiltä vuosikymmeniltä ei ole olemassa, mutta paikallisia jonkin verran. Tucsonissa Arizonassa 24 naista omisti auton vuonna 1914, ja näistä seitsemällä oli Ford. Vuonna 1915 Houstonissa Texasissa 97 naista eli noin 23 % kaupungin automobiililuetteloihin merkityistä naispuolisista autonomistajista omisti Fordin.<sup>654</sup> Kasvanut autojen naispuolinen ostaja- ja käyttäjäkunta ei jäänyt myöskään Fordilta huomioimatta. Yritys julkaisi jo vuonna 1912 vihkon *The Woman and The Ford*, jossa se liitti yhteen naisemansipaation ja Fordin. Pamfletin mukaan auto laajensi naisen elämänpiiriä, antoi uutta elinvoimaa tämän ruumiille, teki kaukaisista ystäväistä naapureita ja lisäsi merkittävästi naisen aktiiviteetteja. Pamfletti yhtäältä tarjosi naiselle maskuliinisena pidettyä voimaa ja vapautta lähteä pois kodista, ja toisaalta se säilytti naisen feminiinisen identiteetin väittämällä, että auto teki naisesta ”enemmän naisen”, ”more the woman”.<sup>655</sup> Toisessa pamfletissa *Ford: The Universal Car* (1912) Ford Motor Company julisti T-mallin yksinkertaisuutta erityisesti naispuolisille autoilijoille: “On account of the many features for safety in driving and because of its simplicity in control, the *Ford Model T* is especially adapted for the use of the lady driver.”<sup>656</sup>

*Kotiliedessä* vuonna 1925 julkaistussa jatkokertomuksessa ”Viivin matka” kerrottiin ruotsalaisen piikatyön työstä ja vapaa-ajasta Yhdysvalloissa sekä tämän tekemistä havainnoista amerikkalaisesta elämäntavasta. Kertomuksen Viivi pääsi auton kyytiin useita kertoja: autonkuljettajan kyydillä uuteen työpaikkaan Salt Lake Cityssä, autokyydillä asioille emäntänsä seurassa, auto-omnibussimatkoille eri kaupunkeihin jne. Viivin ajatus amerikkalaisuudesta kiteytyi automobiileissa ja erityisesti Fordissa:

<sup>653</sup> McShane 1994, 162-163.

<sup>654</sup> Scharff 1999, 53-54.

<sup>655</sup> Scharff 1999, 53-54; Clarke 2007, 15.

<sup>656</sup> Clarke 2007, 17.



Amerikkalaisinta on sentään minun mielestäni automobiilit. Los Angelesissa on joka viidennellä ihmisellä auto. Käytetyn, kutakuinkin siistin kappaleen voi saada 75–100 dollarilla. Autoliikenne on aivan suunnaton. Siivoojaukko ajaa autolla rouviensa luo, työmiehet autolla tehtaihin ja rakennuksille, lapset kouluun, ylioppilaat luennoilleen. Ja silläaikaan kun eukko pesee lattioita ja koululapsi lukee ja työläinen raataa kahdeksaa tuntiansa, seisovat autot ulkona riveissä, loppumattomissa riveissä, jotka kiemurtelevat kaksin- ja kolminkertaisina jonoina ympäri korttelin.

Tämä on amerikkalaista, amerikkalaisempaa kuin mikään muu. Auto ilmaisee koko kansakunnan sielun, kiihkoisan, käytännöllisen, aikaasäästävän, koneellisen, meluvaavan, eteenpäin syöksyvän. Auto ei tarvitse mitään sielullista selitystä, auton tajuaa jokainen. Ota rämisevä Ford-auto – siinä on kuva Amerikasta.<sup>657</sup>

Teksti on mielenkiintoinen monella tapaa. Ensinnäkin työväenluokkainen nainen, piika, esitetään tarinassa kertomassa naislukijoille käsityksiään autosta: ”auton tajuaa jokainen”. Lainaus kertoo myös edullisen kansanauton mukanaan tuomasta tasa-arvoistumisesta ja yhteiskunnan modernisaatiosta. Auto tasa-arvoisti tosin vain liikkumista: siivoja siivosi ja työmies raatoi kuten ennenkin, mutta nyt he kulkivat töihin autolla. Autosta oli tullut keskeinen osa amerikkalaista elämäntapaa.

Suomalaisessa autokirjoittelussa viitattiin useimmiten amerikkalaisuuden mallina sille, miten asiat tulevaisuudessa tulisivat olemaan myös Suomessa. Koska suomalaiset automarkkinat amerikkalaistuivat 1920-luvulla ja suurin osa autoista tuli Yhdysvalloista, tämä olikin luontevaa autokirjoittelun osalta. Lehtikirjoittelussa Yhdysvaltoihin muuttaneiden tai sieltä palanneiden siirtolaisten tarinoissa yhtenä selkeänä menestyksen merkinä oli auto.<sup>658</sup> Yhdysvalloissa asuneiden ja siellä vierailleiden kertomuksissa auto oli jopa niin tärkeä, että Aili Aho ja Antti J. Aho totesivat lähes radikaalisti heidän Yhdysvaltoihin suuntautuneesta työ- ja opintomatkastaan kertovan kirjansa *Amerikassa piikana ja keltanokkana* yhteenvedossa, että he eivät tuoneet mukanaan ”edes omaa autoa, joita Amerikassa sanomalehtipojatkin

<sup>657</sup> Vivi Laurent: Viivin matka. *Kotiliesi* 8/1925, 225.

<sup>658</sup> Ks. esim. *Suomen Kuvalehden* Siirtolaisnumero 7/1929, 306–307, 316;

ostavat säästörahoillaan”.<sup>659</sup> ”Amerikkalaisuus” ilmensi 1920-lukulaudessa kirjoittelussa ylipäättään sellaista eteenpäin kurkottavaa elämäntapaa ja ”tee se itse”-ihmisiä, joita itsenäistynyt nuori kansakunta kaipasi.<sup>660</sup>

Suomessa Fordin varsinaisen myyntiverkon luonti alkoi vuonna 1919, jolloin Kööpenhaminaan perustettiin autojen kokoonpanotehdas tyydyttämään Skandinavian ja Suomen automarkkinoita. Korpivaara & Halla Oy teki edustussopimuksen Fordin kanssa vuonna 1921. Sopimus päättyi vuonna 1924. Vuonna 1923 Fordilla oli Suomessa laaja myynti- ja huoltoverkko, joka käsitti yli 10 piirimyyjää. Ford Motor Company of Finlandin perustava yhtiökokous pidettiin Helsingissä 4.4.1926, ja se merkittiin kaupparekisteriin 13.4.1926. Ford Motor Company oli perustamishetkellään ensimmäinen Suomeen perustettu autotehtaan tytäryhtiö.<sup>661</sup>

Fordin edustus Suomen automarkkinoilla oli 1920-luvun puolivälissä ylivoimainen. Vuonna 1926 koko maassa oli rekisteröityjä autoja hiukan yli 16000, joista yli puolet eli yli 8600 oli Fordeja. Rekisteröidyistä kuorma- ja autobusseista Fordin osuus oli kaksi kolmannesta. Fordin T-malli oli tässä vaiheessa automallina jo vanhentunut, ja Ford Motor Company toi uuden A-mallin markkinoille syksyllä 1927. Fordin ylivoima hiipui niin Suomessa kuin muuallakin 1920-luvun loppuun tultaessa. Vuosikymmenen loppulla T-malleja poistui liikenteestä, ja General Motorsin kansanautomalli Chevrolet alkoi menestyä entistä paremmin. Ford ja Chevrolet säilyttivät valta-aseman markkinoilla muihin automerkkeihin nähden. Vuonna 1930 rekisterissä oli Fordin autoja 6500 ja Chevrolet-autoja 4600. Vuonna 1931 vain Buick ja Chrysler rikkoivat 1000 auton rajan.<sup>662</sup> Maailmanlaajuisesti General Motors ohitti Fordin automarkkinoilla vuonna 1927.<sup>663</sup>

Fordin kulttuurinen merkitys Suomessa ilmeni sen saamissa moninaisissa lempinimissä sekä lukuisissa tarinoissa ja vitseissä, joita autosta kerrottiin kautta koko 1920-luvun. Ford-autojen lukumäärästä ja kulttuuriin kotou-

---

<sup>659</sup> Aho & Aho 1929, 257.

<sup>660</sup> 1920-luvun modernisoitumisprosessista Suomessa ks. Immonen, Mäkinen & Onnela 1992, 7-17.

<sup>661</sup> Moisala 1983, 90-91.

<sup>662</sup> Kosma 2000, 83-84.

<sup>663</sup> Clarke 2007, 48.

tumisesta kertoo myös *Suomen Kuvalehden* lukijoille julistettu Ford-vitsikilpailu vuonna 1925:

Ford-vitsejä taitaa olla jo melkein yhtä paljon kuin Ford-autoja. Mitä enemmän Fordeista puhutaan, niitä pilkataan ja niistä vitsaillaan, sen enemmän niitä vain menee. Se on huomattu Ameriikassakin. Puhuttiinpa hyvää sai pahaa, aina se on reklaamia. Reklaamiksi muodostuu varmaan tämäkin kilpailu, jonka tässä julkaisemme. Kannattaisi saada yksi Ford palkinnoksi. Tahtoissimme tietää nim. kuka osaa parhaan Ford-vitsin.<sup>664</sup>

Palkintona ei kuitenkaan ollut Ford vaan puoli kiloa suklaata. Kilpailun tuloksena vitsejä julkaistiin seuraavan vuoden alussa kokonaisen sivun verran Veli Giovannin toimittamalla Ajanvietesivulla: ”Ei Ford liene arvannut, että hänen mainion rukkinsa ja kunnollinen nimensä tulisi ’Sörkän sällien’ haukkumanimeksi.”<sup>665</sup> Ford-vitsejä julkaistiin vielä vuosikymmenen lopullakin, vaikka huonoon maineeseen päätyneestä T-mallista oli jo siirrytty uuteen A-mallin. Esimerkiksi Erkki Pakkalan maantieromantiikkaa kuvaileva kirjoitus päättyi toteamukseen, että runolliselle sielu ei voinut loihtia maantieromantiikkaa äänekkäisiin moottoripyöriin eikä ”foortiin”: [...], mutta jättäkäämme rauhaan foorti parka, eihän se ole romantiikkaa varten luotukaan.<sup>666</sup> Fordin A-mallin tulo markkinoille muutti myös auton lempinimeä hienostuneemmaksi, kuten kertoo tämä tarina: ”Eräs farmari lähti vanhalla ”Liisallaan” Detroit’iin saadakseen sen vaihdetuksi ajanmukaisempaan ”Ladyyn” (Amerikkalaisten uudelle Fordille antama lempinimi).”<sup>667</sup>

*Suomen Kuvalehdessä* julkaistiin vuonna 1928 ”jännityskertomus”, jossa Tahko oli vakoilemassa uutta Fordin A-mallia Hernesaassa Helsingissä. Uuden mallin ulkonäköä Tahko vertasi naiseen seuraavasti:

Mutta kaikkea tätä katsellessani aprikoin yhä, mistä johtuu vaunun hontelo, hieman korkea kokonaisvaikutus varsinkin takaa katsottuna, kunnes se äkkiä minulle valkeni: samasta syystä kuin lyhythameinen nainen tai lyhythäntäinen hevonen näyttää keveämmältä ja tiestä irti olevalta.<sup>668</sup>

<sup>664</sup> Veli Giovannin ”Ajanvietesivu”. *Suomen Kuvalehti* 37/1925, ilmoitussivu.

<sup>665</sup> Veli Giovannin ”Ajanvietesivu”. *Suomen Kuvalehti* 6/1926, 207.

<sup>666</sup> Erkki Pakkala: Maantieromantiikkaa. *Suomen Kuvalehti* 19/1927, 692.

<sup>667</sup> Autoa vaihtamassa. *Autoilija* 5/1928, 30.

<sup>668</sup> Tahko: Nähty ja ajettu. *Suomen Kuvalehti* 5/1928, 174.

Auton feminiinisyyttä esineenä tuotettiin suomalaisessa 1920-luvun kirjoittelussa sellaisilla naisellisilla kutsumanimillä kuin ”Portti-seuraneiti”, sisar, neiti, kaunotar ja neito. Auton naisellisuutta saatettiin ilmaista myös auto-merkin yhteydessä käytetyillä feminiinisiksi miellettyillä adjektiiveilla kuten esimerkiksi ”pieni, viehättävä Fordini”. Adjektiivi ”siro” esiintyi usein eri autojen mainoksissa.

Amerikkalaisen 1900-luvun kirjallisuuden ja auton suhdetta tutkineen Deborah Clarken käsityksen mukaan auto on aina ollut inhimillistetty, ja useimmiten se on ajateltu feminiiniseksi esineeksi. Hän ehdottaa tämän tulleen laivojen sukupuolittamisesta naiseksi. Laivojen ja naisten yhdistäminen toisiinsa on vähemmän ongelmallista kuin naisten ja autojen, sillä laivat ovat tarjonneet turvaa ja toimineet koteina, toisin sanoen perinteisinä naisellisina tiloina, merellä. Autot sen sijaan vievät pois kotoa, ovat epäluotettavia ja turvattomia, samoin kuin maailma, jonne ne kuljettavat. Täten auton sukupuolittaminen naiseksi onkin ongelmallista, sillä se näyttää uhmaavan kaikkea sitä, mitä on pidetty naisellisena. Auto on tarjonnut teknologista voimaa sekä henkilökohtaista vapautta ohjaajalleen hallita sen voimaa, aikaa ja suuntaa. Auto on ollut sopiva kulkuväline modernille individualistille, ja tämä ei ole ollut mahdollista vain miehille vaan myös naisille. Näin ollen auto ei ole vain naispuolinen laite (tai toisin sanoen nainen), jota ainoastaan mies hallitsee. Clarke väittää, että naispuolinen kuljettaja ohjatessaan naispuoliseksi sukupuolittunutta laitetta haastoi heteronormatiivisuutta.<sup>669</sup>

Miten suomalaiset naispuoliset autoilijat, toimittajat ja kirjailijat kuvasivat auton sukupuolta? Tämän tutkimuksen aineistosta löytyy vain vähän naisten autoille antamia sukupuolittuneita merkityksiä. Teksteissä naiset kutsuivat autoa useimmiten ”vaunuksi” tai sen mallin nimellä, ”Fordini”, ”Fiatini” jne. Auton joustava sukupuoli käy kuitenkin ilmi esimerkiksi *Suomen Kuvalehden* Englantiin sijoittuvassa matkakertomuksessa ”Tomin autossa”, jossa Tom-niminen autonkuljettaja lohdutti korkean englantilaisen merenrantareitin pelästyttämiä matkustajia: ”Tämä tyttö ei koskaan johdata minua sellaiseen lankeemukseen! (Huom. auto on englanniksi *she* eli feminiini, niin hassulta kuin

---

<sup>669</sup> Clarke 2007, 12–13.

se tuntuukin.)”<sup>670</sup> Matkakertomuksen kirjoittanutta nimimerkki Filippaa (eli Seere Salmista, joka paremmin tunnettiin nimimerkistä Serp) auton sukupuoli näytti sulkeisiin merkityn kommentin perusteella askarruttavan. Auton feminiinisyys tuntui kirjoittajasta ”hassulta”.

Nimimerkki ”Herrattaren” pakinassa ”Auto ja mies” *Autoilija*-lehdessä vuonna 1929 tuotetaan heteroseksuaalista suhdetta, jossa autoilija on mies ja auto on nainen. Autot ovat pakinassa miesten yksityisaluetta, johon muutama ”eturivin nainen” on yrittänyt tunkeutua, mutta pakinoitsija toteaa: ”milloinkaan se yksi kärpänen kesän pystyy tekemään”. Vaaraa ja leikkiä rakastaville miehille nainen oli joskus ”aikojen aamuhämärissä” ollut kiintoisin ”leikkitoveri”. Inhimillinen nainen oli kuitenkin vaihtunut koneelliseen naiseen eli autoon, koska ”ihminen aina halajaa vaihtelua”:

Ja kyllä se auto sellainen rakkine onkin, että katselipa sitä miltä kantilta hyvänsä, niin kyllä se hyvin paikkansa puoltaa miehen ihanne-leikkitoveri-kaijuun käytöksensä, jopa niin hyvin, että se ainakin amerikkalaisissa puheissa ja ajatuksissa on säteikön, tahi oppineemmin sanoen glorian ympäröimä ihannainen.<sup>671</sup>

Pakinan on nimimerkistä ja näkökulmasta päätellen kirjoittanut nainen. Tekstissä auto vertautuu naiseen. Nainen ja auto ovat monimutkaisia ja vaarallisia kapineita ja tästä syystä miehen alituisen mielenkiinnon kohteita. Naisella oli mieheen suurin lumous, mutta feminiiniseksi mielletyssä konstailussa auto oli kuitenkin ylivoimainen: ”[...] se nainen ei vielä ole nähnyt päivän valoa, joka kelpaisi siinä suhteessa edes oppitytöksi autolle.”<sup>672</sup> Tässä naisen kirjoittamassa tarinassa auto on nainen, mutta heteronormatiivisuus ei kyseenalaistu, koska feminiinistä autoa ajaa mies. Silloin kun autoa suomalaisissa teksteissä eksplikoitui miespuoliseksi ”Heikiksi” tai esimerkiksi maskuliiniseksi ”mulkoilevaksi sonniksi” ja sitä ajoi mies, auto ja mies esitettiin tovereina tai hyvinä ystävinä. Autoa esitettiin myös perheenjäsenenä, jolloin siihen muissa konteksteissa liittyneet seksuaalisuudet häivytettiin kokonaan.

*Kotiliesi*-lehdessä vuonna 1924 julkaistussa pitkässä kertomuksessa ”Au-

<sup>670</sup> Filippa: Tomin autossa *Suomen Kuvalehti* 36/1926, 1275.

<sup>671</sup> Herratar: Auto ja mies naisen näkökulmasta katsottuna. *Autoilija* 12/1929, 32.

<sup>672</sup> Herratar: Auto ja mies naisen näkökulmasta katsottuna. *Autoilija* 12/1929, 32.

toni ja minä” suomalainen perheenäiti hankkii auton perheen asuessa Amerikassa. Autonajoa opettava Kalle ohjeistaa naista viitaten tälle tutuimpaan rooliin lapsenkasvattajana: ”Odot, tunnin perästä se jo tottelee kuin pieni lapsi pienintäkin liikettäsi – kuin hyvin kasvatettu lapsi [...]”<sup>673</sup> Naisen ja auton suhde esitettiin kertomuksessa hoivasuhteena, ja näin uudelleentuotettiin perheenäitiyteen liitettyä naiseutta.

Yhdysvaltalaisen Katherine Stokesin kirjoittamassa tyttökirjasarjassa *The Motor Maids* (1911), Comet-niminen auto on sukupuolittettu mieheksi. Kirjan sankarittaren, nuoren Billie-tytön suhde autoon on ennemmin äidillinen kuin seksuaalinen tai romanttinen. Kun auto varastetaan, Billie syyttää itseään siitä, ettei ole pitänyt parempaa huolta siitä: ”I thought he would be quite safe in this lonely place. It was stupid of me to have left him unprotected like that all night.”<sup>674</sup> Deborah Clarke on tulkinnut, että toteamalla auton suojelemisen olevan hänen velvollisuutensa Billie osoittaa äidillistä huolenpitoa, jota ei voi pitää vallankumouksellisena vaan perinteisenä naiseuteen liitettynä ominaisuutena.<sup>675</sup>

Amerikkalaisten automatkailua tutkineen Warren James Belascon mukaan varhaisten autojen nimeäminen naiseksi tai pieneksi eläimeksi johtui autoilijoiden ja autojen keskinäisestä riippuvaisuussuhteesta. Hänen mukaansa epävarmat, helposti rikkoutuvat autot olivat yhtä riippuvaisia omistajistaan kuin nämä autoistaan. Tämän nimeämiseen liittyvän konvention tiedostaen amerikkalainen kirjailija Kathryn Hulme antoi autolleen miehisen nimen Reggie, joka herätti konnotaatioita keskiaikaisesta ritarista. Hulmen mielestä nimi viittasi ritarillisuuteen ja rohkeuteen sekä teräksiseen voimaan kiiltävän kuoren alla. Tien päällä Reggie ei kuitenkaan ollut supermies vaan sen haavoittavuus teki siitä vieläkin rakastettavamman, aivan kuin läheisen miespuolisen ystävän, joka ei pelkää näyttää heikkouksiaan, kirjoitti Hulme vuonna 1928.<sup>676</sup>

<sup>673</sup> Mrs. E: Autoni ja minä. *Kotiliesi* 23/1924, 34 (732).

<sup>674</sup> Katherine Stokes: *The Motor Maids across the Continent*. New York: Hurst & Co., 1911. Lainaus Clarke 2007, 28.

<sup>675</sup> Clarke 2007, 28.

<sup>676</sup> Kathryn Hulme: *How's the Road?* San Francisco: n.p., 1928, p.18. Lainaus Belasco 1979, 35.

Fordin T-mallin saamat lempinimet ja edelliset kirjalliset viittaukset esimerkkeinä kertovat, että auto ei yksiselitteisesti aina sukupuolitunut ”naiseksi” vaan auton sukupuolta voi enemmänkin kutsua joustavaksi. Eri-laisissa suomalaisissa teksteissä autojen ja naisten vertaaminen toisiinsa oli kuitenkin yleistä. Auto ruumiillistui näissä useimmiten miesten kirjoittamissa tarinoissa naiseksi. Nimimerkki Janhunen kertoi vuonna 1929 *Autoilija*-lehdessä julkaistussa pakinassa ”totuuksia” autosta ja vertasi sen kehitystä nuoren tytön varttumiseen ihastuttavaksi täysikasvuiseksi naiseksi: ”Nykyajan autoa on soma katsella, ikään kuin ihanaa neitoa, ja vielä ihanaampaa on painua istumaan sen lämpimään syliin.”<sup>677</sup> Vertailu ei rajautunut vain ulkonäköön vaan Janhunen pohti pakinassaan naisten sekä miesten ”sisäisen rakenteen” ja auton yhtäläisyyksiä:

Eräässä suhteessa auton kehitys on ihailtavampikin kuin tyttölapsen. Nainen pyrkii olemaan mielenlaadultaan käsittämättömän oikullinen halki koko ikänsä. Epäjohdonmukaisuus on hänen tunnusmerkillisimpiä piirteitään pentuvuosista alkaen hamaan mummoikään saakka. Niin ei ole auton laita. Viheliäisyydessä lapsuudessaan auto kyllä oikkuili ja rettelöi alati, ja sen sisäinen rakenne oli miehelle käsittämätön kuin naisen sielu. Mutta vuodet ovat tuoneet autolle viisautta, ja nyt se on järkevä ja johdonmukainen kuin mies. Ihana ja järkevä – voiko sen parempaa toivoa? Mitäs sanotte tästä, naiset? Ottakaa autosta oppia!<sup>678</sup>

Janhusen pakinassa autosta tuli elämänkaarensa aikana sisäiseltä rakenteeltaan ”järkevä kuin mies” ja ulkonäöltään yhtä ihana kuin nainen. Eräässä *Suomen Kuvalehden* kertomuksessa autoja rakastavalle sepälle ”tyttö saattoi olla yhtä ihmeellinen elävä kuin autokoneistokin”. Auto oli tälle nuorelle miehelle tyttöä tutumpi, joten auton koneiston tuntemisesta oli hyötyä myös naissukupuolen monimutkaisuuden ymmärtämisessä.<sup>679</sup> *Autoilija*-lehden pakinassa ”Auto ja nainen (sielutieteellinen tutkielma)” puolestaan kerrottiin, miksi auto ja nainen ovat toistensa vastakohtia aivan kuten kissa ja koira tai tuli ja vesi ja kuitenkin niin samankaltaisia:

<sup>677</sup> Janhunen: ”Totuuksia” autosta, *Autoilija* 1/1929, 15.

<sup>678</sup> Janhunen: ”Totuuksia” autosta, *Autoilija* 1/1929, 15.

<sup>679</sup> Martti Merenmaa: Tarina sepän pojasta ja Lucinasta. *Suomen Kuvalehti* 40/1926, 1418.

Auto ja nainen ovat toistensa vastakohtia. Omituista kylläkin. Sillä molemmissahan on monimutkainen hieno koneisto, jota täytyy laaturasvoilla rasvata ja poleerata. Molemmat ovat herkkiä, oikukkaista, joiden starttaaminen ja ohjaaminen vaatii nerokkuutta ja kylmäverisyyttä. Molemmat ovat muodin orjia. (Viime vuoden mallia oleva Ford ja eukko eivät kenenkään mieltä ilahuta!) Ja ennen kaikkea, molemmat ovat kalliita, hiton kalliita!<sup>680</sup>

Pakinassa nauru kohdistui tarkoituksella tai tahattomasti myös miespuolisiin ”muodin orjiin”, joita ”viime vuoden mallia oleva Ford ja eukko” eivät ilahduttaneet. Naisen ja auton ulkonäkövaatimukset kietoutuvat toisiinsa myös Agapetuksen pakinassa, jossa Nassu-autoa oli ”voideltava ihanilla voiteilla kuin kaunotarta ikään”:

Auton pinta voidaan myöskin jättää kokonaan hoitamatta, mutta jälkiseuraukset ovat sitten sitä myöten. Vaunu on likainen ja tuo heti mieleen naisen, joka ei huolehdi ulkomuodostaan, ja aivan samoin kuin minä monta kertaa mieluummin katselen naista, joka on taidolla bobbattu, kuin sellaista, joka kulkee vain pelkkänä raaka-aineena ymmärtämättä, että tästä sitä vasta on aloitettava, aivan samoin on siisti ja kirkas auto minulle silmien ilo, kun taas likainen ja rapainen vaunu herättää pahoinvointia.<sup>681</sup>

Autojen katsottiin kuuluvan erityisesti miesten elämänpiiriin. Edellä lainatussa pakinassa sekä auton että naisen katsottiin olevan miehen omaisuutta: ”Siksi, hyvät automiehet! Kiertäkää naista tahi myykää auto! Kahta sellaista ylellisyyttä ei kenenkään kukkaro pitemmän päälle kestä.” Tässä yhteydessä on myös syytä huomioida, että vuoden 1929 kesäkuussa annettuun uuteen avioliittolakiin asti aviovaimo oli miehensä edusmiehisyyden alaisena eli mies käytti päätösvaltaa kaikissa perheen talouteen, oikeudelliseen asemaan ja perheenjäseniin liittyvissä asioissa.<sup>682</sup>

Deborah Clarcken tulkinnan mukaan auto on itse asiassa haastanut teknologian ja maskuliinisuuden tiivistä kytköstä. Auto on sekoittanut sukupuolirajoja olemalla samanaikaisesti fallinen symboli ja naisellinen esine. Se on edustanut sekä maskuliinista että feminiinistä voimaa. Clarke väittää, että auto on enemmän kuin mikään muu esine muovautunut ihmisenkal-

---

<sup>680</sup> V.Kin.: Auto ja nainen (sielutieteellinen tutkielma). *Autoilija* 1/1928, 14.

<sup>681</sup> Agapetus 1931, 14.

<sup>682</sup> Lähteenmäki 1995, 254; Hagner & Försti 2006, 54–56.



taiseksi amerikkalaisessa kulttuurissa. Auto toimii minän jatkeena ja arvostettuna kumppanina, se on sekä inhimillisen kontrollin objekti että oman mielensä mukaisesti toimiva subjekti.<sup>683</sup> Myös ruotsalainen tutkija Merritt Polk on todennut, että auto on herättänyt sekä erilaisia mielikuvia kohdunkaltaisesta pyörien päällä kulkevasta kodista että ollut todiste maskuliinisesta seksuaalisuudesta.<sup>684</sup>

Suomalaisessa 1920-luvun populaarijulkisuudessa auto sukupuolittui useimmiten naiseksi miesten kirjoittamissa teksteissä ja miesautoilijoiden puheissa. Kontekstista riippuen auto ymmärrettiin joko miehen omistamaksi feminiiniseksi esineeksi, jonka ominaisuudet muistuttivat naisukupuoleen liitettyjä ominaisuuksia, tai maskuliinisen voiman symboliksi. Toisinaan sama auto saattoi saada sekä miehen että naisen nimen, kuten esimerkit T-Fordin lempinimistä kertovat. Amerikassa automerkki oli feminiininen Lizzy ja Suomessa maskuliininen Heikki. Naisautoilijoiden ääntä aineistosta löytyy vähän, mutta useimmiten naispuolisten autoilijoiden puheessa auto oli sukupuoleton ”vaunu”. Auton ja miespuolisen käyttäjän keskinäistä suhdetta kuvaavissa populaarikulttuurin esityksissä tuotettiin samalla useimmiten heteroseksuaalisuutta. Silloin kun mies ajoi maskuliinisia piirteitä saavaa autoa, auto esitettiin miehen parhaana ja uskollisena ystäväenä tai tottelevaisena apulaisena. Auton sukupuolta voisi tämän tutkimuksen aineiston perusteella kutsua joustavaksi tai kaksineuvoiseksi: Se oli sekä fal-linen symboli että naisellinen syli.

## 2 Kaunis ja tehokas auto

Ennen olivat moottorit ja autot, kuten monet muut kauniit asiat, miesten yksinoikeutena. Siihen aikaan kiinnitettiin päähuomio moottoriin, kaikki muu sai välttämättömänä pahana jäädä huonompaan asemaan. Jos 10 v. sitten nähtiin heikomman sukupuolen ajavan autoa, julkaistiin siitä lentolehtinen asianomaisine kuvineen ja sukuselvityksineen. Nyt ovat naiset kuitenkin val-lanneet tämänkin heille ennen ”Tabuna” olleen alueen. Täytyy myöntää, että

<sup>683</sup> Clarke 2007, 46–47.

<sup>684</sup> Polk 1998, 1.

kauniimman väen kiinnostus auto-asioihin on tehnyt autorakennuksessa suuria mullistuksia. Auton ulkomuotoon on kiinnitetty yhä enemmän huomiota. Sen ääriviivat ovat saaneet yhä kauniimman muodon, sen värikokoelma, joka ennen supistui aivan muutamaa harvaan, on nyt monituhansinen. Kaikki pienet mukavuudet, puoderivihkaa ja peiliä myöten ovat saaneet sijansa auton varusteissa. Tämä kaikki on aivan paikallaan. Mitä korkeammalla kehitystasolla kansakunta on, sitä suuremman arvon se osaa antaa kauneudelle.<sup>685</sup>

Autoliike Korpivaara & Halla Oy:n *Autoteollisuus*-asiakaslehden artikkelissa ”Miten ostan autoni” vuonna 1928 esitettiin auton ”kauniimpaa muotoa” ja suurempaa värivalikoimaa osoitukseksi naisten kiinnostuksesta autoiluun. Autokauppias piti kauneuden arvostamista kehittyneen kansakunnan merkinä. Lainaus kuvaa hyvin myös sitä, miten teknologiaa ja sukupuolta tuotettiin samanaikaisesti

Autoteollisuuden havaittua naisten merkityksen kuluttajina tämä oivallus vaikutti myös siihen, miten autojen muotoiluun alettiin suhtautua. Naisten ajateltiin pitävän autojen estetiikkaa ja mukavuutta tärkeämpinä kuin suorituskykyä tai muita teknisiä ominaisuuksia. Toisaalta aina, kun auton muotoiluun liittyneet seikat eivät sopineet vallitseviin käsityksiin miehiisyydestä, niitä perusteltiin naisten lisääntyneenä vaikutuksena.<sup>686</sup>

Kaksikymmenlukulainen kaupunkikulttuurin ihailu loi uudenlaisen tavan aistia ja havainnoida ympäristöä. Aistien hierarkiassa näkeminen, katsominen ja katsottavana oleminen korostui ja kulttuuri visualisoitui.<sup>687</sup> Tästä esimerkkinä olivat kauneuskilpailut, joita alettiin järjestää 1920-luvulla. *Suomen Kuvalehti* julisti vuonna 1926 kilpailun, jossa kysyttiin: ”Minkälainen on suomalainen naistyyppi?” Kuvia pyydettiin lähettämään Suomen tiedeakatemialle tai Kansallismuseoon. Kilpailuun lähetettyjä kuvia esiteltiin myöhemmin lehdessä.<sup>688</sup> *Suomen Kuvalehteä* onkin pidetty missivillityksen uranuurtajana Suomessa. ”Mahdollisimman puhtaan suomalaisen naistyyppin” etsinnässä oli kyse itsenäisen kansan omanarvontunnosta

<sup>685</sup> Miten ostan autoni? *Autoteollisuus* 1/1928, 1.

<sup>686</sup> Scharff 1999, 118–119; O’Connell 2000, 177, 184; Wosk 2001, 133–136; Sparke 2005, 11; Clarsen 2008, 161; Stanley 2008, 117.

<sup>687</sup> Immonen, Mäkinen & Onnela 1992, 13.

<sup>688</sup> Minkälainen on suomalainen naistyyppi. *Suomen Kuvalehti* 6/1926, 168; Kuvia kilpailusta suomalainen naistyyppi. *Suomen Kuvalehti* 21/1926, 772–773.

ja rodullisesta korostuksesta.<sup>689</sup> *Suomen Kuvalehdessä* kirjoitettiin vuonna 1926 myös tekniikan kauneudesta uutena taiteena: ”Tekniikan historia on samalla uuden kauneuden historiaa. Kuinka kaunis onkaan nykyaikainen urheiluauto, pisanamuotoinen, kun se äänettömänä nielee etäisyyksiä.”<sup>690</sup> Teknologia uutena kauneutena oli myös konekulttuuria ihailevien runoilijoiden ja kirjailijoiden tuotannossaan toistama nykyajan ilmentymä.

Modernissa kauneutta ja katseen merkitystä korostavassa kulttuurissa myös autojen ulkonäkö alkoi nousta aiempaa enemmän esille markkinoinnissa ja muussa autokirjoittelussa. Kauneudesta tuli tehon rinnalle arvostettu auton ominaisuus. Tähän vaikutti merkittävästi myös autojen muotoilun kehittyminen. Buick-auton mainoksessa vuonna 1924 esiteltiin autoa edestä ja sivuilta ja kuvatekstissä kysyttiin: ”Auton kauneuden ankarin koe. Buick on sievä edestäkin. Mikä muu auto kestää kilpailun?”<sup>691</sup> Auton kauneutta korostivat myös niiden käyttäjät. Esimerkiksi ”gentlemanniautoksi” mainostetun Packard-auton myynti-ilmoituksissa vuonna 1922 esiteltiin ”Miss Rubye de Remer, Amerikan kaunein nainen omistamallaan PACKARD Twin Six autollaan”.<sup>692</sup> Mykkäfilmien tunnettu näyttelijätär lisäsi ”gentlemanni”-auton vetovoimaa.

Massatuotettujen Ford-autojen menestys oli perustunut Henry Fordin oivallukseen, että koko kansan autolle oli olemassa valtavat markkinat. General Motorsin (GM) johtaja Alfred P. Sloan (1875–1966) kehitti ajatusta pidemmälle pääsuunnittelijansa Harley Earlin (1893–1969) kanssa. General Motorsilla ymmärrettiin, että kun suurimmalla osalla amerikkalaisia oli jo oma auto, nämä kaipaivat luotettavuuden ja edullisuuden lisäksi yksilöllisyyttä: ”car for every person and purpose”. GM tarjosi kuluttajille erivärisiä ja mallisia liukuhihnalla valmistettuja autoja: jokaiselle auto erilaisiin tarpeisiin ja tarkoituksiin. General Motorsiin perustettiin vuonna 1927 oma ”taide- ja väriosasto” (*Art and Colour Section*), jonka johtoon palkattiin Harley Earl. Muotoilun historian tutkija Penny Sparke on esittänyt, että

<sup>689</sup> Uino 1991, 83.

<sup>690</sup> Tekniikan kauneus. Uusi taide syntymässä. *Suomen Kuvalehti* 13 & 14/1926, 464,

<sup>691</sup> Kuvat puhuvat. Minkäläinen on Buick. Mainos. *Suomen Kuvalehti* 15 & 16/1924, ilmoitussivu.

<sup>692</sup> Packard-auton mainos. *Suomen Kuvalehti* 17/1922, ilmoitussivu.

juuri Earlin muotoilun ansiosta autosta tuli käyttöesineen sijaan tyylikäs kulutusesine. Earlin ensimmäinen menestys oli Cadillac LaSalle, jossa oli pehmeitä kaaria ja pitkä, matala profiili.<sup>693</sup>

Deborah Clarke on ehdottanut, että fokuksen siirtymistä insinööritaidosta ja hinnasta tyyliin voi ajatella siirtymäksi rungosta, auton kehosta ulkonäköön, materiaalisesta symboliseen. Toisaalta yksilön identiteettiin sopivan auton löytäminen liittyi myös ruumiillisuuteen. General Motorsin korostamat kauneus ja muotoilu muistuttivat siitä, miltä kehon tulisi näyttää. General Motorsin liukuhihnalla valmistetut autot antoivat kuluttajille illuusion yksilöllisyydestä. Sekä Fordin ”any color as long as it’s black” filosofia että General Motorsin tarjoamat kosmeettiset erot ainutlaatuisuuden merkkeinä muokkasivat liukuhihnalla valmistettua identiteettiä.<sup>694</sup>

Yrjö Weilin kommentoi *Auto-kirjansa* viidennessä painoksessa vuonna 1924 amerikkalaisten liukuhihnalla valmistettujen ja eurooppalaisten ”taiteilijoiden suunnitteleminen” autojen eroja seuraavasti:

Kaikella kunnioituksella amerikkalaista autoteollisuutta kohtaan ei voida kieltää, että se kyllä koneistoon nähden seuraa ihmeteltävän hyvin aikaansa, onpa siitä usein edelläkin, mutta eurooppalainen sentään vielä toistaiseksi on ylivoimainen, jos vaunun kauneus tulee kysymykseen.<sup>695</sup>

*Suomen Kuvalehden* numerossa 12/1924 julkaistiin viiden sivun mittainen artikkeli muistuttava myynti-ilmoitus ”Ammattimiehen autonosto”, jonka alaotsikkona oli ”tilasto ja tekniikka autonomistajan neuvonantajana”. Erialaisten teknisten ominaisuuksien esittelyjen jälkeen pitkän tekstin päätti seuraava yhteenvedo: ”Auton tulee olla kaunis, kauemman aikaa tyydyttääkseen omistajaansa. Jos se on ruma, hän väsy siihen ennemmin tai myöhemmin, olkoonpa auto sitten muuten kuinka hyvä tahansa.”<sup>696</sup> Auton kauneus oli ilmoittajan mukaan moottoria ja suorituskykyäkin tärkeämpää. Auton ulkonäöllä ja kauneudella oli siis merkitystä myös autoalan vaikuttajien, autoteollisuuden ja -kaupan parissa toimivien miesten mielestä, vaikka ul-

---

<sup>693</sup> Sparke 1995, 135–139; Scharff 1999, 133; Sparke 2005, 22.

<sup>694</sup> Clarke 2007, 48–49.

<sup>695</sup> Weilin 1924, 340.

<sup>696</sup> Ammattimiehen autonosto. *Suomen Kuvalehti* 12/1924, ilmoitussivu.

konäkökysymysten toistuvasti esitettiin kiinnostavan enemmän naisia.

Suomen Automobiili Klubi järjesti elokuussa 1924 autojen ensimmäiset kauneuskilpailut, jossa arvioitiin autojen eri ominaisuuksia: 1) vaunun muodon ja värin hienoutta, 2) mukavuutta kuten istuimien muotoa ja sijoitusta, ”vaunuunastuntaa”, ovitaskuja, säilytyskomeroita, nahkapäällysteitä jne. 3) varusteita: lamppujen lukumäärää, tuulensuojalaitteita, varapyöriä, matkatavarainkannattimia, laukkuja, merkinantolaitetta, kädenripoja, jalantukea, ”astuinlaitetta” jne. Kauneuskisassa arvioidut vaunut oli jaettu neljään eri luokkaan: I) yksi-, kaksi- ja kolmeistuimiset vaunut, II) neli-istuimiset vaunut, III) kuusi-istuimiset vaunut ja IV) umpinaiset vaunut, ”istumapaikoista huolimatta”. Kisan umpivaunujen luokan voitti johtaja R. Hesselin, jonka Essex-vaunussa lisävarusteena ollut radio mainittiin erikseen. Kolmihenkisen tuomariston muodostivat arkkitehti, tekniikan tohtori Carolus Lindberg, tunnettu katsastusmies, insinööri Thorwald Tavast ja rouva Anna-Marie Weckman.<sup>697</sup> Tuomariston kokoonpanossa Lindberg ja Tavast edustivat teknistä osaamista ja Weckmanin ilmeisesti katsottiin naisena ymmärtävän autojen esteettisiä ominaisuuksia.

*Suomen Kuvalehden* ulkomaan uutisia esittelevällä sivulla kuvattiin vuonna 1927 Pariisissa järjestettyjä autojen kauneuskilpailuja kuvan ja kuvatekstin välityksellä: ”Parisissa järjestettiin äskettäin kauneuskilpailu autoille, joiden siroutta katselemaan oli saapunut paljon yleisöä. Kuvassa nähdään palkintotuomarit työssään.”<sup>698</sup> Kuvassa näkyy hattupäisiä ”herrasmiehiä” tutkimaan auton ominaisuuksia. ”Siro” autoa kuvaavana adjektiivina oli yleinen 1920-luvulla sekä mainonnassa että muussa kirjoittelussa. Esimerkiksi Studebaker-autoa mainostettiin piirroskuvalla, jossa nainen katseli autoa ja mainosteksti kertoi:

On erittäin kiintoisaa katsella uutta STUDEBAKER autoa. Arvostelija huomaa siinä lujan rakenteen ohella siroutta ja sopusuhtaisuutta, sekä tulee vakuutetuksi siitä, että tällä autolla olisi mukavaa ja turvallista matkata vaikka maailman ääriin.<sup>699</sup>

<sup>697</sup> Suomen Automobiili Klubin vuosikokous pöytäkirja 31.1.1925. Mobilia ALa1.

<sup>698</sup> Ulkomaan uutiskuvia. *Suomen Kuvalehti* 32/1927, 1198.

<sup>699</sup> Studebaker mainos. *Suomen Kuvalehti* 26–27/1925, ilmoitussivu.

Myös ajan kirjallisuudessa autojen ulkonäköä, väriä ja muotoa, kuvailtiin hyvin tarkkaan. Michael Arlenin romaanin *Vihreä hattu* minäkertoja kuvaili näkemäänsä Hispano-Suiza -loistoautoa ihailleen: ”Kuin suuri keltainen hyönteinen, joka perhoselämästä on pudonnut maan päälle, lepäsi se sirona ja viehättävänä Shepherd Marketin yössä.”<sup>700</sup>

Autojen tuli olla kauniita myös sisältä. Autoilijalle sopivista joululahjoista kertovassa artikkelissa lueteltiin, millaisia mukavuutta ja kauneutta tuovia lisävarusteita autossa tulisi olla:

Auton sisustus mukavuuksiin ja kaunistuksiin kuuluvat peili, kello ja tuhka-kupit, viimeksi mainitut melkeinpä välttämättömät jokaisessa kupé-autossa. Kesäaikaa varten on siro kukkavaasi sangen sopiva joululahja. Auton kukkavaasissa olevat kukkaset somistavat auton sisustusta samalla kun ne ovat osoituksena hienostuneesta kauneustajunnasta. Kaikilla näillä pikkuesineillä on auton kokonaisuudessa esteettinen vaikutelmansa, joka pian pistää syrjäisenkin silmään.<sup>701</sup>

Kaksikymmenluvun puolivälin jälkeen tapahtunut muutos autojen värien ja virtaviivaistumisen suhteen herätti kiinnostusta ja sai palstatilaa muissakin kuin varsinaisissa moottori- ja autoalan lehdissä. *Suomen Kuvalehdessä* julkaistiin syksyllä 1926 kahden jutun sarja ”Automerkit 1927 alkavat saapua”. Ensin esiteltiin Buick-auton vuoden 1927 mallin muutoksia ja pari numeroa myöhemmin Packard-auton uutuuksia. Huomiota näissä jutuissa kiinnittää autojen esittelyn ohella lehdistön ja autokaupan tiivis yhteistyö. Juttusarjan Packard-autoa esittelevässä lehtijutussa päätoimittaja Wiherjuuri kiitti Autola Oy:n insinööri Aaltoa kutsusta päästä tutustumaan yrityksen uuteen huoneistoon ja Packard-auton uusimpaan malliin.<sup>702</sup>

Seuraavan vuoden syksyllä lehdessä esiteltiin samaan tyyliin vuoden 1928 automalleja. Vuoden 1928 Dodge kuutosen saapuessa toimituksen ulkopuolelle päätoimittaja kuitenkin hämmästyti: ”Olin joutua hiukan ymmälle, en niin paljon auton kuin sen seikan vuoksi, että ratissa istui nainen.” Autoa oli saapunut esittelemään Autocar-toiminimestä neiti Genetz, jota kirjoi-

<sup>700</sup> Arlen 1925, 9.

<sup>701</sup> Joulun lähestyessä. *Autoilija* 8/1927, 51.

<sup>702</sup> L.M.W: Automerkit 1927 alkavat saapua. Minkäläinen on uusin Packard? *Suomen Kuvalehti* 44/1926, 1592.

tuksessa kutsuttiin Suomen ensimmäiseksi naisautokauppiiaaksi. Toimittaja kuvaili ihastuneesti, miten taitavasti neiti Genetz osasi vastata kaikkiin teknisiin kysymyksiin.<sup>703</sup> Valokuvaaja ja automobiiliharrastaja Rainer Stolze on omakustanteisessa suomalaisen autoilun historiaa esittelevässä teoksessaan *Automobiili-vuosisatamme kummajainen* esittänyt, että ”tuskin kenenkään muun suomalaisen naisen osuus maamme automobilismin kehittymiseen on ollut yhtä suuri” kuin kauppaneuvos Maja Genetzin. Maja Genetz aloitti Stolzen mukaan uransa Suomen ensimmäisenä naispuolisena automyyjänä 1920-luvun lopulla ja toimi 1930-luvulla Oy Nikolajeff Ab:n osastopäällikkönä ja saman yhtiön toimitusjohtajana vuosina 1948–59. Vuonna 1955 Genetz sai Suomen Automobiili Klubin plakaatin, joita klubin sääntöjen mukaan annetaan henkilöille, joilla on ”erikoiset ansiot automobilismin kehittymiseen”.<sup>704</sup>

Autojen maahantuojat ja kauppiat kutsuivat lehdistön edustajia tutustumaan autoihin ja lehdistö myös otti yhteyttä autoalaan esitelläkseen autoutuuksia lukijoille. Lehtiartikkelien muotoon kirjoitetut automainokset eivät olleet harvinaisia. Merkillepantavaa on myös se, että *Suomen Kuvalehti* arpoi autoja vuosikertatilaajilleen. Buick-merkkinen auto oli arpajaisvoittona lehden tilaajille vuonna 1926 ja keväällä 1929 suurkilpailun palkintona. Lehden päätoimittaja kuvaili vuoden 1927 Buick-mallia seuraavasti:

Ulkonäöltään palvoo Buick edelleen kauneutta: kapean ja solakan täytyy nyt olla sekä muotinuken että muotiauton. Värit ovat käyneet myös rohkeammiksi – käytännöllisyydenkö kustannuksella vai ei, on eri asia.<sup>705</sup>

Viittaus muotinuken kytkee autojen muodon naisten muotiin ja ulkonäköön. Muodikas auto ja nainen olivat kapeita ja solakoita. Muodikkaaseen uuden naisen ”Flapper”-figuuriin Yhdysvalloissa ja Euroopassa kuului poikamainen olemus, laihuus ja lattarintaisuus, jota tavoiteltiin muun muassa rintoja sitomalla ja ruokavaliolla.<sup>706</sup>

<sup>703</sup> L.M.W.: Vuoden 1928 automerkit saapuvat. Minkälainen on uusin Dodge? *Suomen Kuvalehti* 43/1927, 1649.

<sup>704</sup> Stolze 1983, 55.

<sup>705</sup> L.M.W.: Automerkit 1927 alkavat saapua. Minkälainen on uusin Buick? *Suomen Kuvalehti* 41/1926, 1467.

<sup>706</sup> Rossi 2003, 36.

Toisessa Packard-autoa esittelevästä journalismin ja mainonnan rajoja hämärtävästä lehtijutusta ilmenee myös kuluttajien merkitys autoteollisuudelle. Automyyjä totesi, että mikään automerkki ei voinut nykyään enää olla ilman ”vuosivaltteja” eli vuosittaisia uudistuksia: ”Yleisö, tuo oikullinen kaikkivaltias, haluaa niitä ja autotehtailijoilta ei puutu kekseliäisyyttä tyydyttää tätäkin puolta [...]”<sup>707</sup> Yleisön merkitykseen viitattiin myös vanhan Fordin muistolle kirjoitetussa jutussa *Suomen Kuvalehdessä* vuonna 1928, jossa kerrottiin Henry Fordin antaneen ”kuolemantuomion” T-mallilleen toukokuussa 1927: ”Tosiasiaa ei kuolemantuomiota antanut Ford, vaan yleisö.”<sup>708</sup>

General Motorsin Alfred P. Sloan oli pioneeri autojen vuosimallien käsitteen keksimisessä sen lisäksi, että hänen ansiostaan kuluttajat saivat nyt liukuhihnalla tehtyjä autoja myös muissa väreissä kuin mustana. Joka vuosi suunniteltiin uusi malli, joka poikkesi edellisen vuoden mallista. Ford piti kiinni yhden auton mallista, jossa T-mallia tehtiin vuoteen 1927 asti ja A-mallia vuosina 1928–1938.<sup>709</sup>

Fordin uutta A-mallia mainostettiin *Suomen Kuvalehdessä* vuonna 1928 piirroskuvalla, jossa nainen istui ratin takana ja mies nojasi avonaisen oven vierellä autoon jalka astinlaudalla. Mainos kertoi uudesta mallista näin:

Siinä on sekä viiva- että väriskauneutta, koska näitä kumpaakin pidetään välttämättöminä nykyaikaisessa autossa. Mutta kaikkea tätä ulkonaista kauneutta tärkeämpi on kuitenkin sisäisten osien lujuus, teho ja mekaaninen kauneus, sillä juuri niistä riippuu vaunun suorituskyky ja arvo.<sup>710</sup>

*Autoteollisuus*-lehden artikkeli kertoi, mikä autokauppiaan mielestä oli autossa lopulta kaikkein tärkeintä. Teksti palauttaa samalla autoon, isäntäänsä palvelemaan koneeseen, maskuliinisuuden:

Tässä kauneuden palvomisessa menemme kuitenkin sentään ehkä liian pitkälle, sillä auto ei ole huonekalu tai koruesine, joka kauneudellaan palvelee

<sup>707</sup> L.M.W: Automerkit 1927 alkavat saapua. Minkäläinen on uusin Packard? *Suomen Kuvalehti* 44/1926, 1592.

<sup>708</sup> Vanhan Fordin muistolle. *Suomen Kuvalehti* 4/1928, 128.

<sup>709</sup> Cowan 1997, 231.

<sup>710</sup> Ford Motor Company of Finland Oy: n uuden Fordin mainos. *Suomen Kuvalehti* 38/1928, ilmoitussivu.



ostajaansa, vaan se on kone, jonka on mahdollisimman kauan kyettävä kuljettamaan isäntäänsä säästä ja tieoloista riippumatta. Autoa tarkastettaessa ja *arvosteltaessa* sekä etenkin ostoa suunniteltaessa *on siis kiinnitettävä huomiota myös auton moottoriin.*<sup>711</sup>

Autoteollisuus, Alfred P. Sloanin johtama General Motors ensimmäisenä, oivalsi markkinoilla olevan tilaa yksilöllisen näköisille mutta edullisille autoille. Autojen muotoilun virtaviivaistumisen, ”kaunistumisen”, lisävarusteiden kasvun ja värien monimuotoistumisen esitettiin olevan naisten lisääntyneen mielenkiinnon syytä.

Brittiläinen Martin Pugh on kuitenkin esittänyt, että erityisesti miehistä tuli muodin ja kulutuksen uhreja, joiden rahaa ja aikaa auto enenevässä määrin alkoi viedä. Ostettuaan ensimmäisen auton miesten oli ostettava tehokkaampi malli, vaikka eivät tätä tarvinnut. Sotien välisestä ajasta Britanniassa puhuttaessa Pughin väite ja suoraviivainen vertaus myöhempien sukupolvien (miespuolisiin) tietokoneiden omistajiin vaikuttavat kuitenkin historiattomilta. Pugh väittää, että autosta muodostui keskeinen miesten emotionaalisen ja sosiaalisen elämän keskus, joka auttoi miehiä määrittelemään itsensä. Pughin väite tuntuu hivenen liian suoraviivaiselta, etenkin kun hän heti tämän jälkeen myöntää, että autojen markkinoinnissa käytettiin paljon liioittelua ja ylimainontaa auton merkityksestä ja henkilöautojen määrät olivat vielä suhteellisen vähäisiä 1930-luvun lopun Iso-Britanniassa.<sup>712</sup>

Sean O’Connellin esittää uskottavamman tulkinnan. O’Connell on ehdottanut, että Britanniassa luokka oli merkittävässä roolissa tässä prosessissa. Vaikka naisten vaikutuksesta puhuttiin julkisesti, tyylikkäiden, uusien autojen ostaminen merkitsi samalla sosiaalisen aseman ilmaisua molemmille sukupuolille, ja erityisesti miehille, jotka useimmissa tapauksissa ostivat auton.<sup>713</sup>

Automarkkinat alkoivat tarjota edullisia autoja, jotka poikkesivat muutaan ”jokapojan” autoon kiinnittyneestä maskuliinisuudesta. Samalla kun auton ”kauneus” ja värit feminiinistivät autoa materiaalisena objektina, nämä määreet uudelleen kiinnitettiin naissukupuoleen ja feminiinisyyteen.

<sup>711</sup> *Autoteollisuus* 1/1928, 1.

<sup>712</sup> Pugh 2009, 244.

<sup>713</sup> O’Connell 2000, 187.

Etnologi Lotta Wessbergin mielestä on jossain määrin kulunut latteus, että naiset valitsivat auton värin. Hänen aineistonsa vahvisti kuitenkin juuri tämän. Aineistona käytettyyn vuonna 1997 tehtyyn kyselyyn vastasi 131 henkilöä, joista ainoastaan yksi mies vastasi lempivärinsä autossa olevan turvallinen metallinharmaa. Muiden miespuolisten informanttien vastauksista Wessberg teki johtopäätöksen, että heitä ei juuri kiinnostanut auton väri. Naispuoliset informantit puolestaan muistelivat eri autojen värejä, kun taas mallilla ei ollut niinkään suurta merkitystä.<sup>714</sup>

Wessbergin tutkimustulos vahvistaa tutkimuksen alussa esittämäni väitettä, että 1920-luvulla syntyi syvään juurtuneita käsityksiä sukupuolen ja autoilun suhteesta. 1920-luvun autoilujulkisuudessa toistettiin käsitystä, jonka mukaan juuri naiset olivat syynä autojen värivalikoiman kasvamiseen. Tällainen representaatio auton väristä kiinnostuneesta naisesta on samalla tuottanut sukupuolta: naisten myös oletetaan olevan kiinnostuneempia autojen väreistä kuin miesten.

### 3 Vaunu naiselle ja miehelle

Joidenkin automerkkien mainonnassa huomio kiinnittyy siihen, että niitä mainostettiin eri sukupuolille erilaisin argumentein. Tässä luvussa kysyn, millaisia olivat naisten autot ja miesten autot. Miksi ylipäättään oli tarpeen markkinoida eri autoja eri sukupuolille? Vastausta voi lähteä etsimään sekä autoteollisuuden että kuluttajien tarpeista ja modernista kulttuurista. Autoteollisuudelle ja -kaupalle autojen tarjoaminen eri ryhmille laajensi luonnollisesti markkinoita. Kuluttajat puolestaan kaipasivat yksilöllisiä tai siltä näyttäviä autoja.

Filosofi Georg Simmel kirjoitti jo 1900-luvun alussa muodin paradoksaalisuudesta moderneissa yhteiskunnissa. Muodin perusolemuksen kuuluu yhtäältä sosiaalisen samanlaisuuden ja tiettyyn ryhmään kuulumisen tavoittelu ja toisaalta pyrkimys yksilölliseen erottautumiseen.<sup>715</sup> Sosiologisessa

---

<sup>714</sup> Wessberg 2001, 42.

<sup>715</sup> Simmel 2005, 100–111.

kulutustutkimuksessa on käytetty etenkin 1980-luvulla Pierre Bourdieun distinktioteoriaa tai erottautumisen perspektiiviä, jossa keskiluokan rooli on nähty keskeisenä kulutusmallien leviämässä. Keskiluokalla on tämän teorian mukaan alituinen tavoite osoittaa hyvää makuaan muille, jäljitellä ”ylempiään” ja erottautua ”alemmistaan”, ja kuluttamalla ottaa paikkansa yhteiskunnallisessa hierarkiassa.<sup>716</sup>

Eri autonvalmistajien suomalaisissa lehdissä julkaistut mainokset olivat useimmiten suoria käännöksiä alkuperäisistä, siksi Pääkaupungin Automyynti Oy:n ilmoituksen muista automainoksista poikkeava kieli herättääkin huomiota. Fordin mainonnasta vastasi kansainvälinen mainostoimisto Erwin, Wasey & Co Ltd, joka aloitti Suomessa joulukuussa 1925.<sup>717</sup> *Suomen Kuvalehdessä* vuonna 1926 julkaistu lehtijutun tyyliin muotoiltu reklaami ”Rahalla saa ja hevosella pääsöö” kehotti suomalaista kuluttajaa ostamaan Ford-auton seuraavalla tavalla:

Se oli vaarivainaan aikaan se. Että, ”pois pienet tieltä ja akat jaloosta”. Silloin ei ollut vielä nakutettu SEN syntymä, eikä vaarivainakaan ollut hevosta kummempaa mööpelii nähnyt. Mutta pojalla oli jo pyörä ja pojanpoikahan se vasta näki sen uudenajan mörkön. Pojanpojalle nyt puhun: nuorille ja vanhoille, maatiAISille ja kaupunkien kansalle, isäntämiehille ja isännättömille, akkavallan alaisille ja vasta hihalle aikoville, kirkkoherroille ja unilukkareille, tohtoreille ja torpan pojille, kaikille, kaikille. Nyt se on tehtävä ja nyt SE on katsottava. SE asia. Lehdet jo rupeavat puissa hiirenkorvalle. Lumi sulaa kuin hellalla, ja kohta on kesä menossa. Ja kun niin käy on SE jo myöhäistä. Nyt justiin on asia ajateltava, ennenkuin maatyöt alkavat, ja aika on rahaa. Paina se päähäsi äijä ja poika ja lähde kämpästäsi liikkeelle. Jos olet etäällä niin istu junaan, jos lähellä asut, ala apostolin vehkeillä, mutta matkasi määrä olkoon pääkaupunki. Ja sieltä sinä löydät Sen heti asemalta astuessasi. Ja silloin on Sinulle yhtä selvä kuin Sepeteuksen poikain isän nimi, tämä pääasia. Varmuuden vuoksi kysyn: Mikä on: ”Hyvällä pääsee huhmässä, vahvalla vastamässä? Mitä se on? – Se on PÄÄKAUPUNGIN AUTOMYYNTI O.Y: stä ostettu FORD -auto. Ja nyt se on ostettava. Ja sieltä saat sen kohtuuhintaan ja lisäksi reilun kohtelun.<sup>718</sup>

<sup>716</sup> Pantzar 1996, 67; Sassatelli 2009, passim, erit. 91–109.

<sup>717</sup> Heinonen & Konttinen 2001, 61.

<sup>718</sup> Rahalla saa ja hevosella pääsöö. Pääkaupungin Automyynti Oy:n mainos. *Suomen Kuvalehti* 18/1926, ilmoitussivu 660.

Mainoksessa puhutellaan ”kaikkia”, tarkoittaen tällä jokaista suomalaista miestä vaarista pojanpoikaan, tohtorista torpanpoikaan, kaupunkien kansasta maataisiin. Autokauppiaan ajatus potentiaalisen auton ostajan sukupuolesta ei jää tulkinnanvaraiseksi. Pääkaupungin Automyynti Oy myi kohtuuhintaista Ford-autoa miehille. Vaikka mainos on muiden automainosten, mukaan lukien muut Ford-mainokset, joukossa varsin poikkeuksellinen ja se kielensä puolesta vaikuttaakin suomalaiselle kuluttajalle suunnitellulta, se tulee samalla korostaneeksi Ford-autoihin liitettyä miehisyttä.

*Suomen Kuvalehden* joulunumerossa vuonna 1924 mainostettiin Ford Tudor Sedania erityisesti naisten vaununa.<sup>719</sup> Tätä automallia mainostettiin myös *Kotiliedessä* vuonna 1925 samoilla määreillä naiselle sopivaksi ihannevaunuksi:

NAISTEN VAUNU on ennen kaikkea Ford Sedan. Ford-vaunut ovat luotettavia, helposti käsiteltäviä ja mukavia. Umpivaunu suojaa Teidät lialta, sateelta ja tuulelta. Talvellakin matkustatte mukavasti lämpimässä FORD TUDOR SEDAN umpivaunussa.<sup>720</sup>

Naisille suunnatuissa automainoksissa toistuvia termejä olivat auton luotettavuus, helppo ohjattavuus ja mukavuus. On kiinnostavaa, että Riikka Jalosen tutkimien 1950–1980-luvun suomalaisten lehtien naisille suunnatussa automainonnassa toistettiin seuraavia asioita: helppo ohjattavuus, tilavat ja elegantit sisätilat ja vältettiin teknisiä yksityiskohtia.<sup>721</sup> Jalosen tutkimus osoittaa, että autoteollisuuden ja -kaupan naisille kohdistettu markkinointistrategia ei näyttäisi paljonkaan muuttuneen 1920-luvun mainonnasta vielä sotien jälkeisillä vuosikymmenillä. Vaikka tämä herättää pohtimaan markkinoinnin ja naisten todellisten tarpeiden kohtaamisen ongelmaa, niin se kertoo samalla sukupuolittuneiden käsitysten jatkuvuudesta ja sitkeästä juurtumisesta kulttuuriin.

Umpivaunujen säältä ja ulkopuolisten katseilta suojaava kodinomainen sisätila vastasi näitä tarpeita, joita yhtäältä naisten oletettiin kaipaavan ja jotka toisaalta samalla sukupuolittuivat feminiinisiksi auton ominaisuuks-

---

<sup>719</sup> Ford Sedan mainos. *Suomen Kuvalehti* 51–52/1924, ilmoitussivu lehden lopussa.

<sup>720</sup> Ford Tudor Sedan mainos. *Kotiliesi* Joulunumero/1925, 662.

<sup>721</sup> Jalonen 2010, 74.

siksi. General Motorsin Chevrolet-auton mainoksessa automallia kutsuttiin naisen ihannevaunuksi, ja mainoksessa toistettiin kaikkia niitä ominaisuuksia, joita myös muussa autokirjoittelussa oli naisautoilijoihin liitetty aina hennoista naisenkäsistä hermostuneisuuteen asti. Mainoksen mukaan naiset vaativat autolta siroutta, hienoutta ja helppoa ohjattavuutta. Auton moottori ei luonnollisestikaan koskaan saanut olla oikullinen:

Sentähden on CHEVROLET ihanteellinen naistenvaunu. Kaunis, loistelias ja juuri sillä erikoisuuden leimalla varustettu, joka ihastuttaa kaikkia naisia. Sen koskaan pettämätön luotettavuus, sen herkkyyys, joka tottelee pienintäkkin viittausta ja sen ainutlaatuinen kyky livahtaa vilkkaimmassakin katuliikenteessä - kas tässä ominaisuudet, mitkä ovat kuin luotu tottelemaan kah-ta hentoa naisenkättä. CHEVROLET'ia ajaessa on hermostuneisuus kuin tuuleen puhallettu. CHEVROLET on auto juuri häntä varten.<sup>722</sup>

Moon-autoa mainostettiin vuonna 1925 *Suomen Kuvalehdessä* autoa ajavan naisen kuvalla ”vuoden lemmikkiautona”. Mainoskuvassa autoa ajavan naisen vierellä istui mies ja takana toinen pariskunta.<sup>723</sup> Reo-autoa mainostettiin naisille ja miehille. Ilmoituksessa luvattiin voimakkaiden jarrujen toimivan ”heikommallakin kosketuksella” ja kevyen ohjauksen lisäävän yhden hauskuuden ajamiseen: ”Runsas voima, helposti kiihtyvä nopeus, sopusuhtaiset piirteet, kestävä lakeeraus, hyvä tila, kulun mukavuus ja REOn suuri kestävyys ovat ominaisuuksia, jotka ilahduttavat naista ja miellyttävät miestä.”<sup>724</sup> Reo Flying Cloud-mallin mainoksessa vuonna 1927 huomioitiin myös eripituiset autoilijat: ”Reo Flying Cloudin etupenkin asento voidaan nopeasti järjestää kunkin jalkojen pituudelle sopivaksi. Tämä on yksi esimerkki käytännöllisestä mukavuudesta, jolle varsinkin naiset antavat arvon.”<sup>725</sup> Vuonna 1928 *Suomen Kuvalehdessä* julkaistussa Reo Flying Cloud-auton mainoksessa puhuteltiin suoraan naisia:

Arv.Naiset! Haluaisimme Teidän itse ohjaavan tätä vaunua.

<sup>722</sup> General Motors Internationalin Chevrolet-auton mainos. *Suomen Kuvalehti* 38/1927, ilmoitussivu.

<sup>723</sup> Moon-auton mainos. *Suomen Kuvalehti* 16/1925, ilmoitussivu; *Suomen Kuvalehti* 17/1925, ilmoitussivu.

<sup>724</sup> Reo-auton mainos. *Suomen Kuvalehti* 18/1926, 623.

<sup>725</sup> Reo Flying Cloud-auton mainos. *Suomen Kuvalehti* 19/1927, ilmoitussivu.

Jos Te ja miehenne – kuten monet muutkin tänä vuonna – olette aikeissa keväällä ostaa uuden vaunun, niin haluaisimme Teidän itse koettavan Reo Flying Cloudia. Sillä Reo Flying Cloud – jos mikään – on rakennettu naisen ohjattavaksi. Ihastutte suuresti tuntiessanne kuinka helposti voitte käsitellä sitä katujen kulmissa ja maantien mutkissa. Reo Flying Cloudissa tunnette olonne mukavaksi, ja täyden turvallisuuden Teille ja perheellenne takaavat Lockheed hydrauliset nelipyöräjarrut. Ja sen kauniiden piirteiden sulavuus sekä sisustan varusteiden koristeellinen hienous ovat kuin luodut nykyai-kaista naista varten.

Ja miehenne toistaa Teidän ihastuksenne tähän vaunuun – hän tekee sen aivan varmasti, jos hän hiukankaan on niiden monien tuhansien miesten kaltainen, jotka ovat viime vuoden kuluessa ostaneet Reo Flying Cloudin.<sup>726</sup>

Reo Wolverine puolestaan oli mainoksen mukaan naisseurassa ”aina koto-naan”: ”Se on alati ritarillisen palvelevainen ja herkkä sekä noudattaa nais- tensa pienintäkin vihjausta.” Mainoksen piirrettyssä kuvassa hattupäinen nainen seisoi lyhyt hame päällään keskellä luontoa, ja auto näkyi kuvassa kauempana. Mainos kertoi matkustusurheilun olevan Wolverine-autolla silkkaa nautintoa kilometreistä ja ilmasta huolimatta.<sup>727</sup> Naisille suunn- tuissa eri valmistajien mainoksissa auto esitettiin merkillepantavan usein suojelevana ritarina tai ritarilliseksi inhimillistettynä esineenä. Oakland Six auton ilmoitettiin sopivan naisille erityisesti sen helpon ohjattavuuden ja ulkonäön vuoksi:

Naisautoilijoiden, jotka ovat kriittisimmät, tulee tutustua uuteen Oakland Six’iin – sillä tämän auton helppo ohjauskyky tekee sen erikoisesti soveliaak- si *heidän valittavaksensa autoksi*.

Nämä kriittiset autoilijat tietävät antaa arvoa kaikille Oaklandin erikoisil- le eduille, jotka ovat kuin luodut nais-ohjaajaa varten: voimakas, äänenön moottori, joka sallii käyttää korkeinta vaihdetta jopa aivan hitaassa vauhdis- sakin siten helpottaen ohjausta – kumilla eristetty vaununrunko, joka estää kaiken moottorin melun ja tärinän tuntumasta vaunun muissa osissa – hie-

---

<sup>726</sup> Pohjoismaiden Auto-Tuonti Oy:n Reo Flying Cloud-mainos. *Suomen Kuvalehti* 13/1928, ilmoitussivu.

<sup>727</sup> Pohjoismaiden Auto-Tuonti Oy:n Reo Wolverine-mainos. *Suomen Kuvalehti* 32/1928, takakansi.

nostuneet, symmetriset linjat – kestävä, kaunis Duco-lakkaus – kaikki mikä tekee tästä vaunusta Oaklandin.<sup>728</sup>

Mainos antoi ymmärtää, että naiset olivat myös miehiä kriittisempiä valitessaan autoa. Tätä tosin voi tulkita naispuolisia asiakkaita ostamaan houkuttelevana mainosretoriikkana. Oakland Cosmopolitan Six-auton mainoksessa helppoa ohjattavuutta mainostettiin seuraavasti: ”Naisautoilijat pitävät erikoisesti kaikkien polkimien ja vipujen käytännöllisestä sijoituksesta sekä vaunun notkeasta tottelevaisuudesta, jolla se noudattaa pienintäkin ohjauspyörän liikettä.”<sup>729</sup>

Miia-Susanna Koski on *Sata lasissa* -antologiassa julkaistussa artikkelissaan ”Akka ratissa” väittänyt, että 1920- ja 1930-luvun automainonta oli pääosin suunnattu seikkailunhaluisille ja varakkaille miehille. Poikkeuksena hän mainitsee autonvalmistaja Hudson & Co:n, joka käytti mainonnassaan keulakuvana maailmankuulua naispuolista lentäjää Amelia Earheartia. Koski esittää myös, että Yhdysvalloissa suunniteltiin vasta 1950-luvulla ensimmäistä kertaa yksinomaan naisten tarpeita varten muotoiltu auto ”La Femme”. Artikkelista ei käy ilmi, miten auton katsottiin vastaavan naisten erityisiin tarpeisiin muuten, kuin että sen maalipinta oli ”hempeän vaaleanpunainen”.<sup>730</sup> Kuten lukuisat esimerkit 1920-luvulla suomalaisissa lehdissä julkaistuista mainoksista kertovat, naisille suunnattua automainontaa oli olemassa jo paljon 1950-lukua aikaisemmin. Mainoksissa toistetut fraasit ”helppo ohjattavuus” ja polkimien sijoitus antavat ymmärtää, että autojen suunnittelussa pyrittiin huomioimaan myös ihmiskehojen eroavaisuudet, kuten pituus ja fyysinen voima. Naisille suunnatussa automainonnassa ei vedottu seikkailunhaluun vaan ennemminkin korostettiin autojen luotettavuutta ja ”tottelevaisuutta”.

Joitain automerkkejä markkinoitiin erityisesti tietyille ammattiryhmille. Vuoden 1922 *Suomen Kuvalehden Autonumerossa* A.G.A.-vaunun kerrottiin olevan tarkoitettu erityisesti lääkärien ja liikemiesten autoksi varsinkin maaseudulla. Perusteina tälle esitettiin auton käyttökustannuksia, joiden oli

<sup>728</sup> Oy Henry Auton Oakland Six -mainos. *Suomen Kuvalehti* 26/1927, ilmoitussivu.

<sup>729</sup> Oakland Cosmopolitan Six-mainos. *Suomen Kuvalehti* 33/1928, ilmoitussivu.

<sup>730</sup> Koski 2000, 134.

laskettu nousevan kilometrillä vain noin puoleen siitä, mitä virallinen matalokyyti olisi tullut maksamaan.<sup>731</sup> Lehden uutissivuksi nimeämälle palstalle tieto oli todennäköisesti saatu suoraan autonvalmistajan ja maahantuojan markkinointiviestinnästä sillä samana vuonna lehden toisessa numerossa Ab Hans Koch Oy:n lehtijutun muotoon kirjoitetussa mainoksessa A.G.A.-autoa suositeltiin erityisesti niille, jotka itse kuljettavat autoaan. Suoranaisten ajokustannuksien kumikulutuksineen kerrottiin olevan ainoastaan puolet nykyisestä kievaritaksasta.<sup>732</sup> Buick-auton mainoksissa kerrottiin toistuvasti, että ”Buick-omistajain joukossa on erikoisen monta johtavassa asemassa olevaa miestä”: liikemiehiä, lääkäreitä, lakimiehiä ja insinöörejä.<sup>733</sup>

KOSKA MOOTTORI voimavaroineen pystyy kaikkeen, mitä he siltä vaativat – vielä enempäänkin... Koska alusta ja kori on rakennettu kestävään ankarimpiakin rasituksia... Juuri näistä syistä ovat monet etevät miehet, joilla on tunnetusti selvä ja terävä arvostelukyky – teollisuus- ja liikemaailman johtavat miehet, lääkärit, lakimiehet – vuosikausia asettaneet Buickin kaikkien muiden vaunujen edelle. Se tarjoaa heille juuri sen, mitä he ennen kaikkea vaativat vaunultaan – ehdottoman luotettavuuden.<sup>734</sup>

Auton luotettavuus nousee myös tässä mainoksessa auton tärkeäksi ominaisuudeksi, mutta tässä johtaville ja korkeasti koulutetuille miehille markkinoidussa autossa tehokkuus ja kestävyys, ”moottori voimavaroineen” olivat luotettavuuden tae kauneuden ja helpon ohjattavuuden sijaan. Toisessa Buick-mainoksessa auton ominaisuuksia esiteltiin näin sukupuolittavasti: ”Huomatut miehet valitseva Buick’in sen voimavarojen ja vankan kestävyuden takia – naiset pitävät sitä suuressa arvossa sen eittämättömän komeuden ja mukavuuden vuoksi.”<sup>735</sup>

Citroën-auton ilmoituksessa vuonna 1925 automerkin eri malleja mainostettiin eri ryhmille. Neljälle hengelle tarkoitettua 22-hevosvoimaista umpivaunua mainostettiin kuvalla, jossa muodikas, nuori nainen ohjasi au-

<sup>731</sup> Autouutisia. *Suomen Kuvalehti* 9/1922, 238.

<sup>732</sup> Autoista. *Suomen Kuvalehti* 13/1922, 339.

<sup>733</sup> Ks. esim. Buick-auton mainos. *Suomen Kuvalehti* 29/1928, ilmoitussivu.

<sup>734</sup> Koska he tahtovat saada taatun vaunun. Buick-mainos. *Suomen Kuvalehti* 11/1929, 497.

<sup>735</sup> Buick-mainos. *Suomen Kuvalehti* 12/1928, ilmoitussivu.



toa kyydissään joukko naisia. Kuvateksti kertoi mallin olevan erinomainen kaupunkivaunu. Toisessa kuvassa oli joukko työmiehiä valkoisissa paidoissa lippalakit päässä. Kuvalla mainostettiin kahdeksan henkeä tai 500 kiloa kantavaa ”maamiehen-Citroënia”: ”Citroënia suositellaankin ensi kädessä niille, jotka tahtovat saada täyden vastineen rahoilleen, eivätkä tahdo asettaa rahojaan kalliisiin loistoautoihin tai ostaa halpoja, huonolaatuisia autoja.”<sup>736</sup>

Kuten edellä kuvatuista esimerkeistä ilmenee automainonnassa myös yhteiskuntaluokka ja asema kytkeytyivät sukupuoleen. Huonomaineisen ja epämuodikkaaksi leimatun T-mallin jälkeen Ford pyrki tavoittelemaan uusia kuluttajaryhmiä. Keväällä 1929 *Suomen Kuvalehdessä* esiteltiin Fordin toista autonäyttelyä Taidehallissa ja todettiin uusimman Ford-mallin olevan ”äveriäitten rouvain kaupunkiosvosvaunu”: ”Tämän Fordin hinta on 75,000 ja onkin joku lehti luullut sitä uudeksi Lincoln-vaunuksi.”<sup>737</sup> Sukupuolittunut mainonta myös vahvisti kaksinapaista sukupuolijärjestelmää, jossa miehet ja naiset haluttiin esittää ominaisuuksiltaan ja tarpeiltaan erilaisina ryhminä. Miesten ajateltiin tarvitsevan autoa hyödyllisiin tarkoituksiin ja työhön, naisten vapaa-aikaan ja naisen elämänpiiriin kuuluneeseen kodin hoitoon.

## 4 Vaarallinen auto

### *Romanttinen auto*

Auton omistaja on siinä suhteessa onnellisessa asemassa – sanoimme – että jos hän tahtoo lystäilemään ei muuta kuin vaunu liikkeelle ja pidetyt ystävät mukaan ajelulle. Kuvitelkaa sitä nautintoa, minkä tarjoaa ajelu esim. elokuun kuutamoisella illalla luonnon helmassa hyvien ystävien kanssa. Uskon monen lemmenvalan tulleen autossa annetuksi meidänkin maassamme ja kuten ennustetaan, tulevat autossa tai moottoripyörässä (tai ainakin ajelulla oltaessa) useammat avioliittolupaukset tehtyä. Sinnepään kehitys kulkee.<sup>738</sup>

<sup>736</sup> Citroën-mainos. *Suomen Kuvalehti* 15/1925, ilmoitussivu.

<sup>737</sup> Autokausi alkamassa. *Suomen Kuvalehti* 12–13/1929, 583.

<sup>738</sup> Nimimerkki Petteri: Onko autoilijana hauska olla? *Suomen Autoilijalehti* 1/1927, 12.

Nimimerkki Petteri pakinoi näin Suomen Autoilijaliiton lehden ensimmäisessä numerossa keväällä 1927. Eri lehdissä julkaistuissa humoristisissa ja romanttisissa tarinoissa, ajanvietekirjallisuudessa, elokuvissa ja jopa sarjakuvissa ja postikorteissa auto alkoi edustaa romanttisten kohtaamisten ja parisuhteiden rakentumisen tilaa ja välikappaletta. Suomalaisessa julkisuudessa esitetyt autoiluromanssit artikuloivat ennen kaikkea heteronormatiivista seurustelua ja parisuhteen mallia, muut seksuaalisuudet olivat aikakaus- ja moottorilehtien kirjoittelussa vaiettuja ja julkisuudesta piilossa olevia. Tarinoissa mies ajoi ”riiulle” naista tapaamaan, mies ja nainen ajoivat autolla lemmenseikkailuihin ja autossa vannottiin lemmenvaloja. Autossa oltiin yhtä aikaa esillä ja piilossa, ja sillä pääsi nopeasti ajamaan pois sukupuolimoraalia arvioivien silmien alta. Pakinoitsija Agapetus esiteli auton ”kuherteluun ja flirttaamiseen” sopivaksi paikaksi seuraavalla tavalla:

Nainen on Eeva ja käärme on hänen konttoripäällikkönsä, ja kun nämä yhdessä iskevät silmänsä autoilijaan, niin voivat he yhdessä teetättää kummallisia asioita. Autosta määräävä mies on mitä halutuin weekend-toveri, ja me ymmärrämme sen hyvin, sillä milloinkaan ennen ei ihmiskunnan historiassa ole tehty kuhertelua ja flirttaamista varten sen paremmin soveltuvaa keksintöä kuin auto.<sup>739</sup>

Lainauksesta voi samalla lukea, että juuri auto oli se tekijä, joka miehestä teki niin halutun ”week-end toverin”. Nainen taas esitettiin syntiinlankeemuskertomuksen mukaisesti Eevana, joka houkuttelee miehen syntiin autossa.

Elsa Soinin romaanissa *Jumalten ja ihmisten suosikit* piiaksi New Yorkiin lähtenyt minäkertoja käy autoajeluilla suomalaisen ”Mr. Salon” kanssa vapaapäivinänsä. Sunnuntairetket kohdistuvat usein uimarannalle, jonka täydeltä paikoitusalueelta, ”pysähdystorilta”, autojonot matelivat päivän päätteeksi hitaasti pois. Monista autoista kuului ”hellää hyminää ja näkyi iloista, arkailematonta lemmenleikkiä”, mutta viattoman Ainon ”toveri” siirtää vain hellästi käden tukemaan torkkuvaa tyttöä. Tarinan edetessä her-

---

<sup>739</sup> Agapetus 1930, 209.

ra Salosta tulee Eino ja autoretkiä tehdään johonkin nurkkaukseen, jossa sammutetaan lyhdyt ja suudellaan.<sup>740</sup>

*Autoilija*-lehden pakinassa Jahvetti ja Sandra lähtevät marjametsään Jahvetin ystävän Aapelin uudella autolla. Molemmat ovat ensimmäistä kertaa auton kyydissä. Aapelin autosta syntyy riitaa, kun Sandra kehuu sitä hyväksi. Jahvetti suuttuu niin, että jääkin pois kyydistä. Sandran ja Aapelin automatka sen sijaan jatkuu tämän jälkeen romanttisemmissa merkeissä:

Tämän laatusilla retkillä tapahtuu aina jotain yllättävää, jos retkeilijät ovat esim. tyttö ja poika nim. silloin tapahtuu luonnollisesti se vanha, mutta aina uusi juttu, se että Aamor kietoo pauloihinsa nuoret retkeilijät ja ampuu armottomat nuolensa heidän nuoriin sydämiin. Ja näin onnettomasti kävi myöskin Aapelille ja Sandralle. Osaksi voi vaikuttaa heidän toistensa löytämiseen myöskin se että Jahvetti jäi pois seurasta.<sup>741</sup>

Suomessa polkupyörä oli vielä todellisuudessa se väline, joka mahdollisti romanttiset retket useammalle nuorelle kuin auto. Polkupyörä ei kuitenkaan tarjonnut yhtä suojaisaa sisätilaa romanttisille kohtaamisille kuin auto, eikä sillä päässyt yhtä nopeasti pois valvovien silmien alta. Suomalaista maa-laisnuorisoa ja polkupyöräilyä tutkinut Saara Tuomaala on todennut, että 1920-luvulla lisääntynyt vapaa-ajan pyöräily liitettiin urheilun ohella myös heterososiaaliseen ja -seksuaaliseen seurusteluun. Polkupyörällä lähdettiin kahden kesken ”saatille” tai vapaa-aikaa vietettiin tyttö- ja poikaporukassa pyöräretkillä.<sup>742</sup>

Varhainen kuvaus polkupyöräilevästä lemменparista löytyy Maiju Lassilan (1868–1918) romaanista *Rakkautta* (1912), jota kirjallisuuskriitikko Vesa Karonen on herkullisesti analysoinut teoksen uuden niteen esipuheessa. Lassilan ”tragillinen lemмен tarina” (kirjailijan tahallisesti väärin kirjoittama alaotsikko) on sekä rakkauskertomus että Suomen ensimmäinen urheiluroomaani ja parodiaromaani. Lemmenpari neiti Maiju Lassila (kirjailijan minä-kertoja fiktiivisesti toisena sukupuolena esitettynä kuin kirjailija

<sup>740</sup> Soini 1926, 177–178, 187.

<sup>741</sup> Samuli: Miten Jahvetti jäi pois seurasta? *Autoilija* 3 /1928, 22.

<sup>742</sup> Tuomaala 2003, 357; Männistö-Funk 2010, 64–67.

todellisuudessa oli) ja Sortavalan lyseon käynyt ylioppilas Petteri Ikonen pyöräilevät luontoon, josta samoin kuin pyöräurheilusta kirjailija on kehittänyt eroottisesti vihjailevia kuvia. Urheilun fyysisyys yhdistyy romaanissa lemмен lihallisuuteen, jossa hameet repeytyvät, kintut poljetaan turvoksiin, rasvataan kuumenevia (pyörän) laakereita ja huolehditaan (pyörän) kumiin kestävydestä. Karonen toteaa kirjan esipuheessa satiirisesti, että kyllä kirjailija Lassila ajan varmuuskumit, ”kautschuk-suojat”, tunsi. Karonen kutsuu polkupyörää ”seksuaaliseksi ajokaluksi”. Polkupyörä on tässä sivistyneistöromaanissa naisen vapautumisen välikappale ja edustaa kansankuvan murrosta modernisaatioon, tekniikkaan ja urheiluun.<sup>743</sup>

Myös elokuvissa ja niiden mainoksissa autolla alkoi olla yhä keskeisempi rooli seurustelun, romanssien ja sukupuolimoraalia vastustavien kohtaamisen paikkana, jossa mies ja nainen kohtasivat. Esimerkiksi Majakka ja Perävaunu -elokuvan *Tarjoilijatar, Taiteilijoita ja Taivaan-valtakunta* mainoksessa *Suomen Kuvalehdessä* vuonna 1924 elokuvan lemmenpari nojailee autoon.<sup>744</sup> Kurt Jägerin ja Ragnar Hartwallin ohjaamassa elokuvassa *Elämän maantiellä* (1927) tarinan roisto on autolla kaahaileva Greeving, jonka paheina ovat myös naiset. Hurjastellessaan autollaan kaksi nauravaa nuorta naista kyydissään Greeving on vähällä ajaa elokuvan päähenkilön Tarinin ja tämän aasin yli.<sup>745</sup>

Autolla oli näkyvä rooli Carl von Haartmanin käsikirjoittamassa ja ohjaamassa suomalaisessa vakoiluelokuvassa *Korkein voitto* (1929). Paroni Henrik von Hagen tapaa entisen rakastettunsa venäläisen madame Vera Vasiljevnan ravintolassa. Madame pyytää illallisen jälkeen viinin ja tupakoinnin äärellä paronia viemään hänet katselemaan Helsingin ympäristöä. Lemmekkään illan, joka on itse asiassa mykkäelokuvassa varsin rohkea kohtaus, jälkeen seuraavana päivänä paroni vie madamen komealla avonaisella automobiililla ensin Kaivopuistoon katselemaan Suomenlinnaa. Madame kertoo haluavansa piirtää vanhoja linnoituksia. Suomenlinnaan

<sup>743</sup> Lassila 1998 (1912), VII-XI; ks. myös Karonen 2007, 189–190.

<sup>744</sup> Mainos A.B. Filmcentral O.Y:n Majakka ja perävaunu-elokuva *Tarjoilijatar, Taiteilijoita ja Taivaan-valtakunta*. *Suomen Kuvalehti* 7/1924, ilmoitusliite.

<sup>745</sup> *Elämän maantiellä* (1927); Salmi 1999, 95,

ei päästetä ulkomaalaisia, mutta paroni järjestää kuitenkin vierailun. Paroni ei tiedä, että naisesta on tullut vakooja, ja että tämä käyttää pahaa aavistamatonta paronia hyväkseen talvisissa maisemissa tehtyjen automobiiliretkien varjolla.<sup>746</sup>

Elokuvan venäläinen madame on maalattu, lyhythiuksinen ja tupakoi-va kohtalokas nainen, ja elokuvan kohtaukset ovat mykkäelokuvien aikaan olleet todennäköisesti hyvinkin rohkeita. Paheellisen naisen kohtalo ei tässäkin tarinassa pääty onnellisesti ilman sovitusta.

Hannu Salmi on todennut, että elokuva ei kaupunkia kuvatessaan kuitenkaan dokumentoi suomalaista kaupunkiympäristöä ja suomalaisen kaupungin todellisuutta ja arkea, vaan se on hakenut esikuvansa amerikkalaistyyllisestä jännityselokuvasta. Elokuvan kaupunki on vapaan seksuaalisuuden ja boheemin elämän paikka.<sup>747</sup>

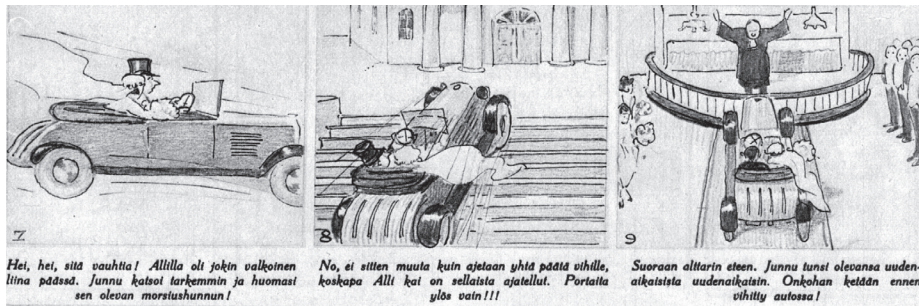
Auto ja autoilutapahtumat esitettiin heterososiaalisen kohtaamisen paikkana myös sarjakuvassa. *Suomen Kuvalehden* vakiosarjakuvasankari Junnu vei ihastuksensa kohteen Allin autokilpailuja katsomaan lehden *Autonumerossa* vuonna 1927, ja nämä fiktiiviset sarjakuvahahmot olivat jopa lehden kansikuvassa. Tämä sarjakuvan viimeinen kuva oli kannessa esitetty valokuvana, mikä sekoitti fiktion ja todellisuuden rajaa. Junnu pyysi Allia kanssaan katsomaan kisoja, eikä ”Allilla ollut mitään ehdotusta vastaan, sillä hän piti autoista ja autoajeluista.” Junnu esitteli Allille eri ajajia: Nordensvanin, Geitelin ja Brandtin, jotka myös todellisuudessa ajoivat kilpaa. Allin jalat väsyivät, mutta Junnu oli unohtanut lompakon kotiin, joten hän ei voinut tarjota automatkaa kilpailuista kotiin. Junnun kilpakosijat Niku ja Naku tarjosivat Allille paikkaa autossaan, ja Junnukin pääsi kuljettajan viereen.<sup>748</sup>

Tarinat, joissa auto johdatti parin avioliittoon, muodostavat oman ryhmänsä romanttisten autoon liittyvien kertomusten joukossa. Autolla ajettiin kirjaimellisesti vihille *Suomen Kuvalehdessä* julkaistussa Junnu-sar-

<sup>746</sup> *Korkein voitto* (1929).

<sup>747</sup> Salmi 1999, 96–97.

<sup>748</sup> Junnu vie Allin autokilpailuja katsomaan. *Suomen Kuvalehti* 8/1927, ilmoitussivu ja kansi.



Kuva 8: Junnu ja Alli ajavat vihille sarjakuvassa. Veli Giovanni: Junnu käy autonäyttelyssä. Suomen Kuvalehti 8/1928, 317.

jakuvassa, jossa sarjakuvahahmot Junnu ja Alli ajavat autolla kirkon raput ylös. (Ks. kuva 8)<sup>749</sup>

Tarinoihin ja kertomuksiin oli merkillepantavan usein rakennettu sisään ajatus, että avioliiton myötä myös yhteiskunnallinen asema kohosi. Tästä oli kysymys esimerkiksi *Suomen Kuvalehdessä* vuonna 1924 julkaistussa kertomuksessa tavaratalon myyjättärestä, Miss Dorothy Johnstonesta, joka tarinan lopussa päättyy Mrs Willy Knightiksi. Rikkaan miehen poika Mr Willy Knight Junior oli jo viikkojen ajan käynyt myyjättären tiskillä ostelemassa parfyymejä ja yrittänyt lahjoittaa niitä tytöllekin sekä pyytänyt tätä mukaansa teatteriin. Lopulta tavaratalon johtaja puuttui asiaan eräänlaisena haltijakummina tässä aikuisten sadussa. Johtaja pyytää tyttöä saapumaan huoneeseensa, jossa Willy Knight Junior odottaa ja pyytää tyttöä taas ulos kanssaan. Johtaja lahjoittaa köyhälle tytölle puvun, jotta tämä pääsee oopperaan miehen kanssa.

Ja se ihme tapahtui, että Mr. Willy Knight, rikkaan miehen poika, joka olisi voinut saada ketä hän vain osotti, ”tuli riippuvaksi”, kuten ystävät sanoivat. Tuli riippuvaksi pesijän tyttärestä. Ja kun tämä nyt Mrs Willy Knightina tuli hienolla autollaan ajaen entiseen myymäläänsä, katseli moni pieni myyjätär ihastuneena häntä ja huumautui vaarallisista unelmista. Ja unelmoidessaan Miss Dorothysta hymyilivät he suloisesti miehille ostajille. Oli niin vaikea vastata kieltäen heidän kutsuihinsa, jotka saattoivat viedä rikkauteen ja kunniaan.<sup>750</sup>

<sup>749</sup> Veli Giovanni: Junnu käy autonäyttelyssä. *Suomen Kuvalehti* 8/1928, 317.

<sup>750</sup> Mr. Micawber: Amerikkalaista rakkautta. Tunteellinen pikku juttu. *Suomen Kuvalehti* 18/1924, 563.

Miehen nimi Willy Knight viittasi Willy's Knight automerkkiin. Tarina sisälsi myös moraalisen opetuksen, että jokainen myyntitiskeillä kutsuja esittänyt mies ei ollut nimeltään Knight eikä näin ollen sen arvoinen, että heidän matkaansa olisi sopivaa lähteä. Dorothy-neidin ”ainokainen voitto sai aikaan lukemattomia häviöitä Mr. O'Connorin suurmyymälässä”, todettiin kertomuksen loppuksi.<sup>751</sup>

*Suomen Moottorilehdessä* julkaistussa pakinassa ”Autolla avioliittoon” nuori nainen on saanut isältään auton lahjaksi. Ajo-opettajaksi hän pyytää erään talon emännätöntä isäntää, joka on päättänyt vuokrata talonsa ja ryhtyä ”hienompaan virkaan sahvööriksi”. Opetuksesta ei kuitenkaan tule mitään, sillä mies kutittelee ja häiritsee naista eri tavoin. Ajo-opettaja kyselee naiselta, onko tällä ”parempi puolisko”. Kiusaantunut nainen päättää hankkia uuden opettajan. Hänen veljensä kuitenkin kieltäytyy antamasta opetusta perustellen kieltäytymistään seuraavasti: ”Naiselle ei ole tarpeellista matkia miestä joka asiassa”. Naisen opettajaksi lupautuu insinööri Inkilä, vaikka tarinassa verrataankin (naisten) ajo-opetusta kulkutautiin, joka rai-voaa rinnakkain leikkotukan kanssa. Tarina päättyy näiden kahden romansiin. Perinteisiä sukupuolten paikkoja uusintaen tarinan lopussa todetaan tytön päätyneen avioliittoon opettajansa kanssa ”kauha kädessä uskollisesti läpi koko elämänsä”. Autolla oli tämän liiton muodostumisessa oma merkityksellinen tehtävänsä: ”Letukka [Chevrolet] lennätti tytön avioliittoon”.<sup>752</sup>

Edellisessä tarinassa huomio kiinnittyy ajo-opettajan insinöörin titteliin. Monessa muussakin romanttisessa tarinassa ja viihderomaanissa teknisen alan koulutuksen saanut autoileva mies oli sankari, jonka ammatti tai koulutus näyttää ikään kuin alleviivanneen miehen asiantuntijuutta ja sopivuutta aviopuolisona. Esti Heiniön romaanissa *Punainen auto* (1930) insinööri Lauri Taipale ajaa vahingossa nuoren sijaiskodeissa asuneen konttoristin Leena Oravan yli punaisella autollaan ”syrjäisessä maaseutukaupungissa”. Tyttö on pelastanut keskellä katuja seisseen lapsen ja tullut itse auton kumoon töytäisemäksi. Vastuuntuntoinen ja varakas Taipale alkaa onnettomuuden jälkeen pitää huolta tytön hyvinvoinnista maksamalla tälle

<sup>751</sup> Ibid.

<sup>752</sup> Laura Soinne: Autolla Avioliittoon. *Suomen Moottorilehti* 12/1927, 501–503.

yksityishuoneen sairaalassa ja ottamalla selvää, mitä voisi tehdä tytön hyväksi. Insinööriin ja konttoristin välille kehkeytyy ensin ystävyysuhde. Nuori insinööri hakee autollaan sairaalasta tytön, jolle harvinainen automatka on elämys:

Hän oli harvoin ajanut autossa eikä koskaan istunut ohjaajan vieressä tämän omassa uhkeassa laatuvaunussa. Hän rakasti punaista hirviötä – olkoon, että tämä oli töytäissyt hänet epäystävällisesti katukivetykseen ja katkaissut sääri-  
luun. Se oli samalla aiheuttanut hänelle ennen aavistamattoman onnen ajan.<sup>753</sup>

Helsingissä arvostetulla Engelinaukiolla asuvan insinöörimiehen ja syrjäisestä maaseutukaupungista tulevan kouluttamattoman ”löytölapsen” romanssiksi kehkeytyvässä suhteessa punaisella autolla on keskeinen rooli. Auto johdattaa tämän epätodennäköiseltä vaikuttaneen erilaisista sosiaalisista lähtökohdista tulevan parin auto-onnettomuuden ja arjen vaikeuksien kautta onnelliseksi tarkoitettuun loppuun: avioliittoon.<sup>754</sup> Kirjailija Heiniö ironisoi viihdelukemistoja, vaikka noudattelikin romaaneissaan uskollisesti niiden perusratkaisuja.<sup>755</sup>

Kirjan jatko-osassa *Punaisen auton uusi ohjaaja* Leena saa insinööriin rouvana sosiaalisen nousun myötä uudenlaista vapautta päättää päiviensä kuluksaan. Kirjan nimi viittaa Leenaan punaisen auton uutena ohjaajana, mutta hänen vaikutusmahdollisuutensa ohjata omaa elämäänsä ovat lopulta rajalliset. Aviomiehen veli alkaa antaa Leenalle ”moottorikasvatusta”, ja heistä tulee hyvät ystävät. Nuori rouva Taipale uskoutuu ajo-opetusta antavalle Heikille avioliitossa olemisen vaikeudesta ja omista koulutusta ja ammattia koskevista haaveistaan. Aviomiehen kanssa mahdollisesta työpaikasta käydyn riidan jälkeen Leena miettii, että autolla ajaminen oikein lujaa vauhtia, ”niin että sähköpylväät vain vilahtelisivat kuin salamat” varmasti auttaisi rauhoittumaan ja viilentämään mielen. Romaanin loppu on konventionaalinen. Raskaaksi tuleminen palauttaa taas aviomiehen rakkauden, ja vaikka Leena yrittää vielä haaveilla itsenäisemmästä elämästä lasten kasvettua,

---

<sup>753</sup> Heiniö 1930, 61.

<sup>754</sup> Heiniö 1930, passim.

<sup>755</sup> Aarnio & Loivamaa 1999, 73.



aviomies toteaa: ”Lapset tarvitsevat aina ikioman pikku äitinsä.”<sup>756</sup> Autolla ajaminen tuo romaanin toimeettomalle vaimolle vapautta liikkua ja purkaa turhautumistaan avioliiton ja seuraelämän konventioita kohtaan, mutta loppujen lopuksi hänen vapautensa on rajallista ja keskiluokkaisen sukupuolijärjestelmän säätelemää. Auto valjastettiin näin osaksi kuvaamaan vallinnutta sukupuolijärjestystä, jossa keskiluokkaisen naisen paikka oli kotona ja hänen tärkein roolinsa oli olla vaimo ja äiti. Auto toi tähän joustoa, mutta vain tietyissä rajoissa.

Yhdysvaltalaisen 1900-luvun naiskirjailijoiden romaanien ja auton suhdetta tutkineen Deborah Clarken mukaan kirjailijat osoittivat hyvin tiedostavansa auton lupaukset henkilökohtaiseen vapaaseen liikkumiseen ja tutkivat sen mahdollisuuksia toimia myös voimaantumisen välineenä. Julkiset tiedotusvälineet ja porvarillinen autoteollisuus pyrkivät vaikuttamaan siihen, mikä on naisen paikka autoilukulttuurissa. Naiskirjailijat puolestaan usein uhmasivat pyrkimyksiä käyttää autoa naisten kontrolloimisen tai kotitalouteen sitomisen välineenä.<sup>757</sup> Tässä tutkimuksessa aineistona käytetyistä romaaneista löytyy samanlaisia pyrkimyksiä kuin Clarken tutkimista romaaneista.

*Suomen Kuvalehdessä* julkaistussa fiktiivisessä kertomuksessa sepän poika Pekka Niiskuttajasta romanttiseksi miessankariksi nousee työmies, jolla on erityinen taito: hän osaa korjata auton kuin auton. Pekka ihastuu Lucina Laakeriin, joka ajaa vanhaa, rämisevää Republica-autoa. Pekka odottaa, että tämän ikivanha auto hajoaisi ja tämän tekosyyn varjolla hän pääsisi kohtaamaan myös Lucinan: ”Mutta kone ei streikannut, sen taakka oli liian suloisen kevyt, se oli aivan kiihoittavan kevyt.” Ikäväkseen Pekka lukee sanomalehdestä, että Lucina on Helsingissä kihlautunut erään suuren autoliikkeen edustajan, Jaakko Kasellin kanssa. Tyttöön rakastunut Pekka jatkaa haaveilemista ja päättää eräänä syksyisenä sunnuntaina lähteä poimimaan kanervia, kun hän kohtaa tytön sulhasineen rikkoutuneen auton parista. Pekka korjaa auton, jolle Lucinan sulhanen ei osaa tehdä mitään. Pekka katselee ”tyynesti ja arvokkaasti” miestä, ”jonka piti olla suuren autoliikkeen

<sup>756</sup> Heiniö 1931, 125–130, 146 165 ja passim.

<sup>757</sup> Clarke 2007, 13.

edustaja, mutta joka ei ymmärtänyt hölyn pölyä Republican kaasuttajasta.” Kotimatalla Lucina istuu Pekan vieressä ja koskettaa Pekan ”työn kovettamaa ja taitavaa kättä”. Kihlaus puretaan ja Lucinan isän, Kauppaneuvos Laakerin suunnitteleman ison autoliikkeen johtajaksi tulee Jaakko Kasellin sijaan ”sellainen mies, joka osasi hoitaa myöskin Republicia”.<sup>758</sup>

Edellinen *Suomen Kuvalehdessä* vuonna 1926 julkaistu tarina on mielenkiintoinen poikkeus, koska useimmat romanttiset autoilutarinat olivat selkeästi naisille suunnattuja. Tässä kertomuksessa tarinan pääroolissa on rakastunut työmies, ammattimies, joka erityisen autonkorjaamistaitonsa ansiosta saa lopulta romanttisen rakkautensa kohteen itselleen ja jonka asema nousee avioliiton myötä autonkorjaajasta autoliikkeen johtajaksi. Työmiehen maskuliinisuutta kertomuksessa todistavat ”työn kovettamat ja taitavat” kädet. Auton korjaustaidoissa avuton ensimmäinen sulhanen, joka ei ymmärrä ”hölyn pölyä” auton kaasuttajasta leimautuu tämän puutteensa takia epämiehekkääksi, ja hänen kohtalonsa onkin tulla jätetyksi.

Toinen tarina, jossa autonkuljettaja saa lopussa vaimon ja vaunun, julkaistiin *Autoilija*-lehdessä jatkokertomuksena vuonna 1928. Tarinassa Jalmari Jehkonen pestautuu ”gentlemanni-autonkuljettajaksi” nuorelle kauniille leskirouvalle kotimaanmatkalle. Matkalla sattuu erilaisia käännteitä, joissa Jehkonen muun muassa ryöstetään ja hän joutuu sairaalaan. Epäonnen kautta tulee kuitenkin onni, ja Jehkonen iskee salaperäisesti silmää tarinansa kuulijoille: ”Toimita sinäkin itsesi ”gentlemanni-autoilijaksi” ja järjestä itsellesi isku päähän, niin ehkä huomataan, että myös sinä olet syntynyt onnellisten tähtien alla.” Jehkonen saa vaunun ja ”vähän muutakin” eli morsiamen.<sup>759</sup> Tässä fiktiivisessä kertomuksessa tarinan sankari pääsee onnelliseen lopputulokseen eli vaunuun ja vaimoon vetoamalla naisen ”luontaiseen” hoivaviettiin.

Romanttisten tarinoiden ytimessä oli usein ajatus, että juuri auto teki miehestä tai naisesta kiinnostavan. Esimerkiksi Olavi Paavolaisen novelli *Romeo autossa ja Madonna makuuvaunussa* alkoi keskustelulla auton omis-

---

<sup>758</sup> Martti Merenmaa: Tarina sepän pojasta ja Lucinasta. *Suomen Kuvalehti* 40/1926, 1418–1419.

<sup>759</sup> Albin Ahonen: Onnellisten tähtien alla. *Autoilija* 12/1928, 48.

tavasta miehestä. Miss Redge kysyi toiselta naiselta, oliko hän huomannut miehen silmät. Kassanhoitajatar vastasi: ”En, minä olen huomannut hänen autonsa.”<sup>760</sup> Kertomuksessa miehen kiinnostavin ominaisuus oli hänen autonsa. Auton haluttavuudesta myös vitsailtiin, kuten tässä *Autoilija*-lehdessä julkaistussa vitsissä:

Erään englannittaren onnistui ilmoittamalla päästä avioliiton turvalliseen sattuamaan. Ilmoitus maksoi hänelle 7 shillingiä 6 pence’ä ja vihkimismenoihin kului 15 puntaa. Mutta vuoden kuluttua mies kuoli jättäen leskelle perintönä Austin autonsa. Kyllä ilmoittelemisesta väliin näkyy olevan hyötyä.<sup>761</sup>

Työne Jensénin kirjoittama tarina ”Tyttö, joka piti autoista” *Suomen Kuva-lehdessä* vuonna 1927 sisälsi opetuksen, ettei autoa enemmän kuin miestä arvostavalle tytölle käy hyvin. Kertomuksen alussa Irmeli oli lukemassa Hilja Valtosen kirjaa *Älä nuolaise ennen kuin tipahtaa*, kun puhelin soi. Kirjan nimi viittasi myös tämän tarinan opetukseen. Kun Irmeli kuuli, että soittaja on Olavi, hän muisti heti tämän ostaman komean Reo-auton. Irmelin ääni muuttui heti. Hän alkoi flirttailla ja lupasi lähteä Olavin kanssa ulos. Ainoa ongelma oli, että hän oli edellisenä iltana luvannut lähteä ulos Matin kanssa, joka oli kyllä komeampi kuin Olavi, mutta hänellä ei ollut edes Fordia ”saatikka niin hienoa autoa kuin Olavin Reo”. Matti oli hauska poika ja tulisi pettymään, mutta Irmeli huokaisi: ”Minkä hän mahtoikaan sille, että oli ihastunut autoihin!” Irmelin mielestä oli ”todella nautinto istua autossa ja kiittää eteenpäin.” Irmeli pukeutui autoajeluun sopivasti: ”Lyhyt, harmaanruskea takki sopi mainiosti autotakiksi ja oli yllättävästi yhdenvärisen odottavan Reon kanssa.” Tytön päässä oli pikantti, pieni hattu, jonka reuna peitti oikean silmän. Kaupungin ulkopuolella Irmeli sai luvan ajaa, ja hän nautti, kun auto totteli hänen käsiensä jokaisesta liikkeestä. Olavi totesi tytön pitävän autolla ajosta, mutta tämä korjasi ”rakastavansa” sitä. Olavi huomasi, että oli turha yrittää kääntää tytön mielenkiintoa autosta autonomistajaan ja jätti asian sikseen toistaiseksi. Autoretken jälkeen Irmeli ja Olavi menivät ravintolaan, jonne myös Matti

<sup>760</sup> Paavolainen (1929) 2000, 226.

<sup>761</sup> Ilmoittaminen kannattaa joskus. *Autoilija* 1/1928, 26.

saapui ja Irmeliä alkoi kaduttaa, että hän oli lähtenyt Olavin matkaan vain ”tyhmän biilin” vuoksi. Matti pyysi tyttöä tanssimaan ja sanoi tämän olevan tusinatyttö, joka todennäköisesti asetti suuremman arvon autolle kuin miehelle. Tarinan lopussa Olavi saattaa Irmelin kotiin ja yrittää suudella. Irmeli toteaa väsyneenä: ”Palkkioksiko Reolla ajosta?”<sup>762</sup> Nykyaikainen, autoilua rakastava ja kaikki jazzrimputukset ulkoa osaava tyttö sai tarinassa opetuksen, ettei materiaalisuus tuo onnea. ”Komea” ja ”hauska” Matti arvioi tytön tavalliseksi ”tusinatytöksi”.

Auto symboloi viihdekirjallisuudessa myös välinettä, joka erotti avio- pareja toisistaan ja jonka johdosta naisen säädyllyisyys kyseenalaistui. Laila Kantolan ajanvieteteromaanissa *Nuoren naisen päämäärä* auto on paikka, jossa avioliittoonsa pettynyt Leena voi haaveilla avioliittonsa ulkopuolisesta ihastuksesta, ”Loordista”. Romaanissa itsenäistyvä sankaritar ajaa autoa itse, mutta nauttii myös auton hyrinästä vuokra-auton pehmeällä takapenkillä. Kuvitellunkin vauhdin suoma jännitys tuo vastapainoa Leenan pettymystä tuottavan avioliiton aiheuttamalle jännittyneisyydelle. Leena kertoo ihastukselleen ajavansa autoa aina liian kovaa. Kova vauhti, onnettomuuksien riski ja avioliiton ongelmat kietoutuvat yhteen Leenan kertoessa, että hänen miehensä ei suostu tulemaan kyytiin silloin, kun hän ajaa kaupungin ulkopuolelle, sillä aviomies ”ei rakasta ojia.” Romaanin miessankari vastaa romantisoivasti: ”Ojat, joissa saa olla teidän kanssanne, ja auto, jota te ohjaatte, ovat kaksi eri asiaa. Minä olisin valmis tulemaan kumpaankin.” Avioliiton ulkopuolisen romanssin edetessä Leena ja Loordi ajavat vaunulla kuunvalossa meren rannalle ja jakavat takapenkillä ensimmäisen suudelmansa.<sup>763</sup> Romanssi ei lajityypille ominaisesti pääty onnellisesti. Huononkaan avioliiton rikkoutuminen ei voi johtaa onnelliseen loppuun.

Auto johdattaa avioparin eroon myös Iiris Uurron romaanissa *Ruumiin ikävä* (1931). Auto symboloi tarinassa vaurautta, jota köyhä matematiikan opettaja, maisteri Lassila ei ole voinut tarjota puolisolleen. Romaanin alussa kotitöihin turhautunut ja matkoista haaveileva Lassilan vaimo Paula alkaa

---

<sup>762</sup> Tyyne Jensén: Tyttö joka piti autoista. *Suomen Kuvalehti* 44/1927, 1690–1692.

<sup>763</sup> Kantola 1929, 42, 96–97, 109.

käydä autoretkillä arkkitehti Thorpen kanssa. Auton kyydissä leveää kaupunginkatua ajellessa Paulasta tuntuu ”ikäänkuin vapaus ja avaruus astuiksi sieluun”.<sup>764</sup> Vapaudennälkäinen vaimo karkaa arkkitehdin kanssa ensin Lontooseen ja sitten uuteen avioliittoon. Yksin jätetty entinen aviomies Lassila pohtii nähtyään Helsingin keskustassa ”hienon naisen vihertävässä Essexissä”, miten hänen vaimonsa olisi nauttinut sellaisesta elämästä: ”Jos olisin voinut ostaa auton vaimolleni, hän kenties olisi jäänyt luokseni, Auton, ratsuhevosen, matkoja. Ei hän jättänyt minua, vaan köyhyytteni.”<sup>765</sup>

Iiris Uurron tuotantoa tutkinut Ulla-Maija Juutila on nähnyt romaanin osana uudenlaisen naisellisen sukupuoli-identiteetin määrittelyä. Urto ärsytti sovinnaismoralisteja tällä ensimmäisellä romaanillaan, jossa paljasti, että naisillakin on miesten lailla seksuaalisia tarpeita. Kunniallinen lehtorin rouva Paula Lassila jättää miehensä erotiikan vuoksi. Patriarkaalisesta alitussuhteesta lähtevä vaimo ”voittaa” uudessa suhteessaan vain elämän pikkuylellisyyksiä.<sup>766</sup>

Autoajelut toisen miehen kanssa esittävät merkityksellistä roolia näiden edellä esimerkkeinä esiteltujen romaanien sankarittarien pyrkimyksissä pois kodin ahtaista rajoista ja epätydyttävistä avioliitoista. Yhteistä näille tarinoille on myös onneton loppu. Uurron romaanin Paulalle uusi avioliitto ei tuo hänen toivomaansa onnea. Kirjan lopussa hän joutuu entisen aviomiehensä raiskaamaksi, minkä seurauksena hän tulee raskaaksi ja kuolee synnytykseen. Auto symboloi nykyaikaisuutta ja lupautusta vapaudesta, joka osoittautuu vaaralliseksi ja tuo vain onnettomuutta näiden naisten elämään. Uusi ja perinteinen naiseus kohtaavat tarinoissa. Auto on modernin naisen kulkuväline, mutta sitä voi ajaa vain sopivissa, traditionaalisen naiseuden rajoissa. Avioliiton ja ydinperheen tuli säilyä rikkoutumattomina.

<sup>764</sup> Uurto 1931, 35.

<sup>765</sup> Uurto 1931, 92.

<sup>766</sup> Juutila 1989, 413.

### Siveetön takapenkki

Gustav Almin pienoisromaani *Höstdagar* (1907) on kirjallisuudentutkija Raoul Palmgrenin mukaan todennäköisesti ensimmäinen suomalainen kirja, jossa pohditaan *automobile*-liikennettä.<sup>767</sup> Romaanissa on kiinnostava kohta, jossa kirjan minäkertoja ja maisteri Lohisaari saattavat teatteri-illan jälkeen seuralaisensa kotiin ja kohtaavat tämän jälkeen ravintolassa illallisen merkeissä. Ravintolassa Lohisaari kertoo, miten joutui seuralaisensa Ellin kanssa matkalla keskelle prostituution vastaista kansankokousta, jossa kansakoulunopettaja kiihotti tavallista kansaa vaatimalla: ”Ned med herrarna! Medborgare, låt oss i hela folkets namn besluta: kvinnorna bort från gatan efter klockan tio!” Opettaja siis esitti vaatimuksen, etteivät naiset saisi liikkua kaduilla kello kymmenen jälkeen illalla. Tarinan kerrottuaan Lohisaari kehuu omaa seuralaistaan kunnolliseksi tytöksi, jonka isä on rikas ja omistaa melkein yksin tehtaan, ja alkaa puhua automobiilista tulevaisuuden välineenä kahvin ja punssin äärellä.<sup>768</sup> Kunnialliset naiset eivät yleensä liikkuneet Helsingissä Esplanadilla tai muilla prostituutioalueilla kello yhdeksän jälkeen illalla 1800-luvun lopulla ja 1900-luvun alussa.<sup>769</sup> Kadut ja ravintolat olivat etenkin iltaisin paikkoja, jonne siveelliset tytöt ja naiset eivät kuuluneet. Suomalaisen kirjallisuuden ensimmäinen keskustelu automobiileista käytiin miesten kesken ravintolapöydän äärellä.

Ruotsinkielisten flanöörien eli dagdrivareiden 1910-luvun teoksissa auto oli katukuvaan kuuluva, ”kultaisen nuorison” statussymboliksi noussut liikenneväline. Automobiilimatkoja on näissä kirjoissa kuvattu miesten kertomuksina, joissa vuokra-autoilla kyyditetään seurapiirikaunottaria ja joissa nuoret miehet matkustavat vuokra-autojen kyydissä kaupungin huvituk-

<sup>767</sup> Palmgren 1989, 50, 59. Varhaisesta suomalaisesta kirjallisuudesta, jossa autolla on keskeinen rooli, on syytä nostaa esille Uno Osmion novellikokoelma *Kuumehoureissa* (1908) Kokoelman nimitarinassa on Juri Nummelinin sanoja lainaten ”kiihkeän urbaani tunnelma”. Houreinen tarina päättyy onnettomasti automobiilin murskautuessa seinään. Novelli löytyy Nummelinin vuonna 2012 toimittamasta suomalaisen kauhu-kirjallisuuden klassikoita sisältävästä kokoelmasta *Hallusinatsioneja. Vanhoja suomalaisia kaubutarinoita*. Nummelin 2012, 12, 102–126.

<sup>768</sup> Alm 1907, 20–21.

<sup>769</sup> Häkkinen 1995, 30.

siin, ravintoloihin ja bordelleihin.<sup>770</sup>

Suomalaisista aikakaus- ja autoalan lehdistä autoilun, seksuaalisuuden ja sukupuolimoraalin yhteydestä toisiinsa ei löydy suoranaista kommentointia. Keskustelun puuttuminen näistä lehdistä ei kuitenkaan kerro siitä, että ilmiötä ei olisi tunnettu. Vaikeneminen kertoo ennemmin siitä, että sukupuolisiveellisyys ja -moraalikysymysten ei katsottu kuuluva autoilijoiden etujärjestöjen lehtiin tai *Kotilieden* ja *Suomen Kuvalehden* kaltaisten aikakauslehtien toimituksellisiin linjauksiin ainakaan tässä merkityksessä. Esimerkiksi naisasialiikkeen julkaisuissa kysymys prostituutiosta oli tärkeä. Kiinnostavan johtolangan lähteä tarkastelemaan kysymystä myös tässä tutkimuksessa käytettyjen lähteiden pohjalta antaa *Autoilija*-lehden uutinen liiton toiminnasta vuodelta 1927. Lehdessä kommentoitiin kriittisesti Kuopion poliisilaitoksen päätöstä, jonka mukaan ”huonoon valoon joutunutta naisihmistä” ei saanut ottaa kyytiin päivällä eikä illalla yksin. Illalla klo 22 jälkeen mies ja nainen eivät saaneet matkustaa yhdessä, jos he eivät pystyneet osoittamaan olevansa naimisissa keskenään. Autoilijoiden liiton Kuopion osasto pyysi liiton hallitusta ottamaan kantaa Kuopion poliisin menettelytapoihin, joita se piti laittomina ja jotka saattoivat osaston mukaan autoilijoita vain vieromaan lakia ja hyviä tapoja. Kuopion osaston kokouksessa päätettiin asian tiimoilta seuraavaa:

Kokouksessa todettiin, myöskin ne mihinkään lakiin tai asetukseen sisällymättömät määräykset joilla kielletään yksinäisten naisten ajaminen päivällä ja öillä, sekä jälkeen klo 10 ip. naisten ja miesten ajaminen samanaikaisesti autossa. Kokous päätti yksimielisesti kehoittaa Suomen Autoilijaliittoa ryhtymään asian vaatimiin toimenpiteisiin että n.s ”harkintalaki” tulisi määrittelyiksi visseihin puitteisiin, ettei autoilijat joutuisi viranomaisten härkäreissujen vuoksi kärsimään syyttömästi.<sup>771</sup>

On oletettavaa, että vuokra-autoilijoille tällainen määräys vaikutti ennen kaikkea ansiotuloihin, eikä heidän huolensa kohdistunut mies- ja naisasiakkaiden eriarvoiseen asemaan tai moraalisen sukupuolittumiseen. Poliisin päätöksestä jopa vitsailtiin samassa lehdessä nimimerkki ”Penkkiautoilijan”

<sup>770</sup> Palmgren 1989, 59–75.

<sup>771</sup> *Autoilija* 5/1927, 25.

kirjoittamassa pakinassa, jossa pohdittiin pitäisikö naisen ja miehen todistaa olevansa vallan kirkollisessa avioliitossa vai kelpaisiko siviiliavioliitto. Kirjoittaja mietti, täytyikö samassa autossa matkustavien miehen ja naisen hakea pappilasta avioliittotodistus vai kelpaisivatko sormukset kuten Helsingissä kahden eri sukupuolta olevan pääsyyn yhdessä numerosaunaan<sup>772</sup> tai samaan huoneeseen yöksi matkustajakodissa:

Minä uskon, että kyllä Kuopion mestaripoliisin osakkeet nousevat nuorten naisten kristillisessä yhdistyksessä ja valkonauhantien kööriässä, mutta tämä syntinen ja autoja rakastama maailma säätyyn ja sukupuoleen katso-matta nauraa tällaiselle mestaripoliisille päin naamaa.<sup>773</sup>

Pakinan kirjoittanut ”Penkkiautoilija” totesi juttunsa päätteeksi, että ehkä ”herra mestaripoliisin” päätöksen seurauksena kaikinpuolinen vanhurskaus tulisi piankin täyttymään ”tässä Sodomassa ja Gomorrassa”.<sup>774</sup>

Unto Karrin romaanista *Sodoma* (1929) löytyy kuvaus vuokra-autojen takapenkillä tapahtuvasta prostituutiosta. Työväenluokkainen ”kaupungin lapsi” Emili kertoo hänen kanssaan täysihoidolan huoneen jakavalle Allille, miten on selvinnyt talven yli kärsimättä suurempaa puutetta. Kävellessään Esplanadilla Emili oli kohdannut herrasmiehen, jolle hän lupasi näyttää ”salonkinsa”. Emilin vastaanottosalonki on kaupunki, jossa pariskunta ajelee ympäriinsä mukavassa vuokravaunussa. Tyttö kertoo miehelle, etteivät hänen asemassaan olevat tytöt unelmoi rakkaudesta kuten tytöt viime vuosisadalla vaan ottavat sen: ”Näyttämöksi kelpaa yhtä hyvin taksa-auto ja sankariksi tehtailija tai konttoripäällikkö. ”Ajomatkan päätteeksi Emili luettelee, millaisia vaatteita ihastunut herra voi Emilille ostaa kiitokseksi automatkasta. Viattomampi Alli alkaa kertomuksen kuultuaan katsella ympäröivää maailmaa uusin silmin ja tuntee yhteenkuuluvuutta niitä tyttöjä kohtaan, jotka aamupäivän työskentelevät konttoreissa ja illaksi palaavat kaduille ”vastaanottosalonkiinsa”, jonka kadunkulmissa odottelevat himmeävaloiset taksa-autot.<sup>775</sup>

<sup>772</sup> Numerosaunat olivat yleisissä saunalaitoksissa ns. tunti- tai tilausaunoja yksityiseen käyttöön esimerkiksi perheille. Seurustelevat parit saattoivat toisinaan ostaa ”saunasormukset”, joilla esittivät olevansa naimisissa, päästäkseen saunatilaan yhdessä.

<sup>773</sup> Penkkiautoilija: Ihmeellinen mööpelä. *Autoilija* 5/1927, 24.

<sup>774</sup> Ibid.

<sup>775</sup> Karri 1929, 97–108.



Prostituutiota Helsingissä vuosina 1867–1939 tutkineen Antti Häkkisen mukaan vuokra-ajureilla oli tärkeä osuus yöllisessä prostituutiossa. Vossikka- ja taksikuskien tietämät prostituoitujen osoitteet olivat vaiettu mutta yleisesti tunnettu tosiasia. Helsinkiläinen prostituutiokulttuuri oli kohtalaisen järjestäytymätöntä, ja ilman kuljettajan apua asiakkaan ja myyjän kohtaaminen olisi ollut hankalaa. Kieltoain aikaan laittoman alkoholin myynti ja ilotalotoiminta kytkeytyivät toisiinsa. Ilotalojen pitäjät myivät usein laitonta alkoholia. Vuokra-autonkuljettajat puolestaan saattoivat hankkia lisäansioita kuljettamalla laitonta alkoholia sekä hankkimalla asiakkailleen ilotyttöjä ja päinvastoin. Helsingin katuprostituutiossa Esplanadi, jossa Karrin romaanin Emilikin löysi asiakkaansa, oli keskeinen paikka. Vuosisadanvaihteen molemmin puolin helsinkiläinen katuprostituutio keskittyi tietylle kehäalueelle, jonka keskipiste oli Erottaja, ja tämän alueen sisäpuolella olivat katuprostituutiolle keskeiset osatekijät: ravintolat ja vuokra-ajuriasemat. Erottajan ja Rautatientorin vossikka-asetat muuttuivat myöhemmin taksiasemiksi.<sup>776</sup>

Tapani Mauranen on kirjoittanut vossikkakuskeilta osalle vuokra-autonkuljettajia periytyneestä tavasta välittää laitonta alkoholia ja hankkia asiakkaille maksullisia naisia. Edellä mainituista syistä johtuen vossikkakusmien huono maine siirtyi samalla leimaamaan vuokra-autoilijoita.<sup>777</sup> Johanna Hankosen ja Essi-Maria Tiittasen tutkimukset tuovat lisävalaistusta siihen, ettei autonkuljettajien ja prostituoitujen kiinteä kytkös toisiinsa ollut yksinomaan pääkaupunkilainen vaan alueellisesti laajempi ja yleinen ilmiö myös muissa kaupungeissa. Tiittanen on irtolaisuutta Oulussa vuosina 1919–1936 tarkastelevassa pro gradu -tutkielmassaan osoittanut, että irtolaisia koskevista asiakirjoista löytyy useita mainintoja prostituoitujen ja autonkuljettajien yhteistoiminnasta Oulussa vuodesta 1930 lähtien. Ennen tätä irtolaisasiakirjoista yhteistoiminnasta löytyy vain yksi maininta vuodelta 1926. Yhteistoimintaa on saattanut olla jo 1920-luvulla enemmänkin, mutta kuten Tiittanen itse tutkimuksensa alussa toteaa, on myös todennäköistä, että osa ilotytöistä ei koskaan jäänyt kiinni, ja näin ollen heistä ei löydy mainintoja viranomaisten tuottamista asiakirjoista. Autoasemien määrän

<sup>776</sup> Häkkinen 1995, 27–29, 43, 57, 63, 66, 118; Määttä 2007, 46.

<sup>777</sup> Mauranen 1995, 136–137.

kasvun ja vuokra-autoilun yleistymisen seurauksena 1930-luvulta lähtien Oulussa kuitenkin myös autonkuljettajien ja prostituoituina toimivien naisten yhteistyö kasvoi ja autoasemista tuli suosittuja asiakkaiden ja prostituoitujen kohtaamispaikkoja. Ilotytöt oleskelivat niissä ja miespuoliset asiakkaat osasivat tulla asemalta etsimään heitä. Autonkuljettajat myös tiesivät niiden asuntojen osoitteita, joissa maksullista naisseuraa oli tarjolla, ja kuljettivat asiakkaita niihin. Kolmas yhteistoiminnan muoto Tiittasen mukaan oli se, että miespuoliset asiakkaat soittivat asemalle ja tilasivat maksullista naisseuraa, ja autonkuljettajat veivät ilotyttöjä asiakkaiden luokse. Autonkuljettajille tämä toiminta oli hyödyllistä, koska sekä prostituoituidut että näiden palveluja ostavat miehet olivat heidän asiakaskuntaansa. Autonkuljettajat saattoivat myös itse käyttää maksullisten naisten palveluja hyväkseen, koska sitä oli lähellä tarjolla. Oulussa prostituoituja pidätettiin kaupungin kaikilta autoasemilta.<sup>778</sup>

Vuosina 1927–1938 kolme vuokra-autonkuljettajaa sai Oulussa rangaistuksen ”yleisten naisten hankkimisesta” ja ”epäsiveellisen elämän edistämisestä”. Johanna Hankosen mukaan näitä keikkoja tehtiin lisäänsioiden toivossa. Tarkkaa tietoa ei kuitenkaan ole siitä, miten paljon kuljettajat ansaitsivat kyyditessään asiakkaita prostituoitujen luokse. Viipurissa ”tyttökeikan” hinta oli 100 markkaa, mikä Hankosen mukaan olisi ollut kymmenkertainen summa verrattuna tavalliseen kilometrin ajoon Oulun keskustassa.<sup>779</sup> Tämä tieto vahvistaa tulkintaani siitä, että *Autoilija*-lehden pilkallinen suhtautuminen Kuopion poliisimestarin päätökseen kieltää kuljettamasta ”huonoon valoon joutuneita nais-ihmisiä” ilta- ja yöaikaan liittyi kiinteästi lisäänsioiden menetykseen.

Kuopion poliisimestarin päätös kertoo, että yksin matkustavien naisten liikkumista auton kyydissä on pyritty säätelemään ainakin paikallisesti. Tätä päätöstä voi lukea myös jatkumona vuosisadan vaihteen kiellolle, joka kielsi prostituoituidulta ajelun yksin vossikoilla. Häkkinen kertoo

---

<sup>778</sup> Tiittanen 2006, 9, 66. Prostitutio ei varsinaisesti kuulunut irtolaisasetuksen piiriin ennen vuoden 1937 irtolaislakia, mutta käytännössä prostituoituihin sovellettiin irtolaisasetusta. Tiittanen 2006, 5. Tiittasen pro gradu-tutkielman lopussa liitteessä 5 on esitelty huonomaineisten asuntojen ja autoasemien sijainnit Oulussa vuonna 1932.

<sup>779</sup> Hankonen 2006, 58.

prostituutiota käsittelevässä tutkimuksessaan, että Maria Schitjikoff oli pidätetty joulun aikaan vuonna 1901, koska hän oli ajanut puolen yön jälkeen vossikalla pitkin Esplanadinkatua ”maskeerattuna”, mitä pidettiin prostituoidun merkkinä.<sup>780</sup>

On syytä muistaa tässä yhteydessä, että naisten yötyöstä ja sen kieltämisestä keskusteltiin sekä Suomessa että muissa maissa 1800-luvun lopulla ja 1900-luvun ensimmäisinä vuosikymmeninä. Vaikka keskustelu liittyi erityisesti teollisuuden parissa tehtyyn kolmivuorotyöhön ja sen kolmanteen vuoroon eli yövuoroon, yhtenä yötyön kiellon puoltajien tärkeänä perusteluna oli niin Suomessa kuin muuallakin se, että vuorotyö altisti naiset siveellisille vaaroille. Vuonna 1928 yötyöstä tehdyssä tutkimuksessa Suomessa ei kuitenkaan havaittu mitään tähän viittaavaa, kuten esimerkiksi aviottomien lasten suurempaa määrää kuin muilla työläisnaisilla. Yötyökiellon puoltajien motiivina oli aihetta tutkineen Maria Lähteenmäen mukaan ennaltaehkäisy, moraalisen riskin minimointi sekä naisten itsensä että yleisen moraalin kannalta. Siveellisyyskysymyksen lisäksi kiellon puoltajat kiinnittivät huomiota yötyön terveyttä haittaaviin puoliin ja perheellisillä lastenhoito-ongelmiin.<sup>781</sup>

1900-luvun alussa Yhdysvalloissa käydyissä keskusteluissa huoleen naisista ja autoista liittyi kysymys seksuaalimoraalista. Auton voiman pelättiin herättävän voimakasta seksuaalisuutta. Autot myös tarjosivat helpon suojan lempiville pareille. Huolta aiheuttivat lisäksi autojen rikkoutumiset yksinäisillä paikoilla ja pelko siitä, että nuoria tyttöjä houkuteltaisiin vieraisiin autoihin. Nämä pelot eivät olleet täysin perusteettomia, sillä seksuaalirikosten tapahtumapaikkana oli usein auto.<sup>782</sup>

Nämä vuokra-autoiluun liittyneet alamaailman ilmiöt vaikuttivat vuokra-autoilijan ammatin sukupuolittumiseen miesten työksi. Autoilijan ammatin vaarallisuus ja huono maine vahvistivat omalta osaltaan ammatin maskuliinista luonnetta. Naisten liikkumisen säätely ja toisaalta pelko joutua seksuaalisen häirinnän tai siveellisyyttä uhkaavien vaarojen kohteeksi on

<sup>780</sup> Häkkinen 1995, 32.

<sup>781</sup> Lähteenmäki 1995, 271–276.

<sup>782</sup> Clarke 2007, 28.

osaltaan vaikuttanut siihen, ettei vuokra-autojen kuljettamista pidetty naiselle sopivana työnä. Prostituution ja vuokra-autojen tunnettu kytkös vaikutti myös hyvätapaisten naisten liikkumiseen yksin vuokra-autoilla ainakin ilta-aikaan, sillä pelkkä vuokra-autolla ajo saattoi jo herättää epäilyjä ja kysymyksiä matkan luonteesta ja kyydissä olevan naisen hyvätapaisuudesta.

## 5 Kesytetty auto

### *Auto – uusi koti*

Autoa pidettiin sen historian alussa vaarallisen vapauden välineenä, joka uhkasi niin luokka- kuin sukupuolijärjestystäkin. Deborah Clarke on osuvasti kuvaillut, miten laivat ovat edustaneet turvaa ja ”kotiä” merellä, ja auto puolestaan on mielletty välineeksi, joka on vienyt pois kodin turvasta.<sup>783</sup> Tästä autoon liitetystä vaarallisuudesta kuvaavaksi visuaaliseksi esimerkiksi sopii jo aiemmin esittelemäni Gallen-Kallelan dramaattinen Bil-Bol-juliste (1907), jossa paholaisen punaisen auton mieskuljettaja ryöstää väkivaltaisesti nuoren alastoman naisen kyytiinsä.<sup>784</sup> Autoteollisuuden havaittua naisten potentiaalın autojen ostajina ja ostopäätöksiin vaikuttajina tuli tarpeelliseksi keksiä myyntistrategioita, joilla auto ja sovinnaiset käsitykset naiseudesta saatiin soviteltua yhteen. Liittämällä mainonnassa ja julkisessa keskustelussa auto hyvään perheen ja kotitalouden hoitoon se kytkettiin osaksi olemassa ollutta sukupuolijärjestystä. Naisen paikka ja tehtävät eivät vaarantuneet, vaan ne saivat uuden muodon ja mahdollisuuksia auton myötä.

Mika Pantzar on esittänyt teknologian kesyttämistä tarkastelevassa kirjassaan, miten teknologisten laitteiden käyttömotiivit ja -tavat muuttuvat ajan myötä. Auto oli elinkaarensa alussa varakkaiden leikkikalua, johon liitettiin vapauden ja vauhdin hurmaa. Teknologioiden kesyntyminen on monitasoinen ja -vaiheinen prosessi. Uutuustuotteet joko häviävät alun innostuksen jälkeen tai jäsenyivät osaksi arkea. Autoihin kohdistuneesta innostuksestaakin puhuttiin alussa ”kuumeena”. Innostuneen alkuvaiheen jälkeen ja

---

<sup>783</sup> Clarke 2007, 12.

<sup>784</sup> Ks. esim. Hovi 1990, 174–175.

muodin virittäminä polkupyörä ja auto, television ja radion kaltaiset mediauutuudet ovat lyöneet itsensä läpi. Leikkikaluna pidetystä autosta tuli tarvehyödyke, ja auton kohdalla voidaan puhua sen ympärille muodostuneesta elämäntavasta. Kuten Pantzar on todennut kulutusyhteiskunnan logiikasta, tiettyjen liikkumisvälineiden omaksuminen johtaa tietynlaiseen elämäntapaan, joka puolestaan lisää valittujen liikkumisvälineiden tarvetta.<sup>785</sup>

Perheenemäntien ja kotitalouksien ammattilehdeksi julistautuneessa *Kotiliedessä* nimimerkki Emäntä Y:n ”Maaseutukirje” vuonna 1925 yhdisti auton ja kodin otsikolla: ”Nykyajan kulkuneuvot - uusia koteja”. Pakinassa kerrottiin autoliikenteen monenlaisista vaikutuksista, hyvistä ja huonoista. Perhe oli käynyt pojan takia lähikaupungissa lääkärissä ja päättänyt ottaa asemalta kotiin elämänsä ensimmäisen autokyydin. Fordilla tehty matka oli kaikille mieleen ja aikaakin oli säästynyt. Kotimatkaan ei mennyt puoltakaan tuntia, kun hevosella sama matka olisi kestänyt puolitoista tuntia. Kirjoittaja kertoi kuulleensa naapuritalon isännältä, että kauraryynien halpuuskin johtui autoliikenteen yleistymisestä. Suomessa ei kuulemma kannattanut enää valmistaa kauraryynejä, koska kauran hinta oli Amerikassa alentunut luonnottomasti. Kauran kysyntä hevosten ruoaksi oli melkein lakannut, koska kaikkialla käytettiin vain autoja.<sup>786</sup>

*Kotilieden* pakinan tulkitsen osaksi auton kotouttamiskeskustelua, jossa autosta häivytettiin siihen liitettyä vaarallisuutta ja kesytettiin se kotitalouden liikkuvaksi mutta turvalliseksi jatkeeksi. Tämä sukupuolittava strategia näyttää sopineen hyvin lehteen, jonka mottona oli toimia ”paremman kodinhoidon, järkipäisemmän kotitalouden ja korkeamman kotikulttuurin puolesta”.<sup>787</sup>

Merkillepantavaa on, miten *Kotilieden* kirjoituksissa nykyajan symbolina pidetty auto asettui luontevaksi osaksi lehden suomalaisia perinteitä vaalivaa sisältöä. Kuten aikaisemmassa kaksi- ja kolmekymmenlukua käsittelevässä tutkimuksessa on tuotu esille, kansallisen ja kansainvälisen välinen ristiriita

<sup>785</sup> Pantzar 1996, 66–77.

<sup>786</sup> Emäntä Y: Maaseutukirje. Nykyajan kulkuneuvot – uusia koteja. *Kotiliesi* 13–14/1925, 383–384.

<sup>787</sup> *Kotiliesi* 1925.

oli julkisissa keskusteluissa keskeinen suomalaista kulttuuria jäsentävä lähtökohta.<sup>788</sup> Perinteistä kotitalouteen liitettyä naiseutta julistavassa *Kotiliedessä* auto oli väline, joka näytti sopivan erittäin hyvin siihen tehokkaaseen aikaan ja askelia säästävään naiseuteen, jota lehti aktiivisesti korosti.

Yhdysvalloissa ja Euroopassa virisi laaja innostus ns. ”tulevaisuuden kohtiin”. Kodinkoneet ja ”koti koneena”-ajatus kehittyivät rinnakkain, ja vaikka utopioita tulevaisuuden kodista on löydettävissä jo aikaisemmilta ajoilta, niin 1920-lukulainen hahmotelma korosti perheen merkitystä ja sukupuolten tehtäviä kodissa.<sup>789</sup> Esimerkiksi *Kotiliesi*-lehdessä kirjoitettiin 1920-luvulla innostuneesti amerikkalaisista sähköistetyistä keittiöistä.

*Kotiliedessä* julkaistiin nimimerkki Mrs E:n fiktiivisiä kirjoituksia, joissa hän muisteli autolla ajamista ja sen opettelua perheen asuessa Amerikassa. Vuoden 1924 joulunumerossa Mrs E muisteli pitkässä kertomuksessa ajokortin hankkimiseen ja ajamiseen liittyviä hankaluuksia New Yorkissa. Kaikista vastoinkäymisistä huolimatta auto toi suurta vapautta ja oli todellinen avain uuteen maailmaan tälle pienen lapsen äidille ja työssä käyvän miehen puolisolle: ”Auto oli Sesam, joka avasi minulle keittiöön, posliiniseen pesusoikkoon, kaasuhellaan ja iänkaikkiseen siistimiseen kahlitulle kotiorjalle Amerikan – totisesti Uuden Maailman.”<sup>790</sup> Kertomuksessa ”Helteet ja Fordini” vuonna 1925 Mrs E muisteli ajokortin hankkimistapaa hiukan toisin, mutta toisti lähes samoin sanoin ikävöivänsä autoaan:

[...] sillä sen avulla olin minä, kaasuhellaan, posliiniseen pesusoikkoon ja iänkaikkiseen siistimiseen kahlittu amerikkalaisrouva – nykyisin helsinkiläisrouva – saanut siivet, samoin kuin Brennabor -rattaisiinsa, jotka amerikkalaisten mielestä olivat niin ”funny” (hassut), kytketty vauvanikin.<sup>791</sup>

Aviomiehen ollessa toimistossa ja ”viehättävä, pikku Ford” silmien edessä perheenäiti sisuuntui niin, että opetteli ajamaan autoa itse New Yorkin hulinassa. Auto antoi perheenäidille ”siivet”, jotka lennättivät hänet ja tytön hiekkarannalle suurkaupungin sietämättömästä kuumuudesta. Inhimillis-

<sup>788</sup> Immonen, Mäkinen & Onnela 1992, 14.

<sup>789</sup> Pantzar 2000, 23.

<sup>790</sup> Mrs E: Autoni ja minä. *Kotiliesi* 23/1924, 753.

<sup>791</sup> Mrs. E: Helteet ja Fordini. *Kotiliesi* 13–14/1925, 367.

tetty Ford voitti kuumuudenkin. Rannalle päästyä Rouva E ”parkkasi” auton satojen samanlaisten joukkoon ja asetti lujan varalukon sen ”jalkaan”. ”Kiltti Ford” odotti rannalla olijoita siihen asti, kun oli aika lähteä hoitamaan äidin velvollisuuksia ja tekemään päivällisostoksia. Kertomuksessa auto toi perheenäidille tämän kaipaamaa vapautta ja samalla tämä tekninen, mutta inhimillistetty laite toimi kuuliaisena apulaisena äidin velvoitteissa.

Kiinnostavana vuoropuheluna näille keskiluokkaisen Mrs E:n kertomuksille voi lukea sosiaalidemokraattisen työläisnaisliiton äänenkannattajassa *Toverittaressa* julkaistua artikkelia amerikkalaisten tyttöjen toiveista, joista yksi oli saada loistoauto. Työläiskotien perhelehden jutussa todettiin sarkastisesti, miten muutaman vuoden kuluttua työllä mahdollisesti olisi kuitenkin vain joku aivan tavallinen nuori mies, jolla olisi ehkä varaa ostaa Ford ja viedä perhe merenrannalle viikonloppuisin.<sup>792</sup> *Toveritar*-lehden juttu on julkaistu jo vuonna 1922 eli kaksi–kolme vuotta aikaisemmin kuin *Kotilieden* tarinat, joten ne eivät suoraan kommentoi toisiaan. Nämä kirjoitukset antavat tästä huolimatta ymmärtää, että haaveet omasta autosta ja perhe-elämästä olivat jo yhteisesti jaetussa kulttuurisessa tietoisuudessa vaikkakaan varsinaisesti haaveina ne eivät olleet yhteisesti jaettuja kaikkien naisten kesken.

Työläisnaisia käsitelleessä tutkimuksessaan *Mahdollisuuksien aika* Maria Lähteenmäki on todennut, että työläisnaisjärjestöissä esimerkiksi suhtauduttiin kriittisesti mainonnan lisääntymiseen ja sellaisiin 1920-luvun muoti-ilmiöihin kuten jazzin tanssimiseen ja uudenlaiseen pukeutumiseen.<sup>793</sup> Naisten keskinäiset erot tuleekin pitää mielessä myös siten, että yhteiskuntaluokan lisäksi ikä vaikutti naisten haaveisiin ja odotuksiin.

Lähteenmäki on kuvannut suomalaisen naisen kuvan monikerroksisuutta 1920-luvulla seuraavasti. Tämä oli yhdistelmä perinteistä suomalaista talonemäntää, jonka lanteilla roikkui avainnippu vallan symbolina, ja uutta kuvaa länsimaisesta naisesta, joka oli urbaani ja itsenäinen. Työläisnaisjärjestöjen lehdissä tähän kuvaan sekoittui vielä vallankumouksellinen, toimielias sankaritartyyppi.<sup>794</sup>

<sup>792</sup> Amerikan tyttöjen toiveita. *Toveritar* 8-9/1922, 133.

<sup>793</sup> Lähteenmäki 1995, 236–239.

<sup>794</sup> Lähteenmäki 1995, 239.

Edellä esitellyissä *Kotilieden* ja *Toverittaren* kirjoituksissa auto oli merkiltään Ford, joka oli yleisyytensä takia jo nimenä lähes synonyymi autolle ennemmin kuitenkin edullisuutensa kuin ulkonäkönsä tai teknisten ominaisuuksiensa vuoksi. Nimimerkki Mrs E kertoi *Kotiliesi*-lehdessä horjuneensa miehensä kanssa auton valinnassa Chevroletin ja Fordin välillä. Chevrolet oli ”sentään oikean auton näköinen”. Pariskuntaa oli jo laivalla Amerikkaan saapuessa valistettu, ”ettei Ford ole auto eikä margariini voita–mutta, kun nyt näimme sen silmissämme, oli se meidän itämaisissa silmissämme niin auton näköinen ettemme ensinkään epäilleet sen yhteiskunnallista kelpoisuutta.”<sup>795</sup>

Yhdysvaltalaisen Virginia Scharffin tulkinnan mukaan Henry Ford suunnitteli T-mallin ydinperheelle, jossa perheenisä istui ohjaajan paikalla, äiti istui kuljettajan vieressä ja lapset takapenkillä. Auton suunnittelu ja Fordin ideologia perheestä ja miehen ja naisen tehtävistä kulkivat käsi kädessä. Miehen tehtävä oli hankkia perheelle elanto, ja hän myös ohjasi autoa. Naisen tehtävä oli hoitaa kotitaloutta.<sup>796</sup>

1920-luvun loppupuoliskolla mainosten määrä kasvoi räjähdysmäisesti, ja mainontaa kohdistettiin erityisesti naisille. On syytä muistaa, että kulutuksen ja myös muiden tavaroiden kuin autojen markkinoinnin alueella naisia puhuteltiin aviovaimoina ja perheenäiteinä. Perinteistä naisen roolia markkinoitiin modernisoidussa ympäristössä. Toisaalta mainonnassa puhuteltiin naisia kodin ulkopuolella liikkuvina, itsellisinä olentoina, poikamies-tyttöinä. Tällainen naisellisuus, jota ei ollut kytketty aviovaimon tai äidin rooliin ja kodinhoitoon, herätti kuitenkin ristiriitaisia tunteita. Lehdistössä ja kirjallisuudessa varoiteltiin poikamies-tyttöelämästä, joka sai olla vain väliaihe matkalla kohti ”oikeaa naiseutta”, aviovaimon roolia ja äitiyttä.<sup>797</sup>

Kirjoittelussa autoa ei liitettyä vain äidin vaan myös isän rooliin perheenjäsenenä. *Suomen Moottorilehden* joulunumerossa vuonna 1926 auto esitettiin isän omistamista esineistä tärkeimpänä ja rakkaimpana:

---

<sup>795</sup> Mrs E: Autoni ja minä. *Kotiliesi* 23/1924, 731.

<sup>796</sup> Scharff 1999, 54–55.

<sup>797</sup> Hapuli, Koivunen, Lappalainen & Rojola 1992, 108–109; ks. myös Haavisto 2011, 48–57.



Auto on kaikista isän omistamista esineistä tavallisesti se kaikista tärkein ja kaikista rakkain. Perheen muille jäsenille on tuon samaisen auton olemassaolo myöskin siinä määrin mieluisaa, että he osaavat olla kadehtimatta autolta isän rakkautta ja huolenpitoa. He siinä vain häntä säästävät ja auttavat.<sup>798</sup>

Perheenisän rakkaus ja huolenpito tosin kohdistui ainakin tässä kirjoituksessa enemmän autoon itseensä, kun taas äitiyteen liitetyissä kirjoituksissa auto oli hoivan väline. Clarke on todennut, että Yhdysvalloissa autoteollisuus, -mainonta ja julkinen kirjoittelu pyrkivät vahvistamaan olemassa olleita käsityksiä porvarillisen perheen tarkkaan määritellyistä sukupuolirooleista.<sup>799</sup> Saksalaisia ja ranskalaisia sotien välisenä aikana ilmestyneitä mainoksia tutkinut Adam C. Stanley on tehnyt samanlaisen johtopäätöksen. Automainoksissa kuvat naisesta ja autosta liittyivät aviopuolison ja äidin velvoitteisiin 1920-luvulla. Stanley nostaa esimerkkeinä ranskalaisista lehdistä Citroën-auton ja Fordin mainokset, joissa toistetaan samaa kuvastoa naisesta, perheestä ja autosta.<sup>800</sup>

Mainosten sukupuolijärjestelmä välittyi sellaisenaan myös suomalaisille kuluttajille useimmiten suoraan käännytyissä mainosteksteissä. Auto ymmärrettiin perheessä ennen kaikkea isän esineeksi, josta muukin perhe sai iloa. Vaikka edellä lainattu teksti *Suomen Moottorilehdessä* oli tarkoitettu humoristiseksi pakinaksi, se on hyvä esimerkki kirjoituksesta, jolla vahvistettiin käsitystä auton kuulumisesta erityisesti miehen esinemaailmaan. Mutta kuten tässäkin esimerkkeinä lainatut tekstit kertovat, auto esitettiin tärkeänä myös perheenäidille. Sukupuolen mukaisesti eriytyneiden töiden ja vastualueiden takia auton ymmärrettiin merkitsevän miehelle ja naiselle eri asioita.

Auto oli miehelle kotiakin tärkeämpi Bagheeran kirjoittamassa ”Pääkaupunkilaisen päiväkirjassa” *Suomen Kuvalehdessä* vuonna 1925. Kirjoittaja kertoi Amerikassa asuneesta ystävästään, joka palattuaan Suomeen esitteli valokuvia elämästään: ”Tässä näet minun vaimoni, tässä ovat lapseni ja tässä

<sup>798</sup> Nimimerkki Annette: Mitä isän autoon jouluksi? *Suomen Moottorilehti* 12/1926, 506.

<sup>799</sup> Clarke 2007, 13–26.

<sup>800</sup> Saksalaisissa automainoksissa naisen esittäminen äidin roolissa kuitenkin väheni erityisesti 1930-luvun puolivälin jälkeen. Stanley 2008, 114–117.

on autoni!” Vasta auton kuvan jälkeen ystävä esitteli kuvia kaupunki- ja maalaisasunnoistaan, mistä pakinoitsija päätteli auton olevan ystäväälle kotiakin tärkeämpi.<sup>801</sup>

Vuonna 1926 mainos kertoi Ford Kupeen oleva ”kodikas ja viihtyisä”. Koska se oli huonoimmillakin teillä ja vastamäissä voittamaton, mainos lupasi: ”Te voitte ohjata sitä vuorotellen – kummallekin on sen ohjaaminen yhtä suuri nautinto.”<sup>802</sup> Fordin automainos *Kotiliedessä* vuonna 1929 mainosti uutta Fordia naisautoilijain erikoisvaunuksi ”ei vain kauniitten viivojensa ja mukavuutensa, vaan myöskin kestävyytensä ja helpon ohjaamisensa vuoksi.” Auton ominaisuuksina mainoksessa mainittiin istuinten leveät ja syvät pehmusteet, vaihdon vapaa ja hiljainen sujuvuus sekä turvallisuus. Samojen auton ominaisuuksien esitettiin kuitenkin merkitsevän eri asioita miehelle ja naiselle:

Miehelle tämä merkitsee lisääntyntä työtehoa ja parantuneita ansiomahdollisuuksia. Ja naiselle hänen tuhansien koti- ja taloushuoliensa, lasten ja perheen viihtyisyyden tähden se on päivittäinen ilon ja tyydytyksen lähde.<sup>803</sup>

Mainoksessa vahvistettiin sukupuolimallia, jossa miehen tehtävä oli ansaita leipä kodin ulkopuolella ja naisen velvollisuuksiin kuului kodin hoito ja talous. Ford nivoi T-mallista lähtien autojensa suunnittelussa ja markkinoinnissa yhteen auton ja ydinperheideologian. Mainonnassa toistettiin ajatusta auton merkityksestä perheelle. Vapaa-aikaa korostavassa uuden Ford mallin mainoksessa perheenpää eli isä vei perheensä sunnuntaisin autoajelulle.<sup>804</sup> Ford Touring -vaunun mainoksessa ilmoitettiin auton halvan hinnan ja pienten käyttö- ja hoitokustannusten aiheuttavan sen, että moni piti sen hankkimista ”liikkeen ja perheen vuoksi aivan välttämättömänä menona.”<sup>805</sup> Ford Fordor Sedan -mallin mainoksessa kehoitettiin kuluttajaa ajattele-

---

<sup>801</sup> Bagheera: Pääkaupunkilaisen päiväkirja. *Suomen Kuvalehti* 20/1925, 694.

<sup>802</sup> Ford Motor Company of Finland Oy:n mainos. *Suomen Kuvalehti* 43/1926, ilmoitussivu.

<sup>803</sup> *Kotiliesi* 10/1929, ilmoitussivu.

<sup>804</sup> Uusi Ford on joustava ajaa, mukava istua. Ford-mainos. *Suomen Kuvalehti* 15/1929, 673.

<sup>805</sup> Ford Touring-mainos. *Suomen Kuvalehti* 20/1925, ilmoitussivu.

maan, miten paljon iloa ja hyötyä auto voisi perheelle tuottaa.<sup>806</sup>

Yhdysvalloissa autosta tuli jo 1920-luvun kuluessa keskiluokkaisen perheen jäsen, joka oli mukana elannon hankkimisessa, lasten hoidossa ja nuorten kasvatuksessa ja vapaa-ajassa. Äideistä puolestaan tuli perheen kuljettajia. Täydelliseen kotitaloudenhoitoon liittyi osana perheen kytkeminen yhteisöön, ja auto oli myös tähän erinomainen väline.<sup>807</sup> Tätä auton merkitystä representoitiin aktiivisesti jo 1920-luvulla *Kotilieden* kertomuksissa, kuten esille nostamani esimerkit kertovat, mutta tämä aktualisoitui vasta sotien jälkeen naisten alkaessa hankkia enenevässä määrin ajokortteja. Anu Sirén haastatteli väitöskirjaansa varten vuonna 1927 syntyneitä naisia, jotka olivat hankkineet ajokortin 1950–1960-luvulla. Haastateltavien kertomuksissa naisen paikka liikenteen areenalla hahmottui erityisesti hoi-vaajina ja huoltajina. Autolla kuljetettiin lapsia ja omia vanhempia ja toisinaan myös omaa aviomiestä ja tämän ystäviä ryyppyreissuilla sekä tehtiin perheen kauppamatkat ja hoidettiin asioita.<sup>808</sup> Myös muualla Euroopassa perheenäidit autoilivat vielä sotien välisenä aikana mainoksissa useammin kuin todellisuudessa. Tämä käy ilmi esimerkiksi Sean O’Connellin brittiläistä autoilua koskevasta tutkimuksesta, joissa muistelijat kertovat, miten harvojen perheen auton rattiin tarttuneiden naisten ajotaitoja toistuvasti kyseenalaistettiin.<sup>809</sup>

Kulttuurihistorioitsija Anne Ollila on Marttajärjestön historiaa käsittelevässä tutkimuksessaan kuvaillut vuosisadan vaihteen uutta kotikulttuuria, jossa naisesta haluttiin tehdä perhe-elämän keskushenkilö. Perheenemännyys naisen kotiroolina käsitti lasten kasvatuksen, kodin hoidon ja kodin talouden. Hyvä perheenemäntä loi kodin hengen ja sai sen kuoistamaan olemalla ahkera, säästäväinen ja ystävällinen. Miehen tehtävä oli hankkia elanto perheelle ja naisen tehtävänä oli huolehtia kodin fyysisistä tarpeista ja henkisestä hyvinvoinnista. Ajatus ydinperheestä, isästä, äidistä ja lapsista, oli kiteytynyt jo 1800-luvun alkupuolella esimerkiksi

<sup>806</sup> Ford Fordor Sedan-mainos. *Suomen Kuvalehti* 13 & 14/1926, ilmoitussivu.

<sup>807</sup> Scharff 1999, 141–151. Ks. myös Kalanti 2001, 106.

<sup>808</sup> Sirén 2002, 35.

<sup>809</sup> O’Connell 1998, 57–60.

J. V. Snellmanin ja Hegelin perhemallissa. Vasta keskiluokan määrällinen kasvu 1800-luvun kuluessa sekä teollistuminen takasivat laajemman kannatuksen ydinperheelle. Teollistumisen seurauksena perheen menetettyä merkitystä työyhteisönä koti alettiin nähdä yksityisenä, perhe-elämälle varattuna yksikkönä. Samalla syntyi sukupuolieriytynyt käsitys kahdesta maailmasta: miehen hallitsemasta julkisesta elämänpiiristä ja naisellisesta yksityisestä sfääristä.<sup>810</sup>

Sukupuolieroa agraarikulttuurissa tutkinut Jan Löfström on muistuttanut, että jako sukupuolen mukaisesti kodin tiloihin ei agraarikulttuurissa ollut niin selvärajainen kuin urbaanin porvariston ja keskiluokan kulttuurissa. Sen sijaan töiden jakautuminen miesten ja naisten töiksi oli suomalaisessa agraarikulttuurissa periaatteessa selvä. Tilan koosta ja vauraudesta riippuen työnjaossa oli eroja, mutta tavallisimman kuvion mukaan kylväminen, kyntäminen, teurastus, metsästys ja kalastus olivat miesten työtä ja naisten tehtäviin kuului karjanhoito, pyykinpesu, tekstiilityö ja ruuanlaitto. Kyntö- ja korjuuaikana kaikki väki oli mukana töissä, ja silloin naisetkin ohjastivat hevosia pelloilla. Miesten ollessa pitkään poissa metsästyks-, kalastus- tai kauppamatkoilla naiset hoitivat miesten töitä.<sup>811</sup>

Missä määrin suomalaiset naiset autoa käytännössä käyttivät maaseudulla 1920-luvulla? Lehtiaineisto yksistään ei tähän anna paljonkaan vastauksia. Julkisuudessa esiintyneet naisautoilijat olivat yleensä kaupunkilaista keski- ja yläluokkaa, yrittäjiä, virkanaisia tai autokauppiaiden ”rouvia”. Jonkin verran teksteissä puhuttiin ”tilanhoitajien rouvista”, mutta tavallisten maatalojen naisten autoilusta ei lehdissä kirjoiteltu. Maaseudun Autonomistajain Liiton *MAL*-lehden sisältö oli mieskeskeistä eikä naisia juuri mainittu. Hevoskärryjen vaihtuminen ajan myötä autoihin ei ainakaan nopeasti muuttanut perinteiseen työnjakoon kuulunutta liikkumisen sukupuolittunutta kuviota: mies lähti ja nainen jäi hoitamaan tilaa. *Kotilieden* autoa koskeva kirjoittelu ja Fordin aktiivinen mainonta lehdessä kertovat kuitenkin siitä, että ajatus auton tarpeellisuudesta hyvän kotitalouden ja perheenemännyyden välineenä kylvettiin jo 1920-luvulla suomalaisen maatalon emännänkin

---

<sup>810</sup> Ollila 1993, 56–57.

<sup>811</sup> Löfström 1999, 178–181.

tietoisuuteen. Muistitieto ja valokuvat lähteinä antavat jonkin verran sirpaleista tietoa maaseudulla autoa ajaneista naisista.

Hella Wuolijoen tytär Vappu Tuomioja on muistellut omaelämäkerrallisessa teoksessa autoilunsa alkuvaiheita äitinsä omistamassa Marlebäckin kartanossa 1930-luvun alussa. Hän sai ajokortin 18-vuotiaana, mutta ei koskaan erityisemmin pitänyt autolla ajamisesta. Nuori sivistyneistötyttö joutui kuitenkin autonkuljettajaksi torimatkoille pian kortin saatuaan. Tuomioja muisteli, ettei 16 kilometrin matkaa kartanolta Kausavan asemalle ja painavien maitotonkkien nostelu maitolavalle ollut kovin hauskaa puuhaa. Paluumatkalla puolestaan oli peruuteltava ”kieli keskellä suuta” Osuuskaupan varaston eteen ja lastattava autonlava täyteen pellavansiemenkakkuja ja väkirehusäkkejä. Kerran juuri kortin saatuaan nuori Vappu oli Kausalan matkalla ajaa Studebaker-autolla kolarin ajeltuaan varsin lujaa metsän halki kulkevaa oikotietä. Tuomioja muistelee kirjassa, miten vastaan tuleva auto ajoi yhtä lujaa ja välttääkseen yhteentörmäyksen hänen piti ajaa ojaan. Pyrityään takaisin tielle samaa vauhtia hän ajoi tien toiselle puolelle aidan läpi päin puuta. Paikalle osuneen miehen avulla Vappu Tuomioja sai auton ojasta ja ajoi sen Kausalaan korjattavaksi. Kyydissä ollut kesävieras, pieni poika, selvisi pintanaarmuilla samoin kuin auto, mutta tapaus herätti suurta huomiota Kausalassa. Vappu Tuomioja maksoi aidan korjauksen, mutta se jätettiin maalaamatta, ja joka kerta ohi ajaessa muistettiin kuulemma vieraille sanoa, että ”tässä on se paikka, jossa Vappu ajoi aidan läpi puuhun”.<sup>812</sup>

Edellä kerrottu muistelmä on kiinnostava, koska se kertoo, ettei kartanonomistajan tyttären asema suinkaan tarkoittanut ruumiillisten töiden välttämistä. Hella Wuolijoen kartanoelämää tosin voidaan pitää poikkeuksellisenä muillakin tavoin. Muistelmat antavat kiinnostavaa tietoa siitä, mihin autoa käytettiin maaseudulla. Huomiota kiinnittää myös se, miten neuvokkaaksi kirjoittaja nuoren, autoilevan itsensä muistelee onnettomuustilanteessa.

Myös Helmi Tengén on lehtihaastatteluissa muistellut oppineensa moottorien käytön veljeltään nuorena naisena asuessaan lapsuudenkodis-

<sup>812</sup> Tuomioja 1997, 117–118.

saan Sortavalassa, jossa piti näyttää vieraille paikkoja. Veneiden perämoottorien kanssa hankitusta opista oli myöhemmin elämässä hyötyä oman auton korjaamisessa ja huoltamisessa.<sup>813</sup> Eletyn elämän läpi autoiluun muistelevien naisten kokemuksia ei voi olla vertaamatta fiktiiviseen kuvaan hermostuneesta ja moottoreita huonosti tuntevasta naisautoilijasta, joka rakentui autoilun historian varhaisvaiheessa ja joka on jäänyt sitkeästi elämään osin jopa omaan nykyaikaamme asti. Tämä kulttuurinen kuva on todennäköisesti vaikuttanut autoilevien naisten tapaan muistella omaa ajoaan ja teknistä taitavuuttaan. Muisteluista on luettavissa ylpeyttä omaista poikkeuksellisuudesta.

Autoista tuli vapaa-ajan koteja Yhdysvalloissa suosituilla camping-matkoilla. *Suomen Kuvalehdessä* esiteltiin jo vuonna 1921 meillä vielä harvinaisen asunto- ja matka-auton varusteita ja mukavuuksia erityisesti naisille sopivana matkustusvälineenä: ”Ja jokainen perheenemäntä, joka muuten vastenmielisesti lähtee matkoille, koska silloin kunnollinen taloudenhoito on mahdotonta, riemastuisi nähdessään auton ihastuttavan pikku-keittiön, jossa on kaikki tarve-esineet.”<sup>814</sup> *Moottori*-lehdessä kerrottiin vuonna 1926 leirivaunumatkojen olevan Euroopassa ja Länsi-Euroopan mantereella yhä suosituimpia. Kuvissa oli neljän nuoren naisen ryhmä vaunun ulkopuolella pukeutumassa ja valmistautumassa aamiaiselle, ”joka maistuu monin verroin paremmalta kuin kotona”.<sup>815</sup> Automatkailun tultua tutummaksi myös Suomessa vuonna 1926 *Suomen Kuvalehdessä* mainostettiin sisä- ja ulkokuvin Auburn Wanderer Sedan autoa, ”joka muutamassa minuutissa voidaan muuttaa ihanaksi makuuhuoneeksi”.<sup>816</sup> Vuonna 1928 *Suomen Kuvalehdessä* julkaistiin autoliikkeen johtaja J. Korpivaaran Lontoon autonäyttelystä ottamia kuvia ”liikkuvista huviloista”. Yhdessä kuvista kaksi hymyilevää naista ajoi kaksipaikkaista avoautoa, jonka perässä oli tällainen ”liikkuva huvila” eli karavaani:

---

<sup>813</sup> Eeva Särkkä: 92-vuotiaana autonratissa. ”Kaikki menee hyvin, jos vain Märta on hiljaa”. *Aamulehti* 13.10.1968, 12.

<sup>814</sup> Asunto- ja matka-auto. *Suomen Kuvalehti* 31/1921, 617.

<sup>815</sup> Teltassa ja leirivaunussa. *Moottori* 6/1926, pääkirjoitussivu.

<sup>816</sup> J. Merivaaran (pääedustaja Suomessa) Auburn-auton mainos. *Suomen Kuvalehti* 12/1926, 394.

Tällaisilla ”karavaaneilla” tekevät englantilaiset pitkiäkin matkoja ja niissä he viettävät ”holidaynsä”, vapaapäivänsä. Siten onkin mukava mennä vierailullekin johonkin paikalliseen huvilaan, kun emännälle ei tule majoitushuolia ja vieraat voivat olla omine eväineen, vieläpä tarjota päivällisen talonkin väelle. Eiköhän Suomessakin olisi edellytyksiä tällaisten kesähuvilain käytölle.<sup>817</sup>

Vuonna 1923 Dodgen veljekset toivat markkinoille ensimmäisen kokoteräksisen umpiauton. Pyörillä liikkuva koti sai näin katon päänsä päälle. Avoautoissa sisustusmateriaalina oli voinut olla vain nahka säänkestävyytensä takia, kun taas umpikori mahdollisti myös muut materiaalit sisustuksessa. Loistoautojen matkustamoja alettiin suunnitella käyttäen mallina herraskartanoiden salonkeja ja vastaanottohuoneita. Kalliiden luksusautojen sisustus alkoi näin vastata porvarillisen kodin salongin mukavuuden ja nautinnollisuuden mahdollistavia standardeja.<sup>818</sup>

Dodge Brothers-auton ilmoituksen mainosteksti *Suomen Kuvalehden Autonumerossa* vuonna 1925 esimerkiksi kertoi seuraavasti: ”Dodge Brothers on kaikkein sopivin perhevaunu. Viiden hengen, oikealla nahalla päällystetty, matalapainerenkailla varustettu matkavaunu maksaa ainoastaan Smk 53 000.” Piirretyssä mainoskuvassa ei kuitenkaan ollut perhe vaan kolme muodikasta naista hatut päässä kiikaroimassa raviradalle päin.<sup>819</sup>

*Kotiliedessä*, jossa ei juuri muuten kirjoitettu autojen muotoilusta tai tekniikasta, umpivaunut huomioitiin ”Kysymyksiä ja vastauksia”-palstalla vuonna 1925. Nimimerkki ”Autoilua harrastava” kysyi, kumpi auto olisi parempi, avo- vai umpivaunu. Alli Wiherheimo vastasi lehden taloudellisuutta ja pragmaattisuutta korostavan linjan mukaisesti: ”Meidän ilmalassamme lyhyine kesineen on umpivaunu käytännöllisempi. Hinnan eroa on muutamia tuhansia markkoja.”<sup>820</sup> Ford Tudor Sedan -umpivaunun mainoksessa muistutettiin myös, että auton käyttö ei ole riippuvainen vuodenajasta.<sup>821</sup> Chrysler-auton mainoksessa kevättalvella 1927 luvattiin

<sup>817</sup> Liikkuvia huviloita. *Suomen Kuvalehti* 47/1928, 2024.

<sup>818</sup> Kalanti 2001, 109–110.

<sup>819</sup> Dodge Brothers-auton mainos. *Suomen Kuvalehti* 20/1925, ilmoitussivu.

<sup>820</sup> Kysymyksiä ja vastauksia. *Kotiliesi* 3/1925, 72.

<sup>821</sup> Ei mitään liikaa. Ford-mainos. *Kotiliesi* 20/1925, 534.

umpivaunun olevan talvella suljettuine ikkunoineen kuiva ja lämmin kuin asuinhuone. Automerkkiä oli tarjolla niin kalliimmassa kuin ”jokaiselle” sopivassa hintaluokassa: ”Chrysler on luonut jokaiselle umpiauton omistamismahdollisuuden.”<sup>822</sup> Myös seuraavassa *Suomen Kuvalehdessä* Chrysler-umpiautoa mainostettiin erinomaisena talviautona, jonka automalleista löytyy aina joku, ”mikä on sopusoinnussa varallisuuteenne.” Mainoksen otsikkokin kertoi, että umpivaununulle oli Suomen sääolosuhteissa tarvetta: ”Talvella kipeimmiten autoa kaipaatte!”<sup>823</sup>

Suomen Autobiili Klubin kesäkilpailuissa elokuussa 1926 huomiota herättäneet ensimmäiset umpivaunut eivät virittäneet yleisössä mielikuvia kodista vaan ennemmin työstä. Kuljettajat ja matkustajat istuivat vaunuisaan sateesta ja tuulesta piittaamatta ”kuin konttorissaan (konekirjoittajat taret kuulemma vain puuttuivat!)”, kirjoitti kilpailusta raportoinut toimittaja *Suomen Moottorilehdessä*.<sup>824</sup>

Vuokra-autoilijat alkoivat siirtyä umpivaunuihin yleisön toivomuksesta, kuten kertoo tämä uutinen *Autoilija*-lehdestä vuodelta 1927:

Umpivaunut ovat myös saavuttaneet huomattavan kannatuksen ammattiautoilijain keskuudessa, johtuen siitä, että autoliikennettä on ryhdytty harjoittamaan myöskin talvella. Kokemukset ovat osoittaneet, että kylmän ilman tullen yleisö on aina valmis valitsemaan umpivaunut, avonaisen tai huonoilla sivukappaleilla varustetun jäädessä valitsematta. Viimeaikoina onkin sen vuoksi ostettu vuokra-autoiksi etupäässä umpivaunuja. Kehitys näyttää kulkevan nopeasti siihen suuntaan, että vuokra-autot todella hankitaan suuren yleisön toivomuksia ja vaatimuksia silmällä pitäen.<sup>825</sup>

Vuonna 1927 odotettiin uutta Ford-mallia saapuvaksi markkinoille. Tahko pakinoi vanhanaikaiseksi jääneestä T-mallista ja ennusti uuden Fordin ominaisuuksia *Suomen Kuvalehdessä*. Uuden mallin kerrottiin jakautuvan kahteen malliin: ”male” ja ”female”, joiden yhteistyöstä voisi suotuisissa

<sup>822</sup> Oy Auto-Via Ab:n Chrysler -auton mainos. *Suomen Kuvalehti* 14/1927, ilmoitussivu.

<sup>823</sup> Oy Auto-Via Ab:n Chrysler -auton mainos. *Suomen Kuvalehti* 15 & 16/1927, ilmoitussivu.

<sup>824</sup> *Suomen Moottorilehti* 9/1926, 393–396.

<sup>825</sup> Vuokra-autoista. *Autoilija* 2/1927, 13.



tapauksissa syntyä kolmas, lasten ajettava ”baby” malli.<sup>826</sup> Vaikka Tahkon tarkoituksena oli ilmeisesti hauskuuttaa lukevaa yleisöä Fordin kustannuksella, lasten ajettavia automalleja oli toki ollut jo tehdasvalmisteisina leluina kaupoissa ja käsin tehtyinä kodeissa pitkään. Tutkimuksen päätteeksi kysyn vielä, miten autot olivat läsnä lasten elämässä.

### *Lapset ja auto*

Ihan pelottaa päästää lapsia nykyään yksin kaduille kulkemaan, kun liike on joka puolella niin kovin vilkasta, eikähän niille kuitenkaan voi panna saattajaakaan kouluteille mukaan. Sitä paitsi on pojilla aivan vasituisena urheiluna usein se, että pitää juosta kadun tai tien poikki juuri auton tai raitiovaunun ”nenän” edestä. Minun mielestäni pitäisi Suomen kansan tehdä keskuudessaan sellainen sopimus, että kuka ikinä näkee pojan sellaista tempua tekevässä, hänen on oikeus ja velvollisuus antaa sille selkään, olkoon tapahtumapaikka sitten maaseutu tai kaupunki ja asianomainen ajoneuvo auto tai raitiovaunu tai mikä muu hyvänsä.<sup>827</sup>

Yllä oleva lainaus on nimimerkki Rouva X:n ”Helsingin kirjeestä” *Kotiliesi*-lehdestä vuodelta 1924. Tielle karkaavista ja autoliikennettä kiusaavista pojista kirjoitti myös nimimerkki Janhunen *Autoilija*-lehdessä vuonna 1928: ”Pojat, jotka tuommoisesta tavataan, pitäisi tuomita todistettavasti kuritettaviksi.” Samanlaista kohtelua kaipasivat Janhusen mielestä myös alle kahdenkymmenen vuoden ikäiset koulutyöt.<sup>828</sup> Autoilijoiden näkökulmasta jalankulkijat, lapset mukaan lukien, aiheuttivat omalla, puutteellisella katukulttuurin hallinnallaan ongelmia liikenteessä. Kuten muistetaan, Yrjö Weilin varoitti *Auto-kirjassaan* (miespuolisia) autoilijoita naisista mutta myös kadulle äkkiarvaamatta juoksevista lapsista:

Mikä yllä on sanottu naisista, koskee myös lapsia, sillä niihin nähden on vaara yhtä suuri. Jos kadunreunalla on lapsiparvi, on vauhtia hyvissä ajoin vähennettävä. Jokainen autolla ajaja tekee sangen pian sen havainnon, että

<sup>826</sup> Tahko: Newfordin salaisuus. *Suomen Kuvalehti* 45/1927, 1735.

<sup>827</sup> Rouva X.: Helsingin kirje. *Kotiliesi* 21/1924, 658.

<sup>828</sup> Janhunen: ”Suuri yleisö” ja autoliikenne. *Autoilija* 2/1928, 60.

naiset ja lapset oltuaan jo kadun toisella puolella äkkiarvaamatta tekevät täyskäännöksen ja juoksevat takaisin.<sup>829</sup>

*Autoilija*-lehdessä käytiin alkuvuodesta 1929 läpi edellisen vuoden onnettomuustilastoja Helsingissä. Vuonna 1928 yliajon seurauksena kuoli 13 henkeä, joista yli puolet oli lapsia: ”1 tyttönen ja 6 poikalasta”. Oli siis olemassa todellinen syy kehottaa autoilijoita ottamaan huomioon teillä liikkuvat lapset:

Tämä tilasto osoittaa meille kuinka tärkeätä on, että autonohjaaja heti kun hän huomaa näköpiirissään lapsukaisia hiljentää autonsa vauhdin sellaiseksi, että hän saa autonsa pysähtymään millä hetkellä tahansa. On näet otettava huomioon, että lapset yleensä eivät arvaa tarkkailla autoja kuin myöskin, että hätäntyessään voivat juosta kohti surman suuta. Tämä johtuu siitä, että aikuiset aina väistävät ja suojelevat lapsukaisia, joten nämä eivät aina ymmärrä vaaraa.<sup>830</sup>

Lapsia oli varottava ja heitä oli myös varoitettava autoliikenteen vaaroista. Lasten liikennevalistus alkoi olla tarpeellista autoliikenteen kasvaessa. Maaseudun Autonomistajain Liitto jakoi 1920-luvun lopulla kansakouluihin luokkien seinille ripustettavaksi pieniä tauluja, joissa oli 10 kultaista sääntöä jalankulkijoille. Tauluissa oli seikkoja, joita jalankulkijoiden on otettava huomioon teillä ja kaduilla liikkeessään. Liitto järjesti vuonna 1929 kirjoituskilpailun, jossa oli kaksi sarjaa: maalaisoloja ja kaupunkilaisoloja käsitteleviä kirjoituksia. Kilpailussa toivottiin kirjoituksia, joita kuvitettuin voitaisiin jakaa ”kouluijässä olevalle nuorelle polvelle”.<sup>831</sup>

Matkakirjassaan ”*Tahkon*” mukana jenkkien maassa Yrjö Kivimies kommentoi liikennettä pitkän, läpi Yhdysvaltoja kulkeneen automatkan varrelta. Matkaa Iowan osavaltiossa hidastivat taulut, joissa autoilijoita kehoitettiin hidastamaan vauhtia lasten vuoksi: ”We love our children. Drive slowly.” Kivimies totesi tällaisten inhimillisiin tunteisiin vetoavien taulujen olevan sitä ”raikasta ja välitöntä” pohjoisvaltioiden Amerikkaa, ”jota kohtaan voi vielä tuntea suurta myötätuntoa”. Kirjailijan mukaan Suomessa moinen va-

---

<sup>829</sup> Weilin 1924, 334.

<sup>830</sup> E.P.: Viime vuoden auto-onnettomuudet Helsingissä selostettuna tilastojen valossa. *Autoilija* 1/1929, 14.

<sup>831</sup> Maaseudun Autonomistajain Liiton kirjoituskilpailut. *MAL* 3/1929, 117.

roitustaulu olisi toistaiseksi mahdoton, mutta paikanpäällä ne eivät vaikuttaneet mitenkään ”ylen äiteliltä”.<sup>832</sup>

Lasten autoja kohtaan osoittama mielenkiinto oli yksi teema lapsia ja autoja koskevassa kirjoittelussa. Yrjö Kulovesi kertoi matkakertomuksessa ”Pohjanmaalta Hämeeseen” *Moottori*-lehdessä vuonna 1924, miten lapset heiluttivat iloisesti käsiään auton ajaessa ohi ja miten matkan varrella olleen kahvipaikan lapset ilahtuivat päästessään auton kyytiin.<sup>833</sup> Nimimerkki ”Rouva X” kertoi *Kotiliedessä* vuonna 1924 ”Helsingin kirjeessä” mukavalta tuntuneesta kotiinpaluusta asemalta otetun vuokra-auton kyydissä: ”Lapset ovat autuaina nauttien sekä kovasta vauhdista että mahtavuudentunteesta, kun näkevät jalkamiesten hyppelevän pois auton alta.”<sup>834</sup> Tarina mukavasta autokyydistä toistui nimimerkki ”Emäntä Y:n” *Kotiliedessä* vuonna 1925 julkaistussa ”Maaseutukirjeessä” perheen ensimmäisestä autokyydistä asemalta kotiin perheen isän ja poikien kanssa: ”Ja voi mahdoton, kuinka se oli pojille mieleen! Ja kuinka ne tutkivat ja ”nuuskivat” niitä vehkeitä ja koettivat pyörittää ja vääntää kaikkea, mistä vain kiinni saivat!”<sup>835</sup> *Kotilieden* vakiopalstojen edellä kuvatuissa kertomuksissa auto esitettiin koko perheen kulkuvälineenä, josta myös mahdolliset tulevaisuuden autoilijat, lapset, nauttivat. Kouluikäisten lapsien muistoista kertoili nimimerkki Pekka *Autoilija*-lehdessä auton varhaisvaiheista kertovassa tarinassa:

Yhteistoiminnan turvissa voitiin tälle hurjistelulle kuitenkin antautua miltei joka sunnuntai; kymmenkunta poikaa kokosi säästönsä ja ansiotulonsa viikon ajalta ja sitten ajettiin tunnin tai pari autolla kuin mitkään pontsarit. Sen ajan pirssi-Benzille ei kymmenkunta koulupoikaa ollut mikään ylivoimainen lasti.<sup>836</sup>

<sup>832</sup> Matkan Yrjö Kivimies ja Tahko Pihkala tekivät vuonna 1926. Matkakirja koostuu useista lyhyemmistä kirjoituksista, joiden sivunumerointi alkaa aina alusta. Kirjassa ei ole sisällysluetteloa, mikä saattaa hankaloittaa alkuperäisen viitteen etsijää. Kirjan lukujen numerointi löytyy sivujen alalaidasta. Tämä kommentti löytyy alaluvusta ”Lisävalaistusta käsitteeseen ”suomalainen sisu”. Tahkon mukana jenkkien maassa IV -2, Kivimies 1928, 10.

<sup>833</sup> Yrjö Kulovesi: Pohjanmaalta Hämeeseen. *Moottori* 6/1924, 142.

<sup>834</sup> Rouva X.: Helsingin kirje. *Kotiliesi* 21/1924, 658.

<sup>835</sup> Emäntä Y: Maaseutukirje. Nykyajan kulkuneuvot-uusia koteja. *Kotiliesi* 13–14/1925, 383.

<sup>836</sup> Pekka: Kun tohtorin auto kulki kaksi kulmanväliä. *Autoilija* 5/1928, 28.



Kuva 9. Pieni poika auton ratissa 1920-luvulla. Kuvaaja tuntematon. Lähde: Teija Förstin kokoelma.

Poikajoukon pirssiajelu kuulostaa lähes keksityltä tarinalta, mutta kertomus tulee kuitenkin kiinnittäneeksi autoajelut erityisesti poikiin. *Suomen Kuvalehti* kytki lapset mukaan myös lukijakilpailujensa mainontaan. Vuoden 1926 ensimmäisen numeron kannessa oli loistoauto, jonka edessä istui lapsi. Teksti kannessa kysyi: ”Kuka saa loistoautomme?”<sup>837</sup> Kysymys viittasi *Suomen Kuvalehden* vuosikerran tilaajille järjestämään arvontaan, jonka pääpalkintona oli Chrysler-”loistoauto”. Kilpailua mainostettiin vuoden neljännessä numerossa ilmoituksella, jossa ”pari miehekkään näköistä naskalia” rupatteli autoa katsellessaan: ”Kivaa! Siin on snadi autshika! Jos vaan mutsi sen saa, niin se stikkaa sen mulle ja sit mä föraan ympäri stadia...ja...”<sup>838</sup> ”Miehekkään näköiset naskalit” eli pienet pojat haaveilivat pääsevänsä ajelemaan ympäri kaupunkia, jos äiti sattuisi voittamaan auton. Autot olivat lapsille jo arkista teknologiaa aivan toisella tapaa kuin heidän vanhemmilleen, kuten kertoo myös tämä *Autoilija*-lehdessä julkaistu Sasu Punasen kirjoittama tarina:

Autoalalla, olemme panneet merkille sekä kotona että kylässä, ovat aikamme lapset monesti paljon pitemmillä tiedoissa ja taidossa kuin useat meistä miehistä, nimittäin ”tavallisista suomalaisista miehistä”, jolla nimityksellä tässä tarkoitetaan meitä, joilla ei ole autoa ”omasta takaa”, vaan tyydytämme autotarpeemme vuokra-autoilijan ”kärrtiin” istuutamalla.

<sup>837</sup> Kansikuva. *Suomen Kuvalehden* 1/1926.

<sup>838</sup> *Suomen Kuvalehti* 4/1926, 133.

”Fatsi”, minä rupean autonajajaksi, kun minä tulen suureksi, sanoi seitsenvuotias tenava äänellä, joka tuntui, että totta mies ajatteli. – Minkä tähden juuri autonajajaksi? tiedustelimme. – Silloin saa ajaa ”autsikalla” niin paljon kuin tahtoo. – Onko se hauskaa? – Voi ”jee” kun se on hauskaa, ja kun saa itse ohjata. Sellaisia ne ovat nykyajan lapset. Autoissa on niiden mieli.<sup>839</sup>

Tässäkin tarinassa autoista kiinnostuneena lapsena esitettiin poika, mutta on tärkeää huomata, että myös tyttöjä näkyi lehtijutuissa oikeiden autojen ja leikkiautojen kanssa. Suomen Automobiili Klubin ensimmäisessä *Moottori*-lehdessä kesäkuussa vuonna 1925 julistettiin lukijoille palkintokilpailu. Tarkoituksena oli kerätä lukijoilta aineistoa historiikkiin, jossa kuvattaisiin autoilun kehittymistä Suomessa varhaisimmista ajoista saakka. Kilpailussa etsittiin muun muassa Suomen vanhimman ja nuorimman naisohjaajan kuvaa.<sup>840</sup> Voittaja ilmoitettiin elokuun numerossa: ”Suomen vanhin ja nuorin autoilija oli kaikesta päättäen neiti Greta Wiik, joka vuonna 1906 neljän vuoden ikäisenä ajoi isänsä pienellä 2,5 Hv-hevosvoimaisella yksisylinterisellä ORIENT BUCKBOARD-moottorivaunulla.” Ensimmäisessä kuvassa esiteltiin Wiik vuosisadan alussa nelivuotiaana, jolloin ”jalat olivat liian lyhyet ylettyäkseen polkimiin, mutta iloisuutta ei puuttunut hänen istuessaan ohjausvarren ääressä, ja takana istuva pikkusisar näkyy olevan yhtä hyvällä tuulella”. Toisessa kuvassa Greta Wiik esitettiin aikuisena: ”Nyt ovat jalat kasvaneet täyteen mittaansa ja tyttölapsi varttunut soreaksi katsella. Hän ohjaa vaikeuksitta isänsä ESSEX-umpiautoa. Neiti Wiik ansaitsee Moottorin vuosikerran.”<sup>841</sup> Samana vuonna *Suomen Kuvalehden* erityisen *Autonumeron* kansikuvassa istui pieni leikki-ikäinen tyttö auton ratin takana.<sup>842</sup>

Autot tulivat tutuiksi lapsille myös erilaisten tapahtumien, markkinoiden, messujen ja karnevaalien ohjelmanumeroina. Lastenpäivien kevätkarnevaalikulkueessa vuonna 1924 oli erilaisia satuaiheisia autoja, joita esiteltiin *Suomen Kuvalehdessä* kuvin. Kuvatekstit kertoivat, että mukana kulkueessa oli muun muassa ”liikkuva ritarilinna, jonka torneissa uljaat ritarit olivat täysissä varustuksissa puolustamassa oikeuttaan” sekä auton

<sup>839</sup> Sasu Punanen: Aika on rahaa. *Autoilija* 12/1928, 42.

<sup>840</sup> Moottorin palkintokilpailu julistetaan. *Moottori* Kesäkuu/1925, 17.

<sup>841</sup> *Moottori*-lehden palkintokilpailu. *Moottori* Elokuu/1925, 17.

<sup>842</sup> *Suomen Kuvalehti* 20/1925.

päällä kulkeva ”pikku vauvan tupa, jonka asukkaat imettäjänsä johdolla pitivät äänestä melua”.<sup>843</sup>

Oma kiinnostava kysymyksensä ovat lasten autolelut. Milloin autolelut ilmestyivät? Miten lelujen sukupuolittuminen tapahtui? Autoleluja ei tässä tutkimuksessa lähteinä käytetyissä 1920-luvun suomalaisissa aikakauslehdissä mainostettu juuri lainkaan, mutta niistä kirjoitettiin jonkin verran erityisesti lehtien joulunumeroissa. Lelujen mainontaa alkoi näkyä enemmän esimerkiksi 1930-luvun *Kotiliesissä*. Suomalaisissa sanomalehdissä ostoleluja on kuitenkin mainostettu ja niistä on kirjoitettu jo 1800-luvulla.<sup>844</sup>

Nimimerkki ”Rouva X.” kirjoitti *Kotiliesessä* helmikuussa 1923 leikkikalusta seuraavasti: ”Viritettävät automobiilit y.m.s. vehkeet, joita ennen tuotiin hyvin paljon maahan, tulevat nyt tullin vuoksi niin kalliiksi, ettei niitä jaksakaan ostaa.” ”Rouva X” epäili, että korkean tullin johdosta myös kotimaisten lelujen hinnat nousevat korkeiksi ja ne säilyvät ”ylellisyystavarana”, joita vain varakkaat voivat lapsilleen hankkia. Varattomien olisi tyydyttävä lasten rikkaaseen mielikuvitukseen.<sup>845</sup> Tällaisesta mielikuvituksen avulla syntyvästä leikkikalusta kertoo seuraava esimerkki. Marja Puputti kirjoitti *Kotiliesessä* pienten, muutaman vuoden ikäisten lasten leluista, joita hänen mukaansa oli kahdenlaisia: varta vasten leluiksi tehtyjä ja sellaisia, joita ei ole leluiksi tarkoitettu. Jälkimmäisiin kuului muun muassa sellainen mittanauha, joka omalla voimallaan lennähtää takaisin koteloonsa, kun nauhan pään laskee irti: ”[...] se vastaa melkein pientä automobiilia, joka itsestään kulkea hurisee lattiaa pitkin.”<sup>846</sup>

Suomalaisen ostolelun historiaa tutkinut Marja-Liisa Lehto on todennut, että ostolelut olivat vielä pitkään 1900-luvulle harvinaisia tai saavuttamattomia monelle lapselle. Leluja on kaikkiaan ollut Suomessa myynnissä jo 1700-luvun lopulla ainakin Helsingin ja Turun kauppapuodeissa ja myöhemmin sekä kaupunkien että maaseudun kaupoissa ja markkinoilla. Leluja tuotiin aluksi pääasiassa Saksasta ja Venäjältä. Kotimaisten

<sup>843</sup> Lastenpäivien kevätkarnevaalikulkuueesta. *Suomen Kuvalehti* 21/1924, 670.

<sup>844</sup> Lehto 1996, 17–18, 24–27

<sup>845</sup> Rouva X.: Helsingin kirje. *Kotiliesi* 3/1923, 91.

<sup>846</sup> Maria Puputti: Leikkikalusta. *Kotiliesi* 22/1925, 577.

”teollisesti” valmistettujen lelujen myyntiin oli jo 1800-luvulla jonkin verran pyrkimyksiä, mutta vielä 1900-luvun alussa sanomalehdissä ja *Suomen Teollisuuslehdessä* kannettiin huolta kotimaisen leluteollisuuden vähäisyydestä. Lehdon mukaan aikuisten maailman tekniset uutuudet ovat näkyneet nopeasti lelutoisintoina lasten leikeissä. Esimerkiksi vuonna 1909 perustetun Porvoon Suomalaisen Lelupajan, joka myöhemmin vuoden 1915 jälkeen jatkoi Helylä Oy nimisenä Sortavalan maalaiskunnassa, tuotannossa oli vielä kirkkoreki, mutta myös auto, juna ja raitiovaunu. Helsinkiläisestä lastentarhasta Barnabosta 1920-luvun alussa otetuissa valokuvissa näkyy Helylä Oy:n puuautoja. Kannaksen Lelu Oy:n tuotekuvastossa vuonna 1931 oli kuorma-auto ja pika-auto ”Hyry-Sysy”. Kotimainen lelutuotanto oli näkyvästi esillä myös suurmessuilla ensimmäisistä valtakunnallisista messuista vuodesta 1920 lähtien.<sup>847</sup>

*Suomen Kuvalehti* julkaisi usein kuvia lasten, useimmiten poikien, itselleen rakentamista autoista ja muista ajoneuvoista sekä kuvia lapsista oikeiden, mutta minikokoisten autojen kanssa. Lehden *Autonumerossa* vuonna 1922 esiteltiin kuvassa amerikkalainen maailman pienin kilpa-auto, ”Peanut” jonka kerrottiin kulkevan peräti 220 kilometrin tuntinopeudella. Valokuvassa ratin takana istui pieni poika.<sup>848</sup> Toimittaja Veli Giovannin Ajanvietetesivulla esiteltiin vuonna 1923 seuraavanlainen lilliputti-auto ja sen ohjaaja Englannista.

[...]kuvassa on pieni lontoolainen herrasmiehen alku omassa autossaan. Hän on vasta kuusivuotias, mutta käynyt täydellisen ohjaajakurssin, ja auto, joka sekin maksanut n.30 000 markkaa, on täydellinen laitos, mutta perin pieni – autojen lilliputti. Voimme arvata, että setä-Tommy (poliisi) hymyilee isällisesti keskeyttäessään kadunristeyksessä vilkkaan liikenteen pikku autoilijalle tilaa antaakseen.<sup>849</sup>

Vuonna 1926 *Suomen Kuvalehti* esitteli jälleen ”maailman pienimmän auton” ulkomaan uutisia esittelevällä kuvasivulla. Kuvassa pieni poika tutki konepellin alta Lontoossa tehtyä Touren -vaunua, jonka nopeuden kerrot-

<sup>847</sup> Lehto 1996, 15–25, 32–33, 77–79. Valokuvat ks. kansilehti ja s.53.

<sup>848</sup> Automaailmasta. *Suomen Kuvalehti* 9/1922, 230.

<sup>849</sup> Veli Giovannin Ajanvietetesivu. *Suomen Kuvalehti* 29/1923, 871.

tiin olevan 6 mailia tunnissa.<sup>850</sup> Suomalaisia poikia omatekoisen ”Fiiun” [Fiat] kimpussa esiteltiin samana vuonna Veli Giovannin toimittamalla Ajanvietesivulla.<sup>851</sup> Ajanvietesivulla julkaistiin vuonna 1926 myös kuva ”Hyvinkään poikain autopirssistä”. Kuvassa neljä poikaa istui itse rakentamissaan autoissa ja yhdessä niistä oli ”katto” päällä. Kuvateksti kertoi Fordin maineeseen viitaten: ”Olemme koettaneet kuvasta tutkia, mitkä ovat laatuvaunuja, mitkä foordeja - toistaiseksi onnistumatta.”<sup>852</sup> ”Ulkomaan autoutisia” esittelevällä sivulla *Suomen Kuvalehdessä* vuonna 1927 pieni oma auto esitettiin pariisilaisen pojan toteutuneena unelmana.<sup>853</sup> Saman *Autonumeron* ajanvietesivulla oli myös kuva suomalaisista pojista itse rakentamiensa autojen kanssa: ”Helsinkiläiset pikkupojat ovat niin innokkaita automiehiä, että ovat kelkkansakin rakentaneet ohjattaviksi autoiksi.”<sup>854</sup> ”Mitä maassa on tapahtunut” -kuvasivulla talvella 1929 kerrottiin kuvan välityksellä, että nykyaikaisia lasten leikkikaluja oli jo Kemijärvelläkin, ja kuvateksti jatkoi: ”mitä isot edellä, sitä penikat perässä.”<sup>855</sup> Kuvassa kaksi poikaa leikki itse valmistetulla autolla.

*Kotilieden* joulunumeroissa lapsia huomioitiin joulu-ukon tai joulupukin lelupajasta kertovissa kirjoituksissa. Niistä käy hyvin ilmi, miten leikkikalut alkoivat eriytyä sukupuolen mukaisesti. Vuoden 1925 *Kotilieden* joulunumeron mukana tullessa Anni Swanin toimittamassa lasten ja nuorten lehdessä *Sirkassa* oli kertomus joulupuuhiesta Tonttuvuoren linnassa. Sadussa ei mainita autoja, mutta leluista puhutaan muuten sukupuolittavasti. Pojille tontut valmistivat lelupajassa puuhevosia ja kääriivät kirjapaketteja. Tytöille piti muistaa kiillottaa kaulahelmiä ja ommella nukan pukuja.<sup>856</sup> Saman lehden nukeista kertovassa jutussa kerrotaan kuitenkin, että ”joulun lähestyessä pikku tytöt ja monet pikku pojatkin

<sup>850</sup> Ulkomaan postista. *Suomen Kuvalehti* 2/1926, 72.

<sup>851</sup> Veli Giovannin Ajanvietesivu. *Suomen Kuvalehti* 4/1926, 143.

<sup>852</sup> Veli Giovannin Ajanvietesivu. *Suomen Kuvalehti* 10/1926, ilmoitussivu.

<sup>853</sup> Ulkomaan autoutisia. *Suomen Kuvalehti* 12/1927, 439.

<sup>854</sup> Veli Giovannin Ajanvietesivu. *Suomen Kuvalehti* 12/1927, ilmoitussivu.

<sup>855</sup> Mitä maassa on tapahtunut. *Suomen Kuvalehti* 49/1929, 2213.

<sup>856</sup> Hagar Sarasto: Joulupuuha ”Tonttuvuoren” linnassa. *Kotiliesi* Joulunumero/1925, 612–613.



toivovat hartaasti” joulupukin salaperäisestä kontista löytyvän nukkeja.<sup>857</sup> *Suomen Kuvalehden* joulunumerossa vuonna 1929 lehtijutun ”Joulu-ukko saapuu” kuvituksena oli nukkuva poika ympärillään leikkiautoja, junia ja kädessä torvi. Toisessa kuvassa esiteltiin joulu-ukon työpajan nukenpäavarastoa, ”josta jokainen kiltti pikkutyttö saa omansa.”<sup>858</sup> Myös *Vära Kvinnor* -lehden kertomuksessa ”Kvinnan och Bilen” vuonna 1928 perheen pojat ”luonnollisesti” leikkivät autoilla ja tuntevat jo kaikki merkitkin, kuten Klara-äiti kertoo yleensä ex-miehelleen tämän tultua tapaamaan lapsia: ”Kurre och Nisse leka bil. Naturligtvis. Klara talar stolt om för mig, att de redan känner alla märken.”<sup>859</sup>

Lasten kulutuskulttuurista, joka Manner-Euroopassa oli jo monta astetta Suomea edempänä, kertoo seuraava lainaus:

Mehän elämme sähkön aikakaudella ja koko leikkikaluteollisuus on sähköistettyä. Bon Marchen tavaratalolla on pienois kokoinen autoilupiisto. Kaikki autot käyvät sähköllä ja niillä on automaattisesti syttyvät ja sammuvat lyhdyt. Ne ovat tunnettua Citroën-merkkiä. Toiseen ikkunaan on järjestetty mekaaninen verstaas, jossa koneet käyvät sähkön avulla ja joka herättää eloon joka pojassa uinuvan insinöörin, sillä aikaa kun tytöt toisaalla kuuntelevat orkesteria, joka soittaa Bluesia ja Charlestonia nukkeparien tanssiessa.”<sup>860</sup>

*Suomen Kuvalehden* Pariisin kirjeenvaihtaja Anna Levertin kuvaili Pariisin lasten joulua vuoden 1927 ensimmäisessä numerossa näin sähköiseksi. Tekstistä käy myös varsin hyvin ilmi, miten autot olivat tässä vaiheessa kirjoittelussa jo vakiintuneet poikien leluiksi ja nuket tyttöjen leikkikaluiksi.

1930-luvulla lapsuuttaan Helsingin Sörnäisten kaupunginosassa viettänyt Sven Gladh on muistellut lapsuutensa leikkejä. Poikien ja tyttöjen leikit olivat helsinkiläisessä työväenkaupunginosassa muistelmaan mukaan eriytyneet sukupuolen mukaan omikseen. Leikkeihin tarvittavia tavaroita lapset valmistivat itse. Pariisin lasten sähköistetty lelumaailma oli vielä 1930-luvulla kaukana työväenluokkaisen helsinkiläisen lapsen arjesta:

<sup>857</sup> Evi-Maija Jarva: Lastemme lapset. *Kotiliesi* Joulunumero/1925, 626.

<sup>858</sup> Joulu-ukko saapuu. *Suomen Kuvalehti* 51 & 52/1929, 2323.

<sup>859</sup> V-m-x: Kvinnan och bilen. *Journalen Vära Kvinnor* 8/1928, 164.

<sup>860</sup> Anna Levertin: Pariisin lasten joulu. *Suomen Kuvalehti* 1/1927, 21.

Etevimät nikkarit valmistivat kilpa-autoja liikkuvine etuakseleineen. Niissä oli sorvinlastusta tehdyt pakoputket ja autot oli maalattu samanvärisiksi kuin varsinaiset kilpa-autot Eläintarhan-ajoissa olivat. Etuakseleihin sijoitettiin sitten melko pitkä naru ja tätä autolelua perässä narusta vetäen juostiin pitkin katuja niin maan perusteellisesti!<sup>861</sup>

Leikkeihin ovat vaikuttaneet sukupuolen ohella lasten ikä ja sosiaaliset tekijät kuten kotiympäristö ja se miten paljon lasten tuli osallistua kodin töihin. Vauraassa kaupunkilaisessa perheessä lasten leikit ja leikkikalut olivat toisenlaisia kuin työväenkaupunginosan lapsilla ja maataloilla. Raja leikin ja työn välillä on ollut joustava, kun lapset ovat harjoitelleet arjen askareita leikin varjolla omankokoisillaan työkaluilla.<sup>862</sup>

Lapsia ja leluja koskevassa kirjoittelussa toistettiin ajatusta, ”mitä isot edellä, sitä pienet perässä”. Kuvissa ja kirjoituksissa pojat leikkivät autoleluilla huomattavasti useammin kuin tytöt, vaikka myös tyttöjä esiintyi kuvissa minikokoisten autojen ratissa. Ostettujen tai itse rakennettujen autolelujen kuuluminen esitettiin kuuluvan erityisesti poikien leikkeihin, sillä leikeissä toistui aikuisten maailmasta kopioidut sukupuolimallit. Autolelujen sukupuolittuminen tiukemmin vain poikien leluiksi tapahtui kuitenkin vasta ajan myötä. Autoilla leikkivä tyttö ei ollut harvinainen 1920-luvun alussa, ja nuket kuuluivat yhtä lailla poikien kuin tyttöjen lelumaailmaan. Vasta 1920-luvun lopulla alettiin kirjoittelussa puhua aiempaa useammin autoilla leikkivistä pojista ja nukeilla leikkivistä tytöistä. Autolelut osallistuivat näin lasten sukupuoleen sosiaalistamiseen.

---

<sup>861</sup> Gladh 1997, 173.

<sup>862</sup> Lehto 1996, 9-13, passim; Lönnqvist & Silvander 1999, 21-22.

## V Lopuksi

---

Olen tässä tutkimuksessa etsinyt vastausta kysymykseen, miten autoilun ja sukupuolen vuorovaikutteinen suhde rakentui 1920-luvun Suomessa. Tutkimuskysymyksen lähtökohtana olivat ennakko-oletukseni, että autoilu ei ole sukupuolineutraalia, vaan se on teknologiaa, johon sukupuoli kiinteästi kytkeytyy. Autoilua 1920-luvun Suomessa on aikaisemmassa tutkimuksessa lähestytty useimmiten eksplisiittisen miehisenä sfäärinä, jossa ”sukupuoli” on tarkoittanut lähinnä viittauksia naisautoilijoiden vähäiseen lukumäärään varhaisimman autoilun kohdalla. Sukupuolihistoriallisesta tutkimusnäkökulmasta tuntui kuitenkin tärkeältä kysyä ja analysoida, mihin autoilun miehisuus perustui ja miten autoilu samalla tuotti miehisyyttä tai erilaisia miehisyyksiä. Autoilun sukupuolittumista tulee tarkastella myös laajempaan ja monitasoisempaan prosessiin kuin ainoastaan autoilijoihin kiinnittyvänä muusta kulttuurista erillisenä ilmiönä.

Tämä tutkimus osoittaa, että sukupuolihistoriallisesta näkökulmasta tarkasteltuna eri osatekijät huomioiden 1920-luvun autoilun sukupuoli ei näyttäyty yksiselitteisen miehisenä tai naisellisenä, maskuliinisenä tai feminiinisenä. Autoilukirjoittelussa yhtäältä konstruointiin käsityksiä sukupuolesta, toisaalta autoista kirjoittamiseen ja autoiluun vaikuttivat myös

olemassa olevat käsitykset sukupuolelle asetetuista tehtävistä, rajoituksista ja vaatimuksista. Autoilu oli sekä konkreettista autolla liikkumista että kulttuurinen ilmiö, joka antoi uudenlaisen alustan sukupuolesta käydylle keskustelulle silloinkin kun keskustelua käytiin näennäisesti aivan jostain muusta aiheesta, kuten esimerkiksi liikennekulttuurin kehittämisestä. Tässä tutkimuksessa olen pyrkinyt esittämään aiempaa tutkimusta monipuolisemman tulkinnan 1920-luvun autoilun sukupuolittumisesta.

Tutkimusprosessin alussa myös oma tutkijan katseeni kohdistui aineistoa lukiessa ensin näkyvimpään eli siihen, miten autoilijaan liitettiin sukupuolittuneita merkityksiä 1920-luvun autokirjoittelussa. Aineistona käytettyjen vuosikertojen selaaminen osoitti kuitenkin kiinnostavan kohteen, joka on autoilun historian tutkimuksessa jäänyt aiemmin vähäiselle huomiolle: autoilun sukupuolittumisen prosessissa merkittäviä toimijoita olivat myös muut autojen käyttäjät ja liikenteessä liikkujat eivät ainoastaan autoilijat. Autoilun alettua yleistyä itsenäistymisen ja kansalaissodan jälkeen koko liikennejärjestelmä oli murroksessa. Suurta yleisöä ja ”autohurjailijoita” koskevassa laajassa julkisessa keskustelussa käytiin samalla keskustelua liikenteen sukupuolijärjestyksestä. Tätä aiemman tutkimuksen jättämää aukkoa täydensin väitöskirjan ensimmäisessä käsittelyluvussa.

Päälähteinä käytetyt lehdet osoittivat, miten autojen suhteellisen vähäisestä lukumäärästä huolimatta kaupunkiliikenne alkoi 1920-luvun kuluessa rakentua autoilun ehdoilla. Liikennekulttuurin kehittämisestä muodostui autoilijoiden etujärjestöissä miesten vastuualueita. Lehdissä otettiin usein kantaa siihen, miten liikenteessä kulkevien tulisi liikkua ja miten liikenne oli järjestetty muissa maissa. Eniten aiheesta kirjoitti Suomen Autoilijaliiton äänenkannattaja *Autoilija*-lehti, sillä juuri ammattimaisesti ajaneita autonkuljettajia moitittiin sanomalehdissä usein liian hurjasta ja jalankulkijoiden turvallisuuden vaarantavasta ajosta. Humoristisissa kertomuksissa ja paki-noissa toistui juoni, jossa ratin takana istui useimmiten mies ja liikenteessä autoilijoiden tiellä kotieläinten lailla säntäilevänä hahmona esiintyi nainen.

Autoihin liitettiin paholaismaisuuksia ja niiden toimintaa yritettiin tehdä ymmärrettäväksi kristinuskosta tutulla retoriikalla. Autokirjoittelussa tapah-

tui merkillepantava muutos 1900-luvun alusta 1920-luvun toiselle puoliskolle tultaessa. 1920-luvun puolivälissä autojen lukumäärän lähdettyä voimakkaaseen kasvuun lehdissä alkoivat toistua kertomukset ja pakinat, joissa erityisesti vanhojen naisten tai maaseudun väen, yksinkertaisina esitettyjen miesten ja naisten autoihin kohdistuneet pelot esitettiin huvittavina ja takapajuisina. Näissä kertomuksissa nuoret, autoilevat miehet johdattelivat nykyaikaan ja autoilla liikkuvaan tulevaisuuteen ja vanhat naiset tai maalaisnaiset symboloivat vanhaan aikaan takertumista. Autoilun edistäminen ja sukupuolijärjestelmän muokkaus kulkivat näin rinnakkain. Myös näissä kertomuksissa sukupuolierolle, naisten ja miesten erilaisuudelle rakentuvaa sukupuolijärjestelmää uudelleen tuotettiin ja vakiinnutettiin. Huomionarvoista onkin, miten vielä 1910-luvun kirjoittelussa ”herrojen” lähinnä muille harmia tuottavana leikkikaluna pidettyä autoa alettiin 1920-luvun kirjoittelussa esittää muoti-ilmiönä ja samalla yhteiskunnan kehitykselle tärkeänä nykyajan ja tulevaisuuden välineenä, jolla myös tavallinen työmies saattaisi ajaa töihin konttoriin tai tehtaaseen. Näiden erityisesti autoilujärjestöjen lehdissä esitettyjen representaatioiden tavoitteena oli vakuuttaa yleisöä auton merkityksestä kehittyneen kansakunnan merkinä ja välineenä. Samalla tuotettiin mielikuvaa, jossa teknologiseen, parempaan tulevaisuuteen johdattelijana oli useimmiten nuori mies.

Auto toi mukanaan myös uuden miehisen autonkuljettajan ammatin. Vuokra-autonkuljettajien ammattiin kuului olennaisena osana asiakkaiden ajaminen ravintoloihin ja alamaailman osoitteisiin, bordelleihin ja salakapakoihin. Kaupunkien pimeämpien puolien tuntemus periytyi ajureilta. Kielto lakirikkomukset olivat yleisiä ammattiautoilijoiden keskuudessa, vaikka Suomen Autoilijaliitto pyrki tätä tehokkaasti kitkemään lehdessään ja parantamaan muutenkin autoilijoiden huonoa mainetta. Autonkuljettajan ammatin vaarallisuus, kielto lakirikokset ja kytkös prostituutioon vahvistivat osaltaan ammatin miehisyttä. Ammattina vuokra-autojen kuljettaminen ei sopinut käsityksiin siitä, millainen työ on säädyllistä ja sopivaa naisille. Michistä autoilijan identiteettiä rakensivat ulkoinen tunnusmerkki, muista autoilijaryhmistä erottava pakollinen virkapuku, sekä oma lehti, jossa voi-

tiin jakaa yhteisesti kokemuksia ammatin iloista ja varjopuolista.

Suomen Automobiili Klubin sekä Yleisen Autoliiton ja Maaseudun Autonomistajain Liiton tavoitteista nousee esiin auton maanpuolustuksellinen merkitys. Suomen Automobiili Klubi valitsi toimintansa alkuvaiheessa klubin keulakuvaksi kenraali Mannerheimin. Kaikilla edellä mainituilla autoilijoiden ryhmittymillä oli myös kiinteä yhteys suojeluskuntiin. Toimintatavoissa oli haettu mallia ritari- ja sotilasperinteistä. Autoseurojen omat univormut ja autonkuljettajan pakollinen virka-asu muistuttivat sotilaallista upseerin puvun malliin leikattua asua. Ryhdikkäät takit, pitkät housut ja saappaat sekä lakit olivat sellaista automiehisyyden performanssia, johon naiset voivat osallistua vain osin ja poikkeustilanteissa kuten autokilpailuissa pukeutumalla maskuliinisiin, naisruumiin peittäviin, nahkaisiin autoilijan asuihin, hattuihin ja suojalaseihin. Autokilpailujen päätteeksi järjestetyissä tanssiaisissa naiset saattoivat taas todistaa olevansa ”oikeita naisia”.

1920-luvun autoilijan sukupuolta konstruointiin fiktiivisissä kertomuksissa ja pakinoissa sekä nykyaikaisuutta ilmentävissä romaaneissa ja elokuvissa, joissa luksusautoja ajoivat ”Hispano-miehet” ja modernit, uuden ajan itsenäiset naiset. Sattumanvaraisestikin löytyneet ajanvieteromaanit vahvistivat ajatustani siitä, että autoilu todella läpäisi kulttuurin eri tasoilla. Auto oli sekä nykyaikaisen miehen että naisen kulkuväline ja tekninen laite, jonka muodikkuus, tehokkuus, vauhti ja voima liittivät nämä ominaisuudet samalla käyttäjiinsä. Kuten Raoul af Hällström totesi *Suomen Kuvalehdessä*, autosta tuli nykyaikaisen miehen erottamaton toveri.<sup>863</sup> Autoihin liitetty vaarallinen vapaus, vauhti ja voima kytkettiin toistuvasti maskuliinisuuteen ja miesruumiiseen. Nykyaikaisissa romaaneissa auto mahdollisti vapaan liikkumisen myös uudelle itsenäiselle naistyyppille, mutta tietyissä sovinnaisuuden rajoissa Nykyaikaisen naisen ja auton suhde oli fiktiivisissä esityksissä ongelmallisempi. Omaa elämäänsä autonsa lailla itsenäisesti ohjaava nainen oli yhtäältä rohkean, uuden naisen symboli viihdekirjallisuudessa, toisaalta tässä hahmossa oli myös jotain pelottavaa ja vallinnutta sukupuuo-

---

<sup>863</sup> Raoul af Hällström: Romantttinen auto. *Suomen Kuvalehti* 15/1929, 687.

lijärjestystä uhmaavaa. Auto symboloi vaarallista vapautta, jota oli pyrittävä kontrolloimaan.

Romanttisissa tarinoissa ja kertomuksissa sekä viihdekirjallisuudessa auto kytkettiin mukaan sukupuolijärjestystä ylläpitävään ja heteronormatiivisuutta rakentavaan ajattelumalliin. Auton umpikattoinen sisätila oli näyttämönä onnellisille tai onnettomille kohtaamisille ja eroille. Se oli kontekstista riippuen joko romanttisten tai siveettömien kohtaamisten tila tai kotia muistuttava suojaisa paikka. Tarinoissa osapuolina esiintyi toistuvasti maskuliininen mies ja feminiininen nainen, jotka auto johdatti yhteen ja yhdisti. Auton mahdollistama vaarallinen vapaus saattoi kirjallisuudessa johdattaa aviopuolisot myös eroon toisistaan ja naisen pois äidin ja vaimon roolista. Nämä tarinat pitivät usein sisällään myös sukupuolimoraalisen opetuksen, jossa omalta sukupuolijärjestelmän mukaiselta paikaltaan poistuvaa naista kohtasi onneton kohtalo: lapsen menetys tai jopa kuolema. Auto ei kirjoittelussa ollut yksinomaan väline romanttiseen rakkauteen vaan itsessään usein rakkauden ja hoivan kohde.

Eryteisesti *Kotilieden* autokertomuksissa ja Fordin mainonnassa autoa alettiin esittää myös naiselle tärkeänä työvälineenä paremman taloudenhoidon välineenä. Näin auto kesytettiin ja kytkettiin samalla perinteisiin naisen tehtäviin yhteiskunnassa. Kaksikymmenlukulaisessa Suomessa lapsia kouluun kuljettava ja autolla ostoksia tekevä perheenäiti oli enemmän fiktiivinen kuin todellinen. On kuitenkin syytä huomioida, miten tämä naisten autoiluun liitetty kulttuurinen malli syntyi jo 1920-luvulla ja miten se aktualisoitui suomalaisten naisten arjessa myöhäisempinä vuosikymmeninä. Esimerkiksi Anu Sirénin haastattelemat ajokortin 1950–1960-luvuilla hankkineet naiset kertoivat haastatteluissa autoilunsa liittyneen usein perheen hoivaan ja huoltamiseen.<sup>864</sup> Myös pohjoismaisissa nykyaikaa koskevissa tutkimuksissa on osoitettu, että äidit vievät useissa länsimaissa isää useammin lapsia päivähoitoon, kouluun tai harrastuksiin. Heteroydinperheiden sisällä naisten autoilu liittyy usein taloudenhoitoon ja naisten autolla ajamat matkat ovat lyhyempiä kuin miesten.<sup>865</sup> Kulttuuri- ja sukupuolihistorialli-

<sup>864</sup> Sirén 2002, 35.

<sup>865</sup> Polk 1998, passim; Hjorthol 2008, 193–207; Næss 2008, 173–191.

nen tutkimusote voi tuottaa uudenlaisia tulkintoja ja uutta tietoa autoilun historiasta. Aikaisemmissa tutkimuksissa on tullut todettua suomalaisten naisten aloittaneen autoilun enenevässä määrin vasta 1950-luvun lopulta lähtien ja erityisesti 1960–1970-luvuilla autoilu on liitetty naisten kodin ulkopuolisen ansiotyön lisääntymiseen ja lähiöiden syntyyn. Tämä tutkimus osoittaa, että kulttuurista mallia naisten autoilun liittämiselle hoivaan ja taloudenhoitoon alettiin tuottaa ja juurruttaa jo 1920-luvulla.

1800-luvun lopulla ja 1900-luvun alussa hermostuminen oli määritellyt feminiiniseksi ja erityisesti naissukupuoleen liitettyksi lääketieteellisissä ja yhteiskunnallisissa keskusteluissa. Keskustelu naisten heikkohermoisuudesta jatkui 1920-luvun autoilukirjoituksissa. Autoilijan tuli olla vahva ja lujahermoinen, mitkä ominaisuudet miellettiin ennen kaikkea maskuliiniksiksi ja jotka kiinnitettiin toistuvasti kirjoituksissa miessukupuoleen. Tästä syystä ohjauspyörän taaksekin katsottiin sopivan vain sellaisten naisten, jotka pysyivät hillitsemään hermonsä. Heikkous, sekä fyysinen että mielen ja luonteen heikkous, olivat puolestaan feminiiniksiksi käsitettyjä ominaisuuksia, jotka ”luonnollisesti” liitettiin naisruumiiseen. Naissukupuolen ruumiillinen heikkous kiteytyi kirjoituksissa naisen ”hentoihin” käsiin, joiden hennotus näytti oikeuttavan kyseenalaistamaan naisten kyvyn ohjata autoa. Syy, miksi kädet korostuivat kehon osana kirjoittelussa, oli varhaisten autojen ja erityisesti yleisen Fordin T-mallin raskas ohjattavuus.

Moottoriurheilun historiaa on Suomessa usein kirjoitettu vasta 1930-luvun alussa alkaneista Eläintarhan kisoista lähtien. Ottaen huomioon moottoriurheilun laajan suosion Suomessa myöhempinä vuosikymmeninä, myös varhaisimmat autourheilukilpailut antaisivat aihetta perusteelliselle jatko-tutkimukselle. Esimerkiksi autourheilutapahtumien yleisön sukupuolijakaumasta ja yhteiskuntaluokasta tai iästä oli tässä tutkimuksessa käytetyn lehtiaineiston perusteella mahdollista tehdä vain sirpaleisia tulkintoja. Aineisto herätti kuitenkin kiinnostuksen autourheilukilpailujen kansallisiin merkityksiin sekä pohtimaan kilpailujen poliittisia aspekteja kansalaisso-dan jälkeisenä aikana: Mistä kisojen uutisoinnissa vaiettiin? Mitä paikallista merkitystä kilpailuilla on ollut yhteisöille ja yksilöille? Sanomalehtiaineisto,



paikallisten autoilijajärjestöjen arkistot sekä Etsivä Keskuspoliisin arkisto saattaisivat antaa vastauksia muun muassa näihin kysymyksiin mahdollisessa jatkotutkimuksessa.

Tässä tutkimuksessa käytetyn lehtiaineiston perusteella 1920-luvun autourheilu ei näyttäydy yksiselitteisen miehiseltä sfääriltä. Samalla on kuitenkin todettava, että autourheilukisoihin osallistuneen kuljettajan normi oli miespuolinen autoilija, johon kilpaa ajaneita naisia toistuvasti verrattiin. Automobiilikisat kiinnostivat ainakin jossain määrin myös naispuolista yleisöä ja kisoihin osallistui naisia tietävästi ainakin vuodesta 1923 lähtien. Naispuolisista kilpa-autoilijoista kirjoitettiin suomalaisissa lehdissä useimmiten ihailevaan sävyyn rohkeina uranuurtajina naisten autoilun saralla, mutta samalla kuitenkin ylläpitäen sukupuolieroa. Lehtikirjoittelussa muistutettiin toistuvasti näiden naiseudesta viittaamalla esimerkiksi naissukupuolen peittävään tai sitä korostavaan vaatetukseen.

*Moottori*-lehdessä esiteltyt automobiilikisoihin osallistuneet naiset kuuluivat kaikki yläluokkaiseen Suomen Automobiili Klubiin, ja kisat vaikuttavat olleen useimmille heistä vain osa autourheiluharrastusta. Suomen Autoilijaliiton alajärjestöjen järjestämiin kisoihin osallistui kilpailijoina *Autoilija*-lehden kisaraportoinnin perusteella vain harvoja naisia. Vaikka autourheilukisoihin osallistuneet naiset vaikuttavatkin olleen lähinnä poikkeuksia normista eli miespuolisesta moottoriurheilijasta, heitä ei kuitenkaan voi pitää vain kisojen ja autojen koristeina vaan aktiivisina toimijoina moottoriurheilun saralla. Naispuoliset autourheilijat muiden muassa vuonna 1928 Kotkan Autoyhdistyksen järjestämiin kisoihin osallistunut Lyyli Koski sekä kisoissa hyvin menestynyt Terna Åkerman herättivät kiinnostuksen perehtyä mahdollisessa jatkotutkimuksessa heidän elämäänsä ja autoiluunsa syvällisemmin. Tässä tutkimuksessa käytetyn aineiston perusteella kiinnostava kysymys kilpa-autoilun emansipatorisista merkityksistä näille autourheilua harrastaneille naisille jäi avoimeksi. On kuitenkin selvää, että heidän autoilunsa kiinnosti yleisöä ja heidän saamansa julkisuus kertoo poikkeuksellisuudesta.

Moottoriurheilu näyttäytyy nykyään länsimaisessa kulttuurissamme

miehiseksi ymmärrettynä harrastuksena, jossa naisilla näyttäisi useimmiten olevan varattuna vain kauniin koristeen rooli varikolla. Moottoriurheilun ja suomalaisen miehen kiinteää suhdetta alleviivasi esimerkiksi vuonna 2011 moottoriurheilua sisältävää MTV3 Max tv-kanavaa mainostava Dome Karukosken ohjaama mainosfilmi: ”Suomalainen mies on automies.” Miehillä suunnatun tv-kanavan humoristisessa mainosfilmmissä esitettiin, miten auto on mukana suomalaisen miehen elämässä syntymästä kuolemaan. Miten yhtäläinen tämä myytti sitten todellisuuden kanssa onkaan, moottoriurheilu tuntuu kiinnittyneen ja juurtuneen syvälle mielikuvaan ”suomalaisesta miehestä”. Todellisuudessa ”suomalainen nainen” on arjessaan todennäköisesti aivan yhtä vähän tai paljon autonainen kuin ”suomalainen mies” on automies. Kulttuuristen kuvien merkitystä sukupuolikäsitysten tuottamisessa tämä ei kuitenkaan vähennä. Kulttuurihistorioitsija Roger Chartier’ia soveltaen juuri tämän kaltaiset eri ryhmien erilaisista positioista tuottamat representaatiot myös vaikuttavat siihen, miten autoilun sukupuolen ymmärrämme.

Autoilijan sukupuolta rakensivat yhdessä sekä fiktiiviset esitykset autoilijasta että reaaliset autoilijat. On tärkeää huomioida, että myös se, miten todelliset autoilijat ajan lehdissä esitettiin, oli representatiivista eli ihmisen tuottamaa kuvaa autoilijasta, jolla pyrittiin vaikuttamaan. Esimerkiksi *Autoilija*-lehdessä konstruointiin ideaalia ammattiautoilijaa, joka oli lainkuuliainen, omasta työstään ja kollegoistaan vastuuta kantava autoilun ammattilainen, hermonsa hallitseva ja huumorintajuinen autonkuljettaja. Autoilijan miehistä ammatti-identiteettiä rakentamalla pyrittiin saamaan yhtenäisyyttä hajallaan toimivaan heterogeeniseen ammattiryhmään. Autoilukirjoittelussa konstruoituneet sukupuolittuneet käsitykset autoilijasta, jalankulkijasta ja autoista olivat siis osin tavoitteellisesti tuotettuja ja osin tiedostamatta toistettuja, mutta juuri toiston kautta arkisiksi ”totuuksiksi” vakiintuneita. ”Automiehistä” esitetyt väittämät saattoivat olla lähteistä riippuen jopa toisilleen vastakkaisia tai häilyviä. Huomionarvoista kuitenkin on, miten sukupuolten välisen eron säilyttämistä retoriikassa kielen tasolla ja myös rakenteiden ja toiminnan tasoilla pidettiin tärkeänä. Miehet ja nai-

set saattoivat kirjoittelun mukaan olla yhtä lailla hyviä ajajia, mutta *eri tavoin* ja erilaisiksi ymmärrettyjen ominaisuuksiensa vuoksi. Terna Åkerman esimerkiksi totesi miehillä olevan enemmän voimaa, mutta naisten olevan ajatuksiltaan nopeampia.<sup>866</sup> Autojen mainonnassa taas samaa automerkkiä mainostettiin miehille ja naisille eri syistä sukupuolten erilaisiksi ymmärrettyjen toiminta-alueiden vuoksi.

Olen tässä tutkimuksessa esittänyt tulkintoja siitä, miten auto teknisenä laitteena muokkasi sukupuolta ja miten autot sukupuolittuivat. Autoja personoitiin antamalla niille lempinimiä ja kuvailemalla niitä inhimillistävasti aivan kuin ne olisivat olleet ihmisen tai lemmikkieläimen kaltaisia eläviä olentoja. Auto materiaalisena artefaktina sukupuolittui teksteissä sekä maskuliiniseksi että feminiiniseksi laitteeksi. Autojen ja naisten ulkonäön ja ominaisuuksien vertailu oli yleistä. Etenkin pakinoissa toistettiin ajatusta, jonka mukaan sekä auton että naisen tuli olla kauniita. Auto ja nainen olivat tämän ajattelumallin mukaisesti molemmat miehen omaisuutta. Autojen ulkonäköä arvioitiin jopa erityisissä kauneuskilpailuissa samaan tapaan kuin naisten ulkonäköä. Mainonnassa autojen ulkomuodon kehitys kulmikkaista, mustista massatuotetuista autoista virtaviivaisiin, erivärisillä kuorilla varustettuihin autoihin esitettiin naisten lisääntyneen mielenkiinnon ansioksi vaikka todellisuudessa autojen ”muodikkuus” näytti kiinnostava sekä autoilevia miehiä että naisia. Autojen helppo ohjattavuus, mukavuus ja esteettisyys esitettiin naisia kiinnostavina ominaisuuksina ja samalla nämä ominaisuudet feminiinistivät autoa. Autoihin liitetty vaarallinen vapaus, vauhti ja voima kytkettiin toistuvasti maskuliinisuuteen ja miesruumiiseen. Nykyaikaisissa romaaneissa auto mahdollisti vapaan liikkumisen myös uudelle itsenäiselle naistyypille, mutta tietyissä sovinnaisuuden rajoissa. Kiinnostavia olivat ne ambivalentit ja sukupuolen rajoja hämärtävät merkitykset, joita autoon kytkettyi. Kaksikymmenlukulaisessa julkisuudessa auton sukupuoli oli joustava. Se oli sekä voimaa uhkuva fallinen symboli että feminiininen lämmin syli.

Suoria analogioita ei 1920-luvun autoilusta ja sukupuolikäsityksistä nykyaikaan voi eikä ole syytä vetää. On silti tärkeää huomata, että myös

<sup>866</sup> C-a.: Ohjauspyörää hoitavilla naisilla on sananvuoro. *Moottori* 8/1928, 7.

nykyhetken autoilu on sukupuolittunutta, vaikka se näennäisen tasa-arvon nimissä muiden teknologioiden lailla halutaan usein nähdä sukupuolineutraalina. Pohjoismaisissa liikkumista koskevissa nykytutkimuksissa on esimerkiksi kiinnitetty huomiota sukupuolten tasa-arvon ja kestävän liikenteen näkökulmista miesten ja naisten työmatkojen pituuteen ja siihen, millä kulkuvälineillä miehet ja naiset kulkevat töihin.<sup>867</sup> Tanskalainen Anette Jerup Jørgensen on tutkinut autoilevien miesten ja naisten suhtautumista liikennesääntöihin ja liikenteen kirjoittamattomiin sääntöihin ja havainnut näissä eroja sukupuolten välillä. Jørgensen on myös huomauttanut siitä paradoksisista, että autoa edelleen saatetaan kutsua vapauden välineeksi, vaikka nykyaikaisessa liikenteessä vapaa liikkuminen on illuusio. Henkilöautolla liikkuva on riippuvainen siitä, miten muut liikkuvat liikenteessä. Parhaiten tämä ilmenee esimerkiksi liikennemuutoksissa.<sup>868</sup>

Arkipuheissa ja populaarikulttuurin tuotteissa vilahtavat myös usein ”akkaratissa”-kommentit, jotka viestivät siitä, että autoilevassa, erityisesti vanhemmassa naisessa on jotain koomista.<sup>869</sup> Representaatioiden vaikutus todellisuuteen ja niiden syvä juurtuminen kulttuuriin käy ilmi esimerkiksi naispuolisten autoilijoiden muistoista. Anu Sirénin haastattelemat naiset kertoivat, miten heihin oli suhtauduttu liikenteen liikkuvina vitseinä ja ”lapsikuljettajina” tai ylipäätään vähemmän vakavasti otettavina tielläliikkujina.<sup>870</sup> Ruotsalaisen autoilun sukupuolittumista tutkinut Merritt Polk on väitöskirjassaan todennut naispuoliseen autoilijaan liittyvän myytin olevan sitkeässä myös Ruotsissa. Hän viittaa tällä ruotsinkielellä käytettyihin sanontoihin ”djävla karing” [pirun akka] ja ”gubb djävel” [äijän perkele], joilla on syytetty naista tai vanhaa miestä liikenteessä, silloin kun toisen ajajan henkilöllisyys ei ole tiedossa.<sup>871</sup> Vitsailut ja halventavat kommentit kertovat sukupuolihistorialliselle tutkimukselle tärkeästä käsitteestä, vallasta. Siitä, kenellä on oikeus omistaa auto, ohjata autoa tai ylipäätään edes puhua autoista.

<sup>867</sup> Kestävällä liikenteellä tarkoitetaan kevyen ja julkisen liikenteen suosimista yksityisautoilun sijasta.

<sup>868</sup> Jørgensen 2008, 99–110.

<sup>869</sup> Ks. myös Jalonen 2010, 77.

<sup>870</sup> Sirén 2002, 35.

<sup>871</sup> Polk 1998, 8.

Miksi teknologian ja sukupuolen suhteen tarkastelu on ajankohtaista ja tärkeää myös historiantutkimuksen alalla? Sukupuolen merkitys teknologiassa ilmenee esimerkiksi koulutuksessa ja työelämässä siten, että teknisille aloille hakeutui vielä 2000-luvun alussa poikia ja miehiä useammin kuin tyttöjä ja naisia. Koska tulevaisuudessakin tarvitaan entistä enemmän tekniikan alan ammattilaisia, tätä sukupuolittunutta epäsuhtaa on pyritty parantamaan muun muassa erilaisin projektein.<sup>872</sup> Myös mediassa ja arjen käytänteissä teknologian sukupuolittuminen ilmenee monin eri tavoin. Kulttuurissamme arjen puheessa ja autojen mainonnassa toistetaan esimerkiksi sukupuolittunutta ajatusta, jonka mukaan auto on ”isojen poikien lelu”. Sukupuolihistoriallisen tutkimusotteen tavoitteena on osoittaa, että teknologioiden ja sukupuolen suhde on kulttuurissa syntyvää ja rakentuvaa, eikä jotain ”luonnollisesti” sukupuoleen kiinnittynyttä. Leikkikalujen sukupuolihistoria tarjoaisi mielenkiintoisen kysymyksen jatkotutkimusta ajatellen. Nuket olivat yhtä lailla poikien ja tyttöjen leluja aikakauslehtien sivuilla vielä 1920-luvulla. Tytöt leikkivät myös autoleluilla, mutta leikkikaluteollisuuden kehittyessä alettiin aiempaa tietoisemmin valmistaa ja markkinoida tyttöjen ja poikien sukupuolen mukaisesti eriytyneitä leluja.

Samanaikaisesti kun tämä tutkimus on kertonut 1920-luvun autoilusta, se on tullut kertoneeksi jotain myös nykyhetkestä. Omassa kulttuurissamme autokouluun hakeutumista, ajokortin ja auton hankkimista säätelevät sukupuolta ja luokkaa enemmän esimerkiksi ideologiset kysymykset liittyen autojen aiheuttamiin ympäristöhaittoihin tai yksilön arvoihin. Toisaalta esimerkiksi vuoden 2013 ajokortti uudistus herätti kritiikkiä, koska opetuslupaopetuksen kallistumisen katsottiin luovan eriarvoisuutta. Auto on historiansa kuluessa muuttunut harvojen etuoikeudesta lähes kansalaisvelvollisuudeksi. Autolla ajamisen taitoa ja ajokortin hankkimista on 2010-luvulla pidetty niin luonnollisena ja itsestään selvänä, että ajokortittomuutta on saattanut joutua jopa perustelevaan ympäristölle.

Autot ovat arkipäiväistyneet ja niihin liittyvät pelot, uhkakuvat ja odotukset ovat toisenlaisia kuin autoilun varhaisessa historiassa. Tästä huoli-

<sup>872</sup> Pihlajamaa & Putila 2006, 69–73.

matta autoiluun on eri aikoina eri kulttuureissa liittynyt sukupuolittuneita piirteitä, jotka jäävät helposti piiloon, jos autoa ajatellaan yksinkertaisesti vain kahden pisteen väliä kulkevana liikennevälineenä tai muusta kulttuurista erillisenä teknisenä laitteena. Tässä tutkimuksessa olen pyrkinyt esittämään tulkintani siitä, miten autoilua, sukupuolta ja kulttuuria tulisi ajatella toisiinsa rinnakkain ja lomittain kytkeytyvänä verkostona.

# Lähteet

---

## 1 Arkistolähteet

### **Helsingin kaupunginarkisto**

Helsingin kaupunki Maistraatti

Dombok för år 1913 Ca:329

### **Kansallisarkisto (KA)**

Elmgren-suvun arkisto

Hilda Elmgrenin arkisto

3 Saapuneita kirjeitä (1862–1935)

Helsingin Poliisilaitos Liikennetoimiston I arkisto

Ilmoituspäiväkirjat ja ilmoitukset Ab I: 1

Ajokorttikortisto annetuista ajokorteista Bd II: 1

Ajokorttikortisto annetuista ajokorteista Bd II: 2

Ajokorttikortisto annetuista ajokorteista Bd II: 3

Ajokorttikortisto annetuista ajokorteista Bd II: 4

Yksityisautoista luettelo 1912 Bh III: 1

Yksityisautoista luettelo 1913 Bh III: 2

Yksityisautoista luettelo 1919–1920-1921 Bh III: 3

Ensimmäiset ajokorttiansomukset liitteineen v.1915–1919 Ed I: 7

## **Mobilia**

Autoliitto ry:n arkisto (AL)

Suomen Autoklubin pöytäkirjat 1921–58 ALa1

Autoklubin painatteet ja esitteet 1927–1969 ALa38

## **2 Lehdet**

*Autoteollisuus* 1928–1929

*Autoilija* 1927–1929

*Ford-uutiset* 1928

*Journalen Våra Kvinnor* 10/1927–1929

*Kotiliesi* 1923–1929

*MAL* 1929

*Moottori* 1923–1924

*Moottori* 1925–1929

*Suomen Autoilijalehti* Maaliskuu/1927

*Suomen Kuvalehti* 1920–1929

*Suomen Moottorilehti* 1924–1929

*Våra Kvinnor* 1922-9/1927

Amerikan tyttöjen toiveita. *Toveritar* 8-9/1922, 133.

Enäjärvi-Haavio, Elsa: Muotikaupasta leikkaussaliin Karolina Eskelinin tie. *Kotiliesi* 26/1936.

Friitalan mainos. *Kauppalehti* 30.11.1929, 7.

Fotografiska Handels & Fabriks Aktiebolaget i Finland myynti-ilmoitus. *Hufvuds-tadsbladet* 20.8.1899, 1.

Kalanti, A.J.: 93-vuotias naisautoilija. *Seura* 20/1969, 26–28.

Kvinnan och automobilen. *Idun* 13/1909, 156.

Naislääkäri Tampereelle. 20.1.1897 *Wuoksi*.



- Paajanen, Manu: Varttunut autonainen. *Viikkosanomat* 9/1968, 42–43.
- Särkkä, Eeva: 92-vuotiaana autonratissa. ”Kaikki menee hyvin, jos Märta on hiljaa”. *Aamulehti* 13.10.1968, 12.
- The Horseless Carriages for Medical Men. *The Lancet* Jan. 4 1896, 63.
- The Expenses of a Medical Man’s Motor car. *The Lancet* Oct. 14, 1899, 1027.
- Suomen Valokuvaus-, Kauppa- ja Tehdas-osakeyhtiö myynti-ilmoitus. *Uusi Suometar* 22.8.1899,1.

### 3 Aikalaiskirjallisuus ja muistelmateokset

- Agapetus: *Akkojen kauhuna eli tuumailuja tuulilasin takaa*. Kolmas painos. Otava. Helsinki 1931.
- Antti J. Aho ja Aili Aho: *Amerikassa piikana ja keltanokkana*. Werner Söderström Osakeyhtiö. Porvoo 1929.
- Aikalaiskirja 1920. Henkilötietoja nykypolven suomalaisista*. Tietosanakirja Osakeyhtiö. Helsinki 1920.
- Alm, Gustav: *Höstdagar*. Bonnier. Stockholm 1907.
- Arlen, Michael: *Vihreä hattu*. Alkuteos *The Green Hat* (1924). Suom. Aune Lindström. Kustannusliike Minerva Oy. Helsinki 1925.
- Granberg, John: *Autosanasto, englantilais-suomalais-ruotsalainen*. Werner Söderström Osakeyhtiö. Porvoo 1928.
- Heiniö, Esti: *Punainen auto*. WSOY. Porvoo 1930.
- Heiniö, Esti: *Punaisen auton uusi ohjaaja*. WSOY. Porvoo 1931.
- Jeannette: *Suoma Suometar ennen ja nyt*. Toinen painos. Werner Söderström Osakeyhtiö. Porvoo 1927.
- Karri, Unto: *Sodoma*. Otava. Helsinki 1929.
- Kivimies, Yrjö ja Lauri Pihkala: *”Tabkon” mukana jenkkien maassa*. Werner Söderström Osakeyhtiö. Porvoo 1928.
- Kuka kukin oli. Henkilötietoja 1900-luvulla kuolleista julkisuuden suomalaisista*. Otava. Helsinki 1961.
- Lassila, Maiju: *Rakkautta. Tragillinen lemmen tarina*. Suomalaisen Kirjallisuuden Seura. Helsinki (Alk. 1912)1998.

- Paavolainen, Olavi: *Nykyaikaa etsimässä. Esseitä ja pakinoita*. Otava. Helsinki (Alk. 1929) 2002.
- Roos, John E.: *Släkten Krogius under trenne sekel*. Holger Schildts förlagsaktiebolag. Helsingfors 1924.
- Rosberg, J. E.: *Autolla Suomesta Välimeren maihin*. Werner Söderström osakeyhtiö. Porvoo 1926.
- Suomen Automobiili Klubin Sinivalkoinen kirja*. Suomen Automobiili Klubi. Helsinki 1941.
- Soini, Elsa: *Jumalten ja ihmisten suosikit*. Toinen painos. Otava. Helsinki 1926.
- Söderhjelm, Alma: *Min värld*. Andra delen. Bonnier. Stockholm 1930.
- Talvitie, Yrjö: *Automobiilioppi*. Viides painos. Werner Söderström osakeyhtiö. Porvoo 1929.
- Uurto, Iris: *Ruumiin ikävä*. Kolmas painos. Otava. Helsinki 1931.
- Vala, Erkki: *Leijonajuhla*. Otava. Helsinki 1930.
- Valtonen, Hilja: *Autotyttö*. Otava. Helsinki 1929.
- Waltari, Mika ja Olavi Lauri: *Valtatiet. Runoja*. Otava. Helsinki (Alk. 1928)1982.
- Weilin, Yrjö: *Auto-kirja*. Viides painos. Kustannusosakeyhtiö Otava. Helsinki 1924.

#### 4 Elokuvatallenteet

- Elämän maantiellä*. Suomi 1927. Oy Komedia Filmi Ab. O: Kurt Jäger & Ragnar Hartwall.
- Korkein voitto*. Suomi 1929. Suomi-Filmi Oy. O: Carl von Haartman.
- Polyteekkarifilmi*. Suomi 1924. Suomi-Filmi Oy. O: Adolf Lindroos & Karl Fager.

## 5 Tutkimuskirjallisuus

- Aarnio, Ritva & Ismo Loivamaa: *Naistenviihteen taitajia*. BTJ Kirjastopalvelu Oy, Jyväskylä 1999.
- Ampuja, Outi: *Melun sieto kaupunkielämän välttämättömyytensä. Melu ympäristöongelmana ja sen synnyttämien reaktioiden kulttuurinen käsittely Suomessa*. Suomalaisen Kirjallisuuden Seura, Bibliotheca Historica 110, Helsinki 2007.
- Antila, Kimmo: Hevoskyydillä ja automobiililla. Teoksessa *Soraa, työtä, hevosia. Tiet, liikenne ja yhteiskunta 1860–1945*. Toim. Jaakko Masonen, Kimmo Antila, Veikko Kallio & Tapani Mauranen. Tielaitos, Edita, Helsinki 1999.
- Belasco, Warren James: *Americans on the Road. From Autocamp to Motel 1910–1945*. The John Hopkins University Press, Baltimore and London 1979.
- Bergholm, Tapio: *Kovaa peliä kuljetusalalla I. Kuljetusalan ammattiyhdistystoiminta vuoteen 1924*. Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliitto AKT ry. Helsinki 1988.
- Bergholm, Tapio: *Kovaa peliä kuljetusalalla II. Kuljetusalan ammattiyhdistystoiminta vuosina 1925–1960*. Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliitto AKT ry. Helsinki 1997.
- Bergholm, Tapio: Automies – Yksinäinen susi vai lauman jäsen. Teoksessa *Suomalaisen työn historiaa korvesta konttoriin*. Toim. Raimo Parikka. Suomalaisen Kirjallisuuden Seuran toimituksia 730, Hämeenlinna 1999.
- Bergholm, Tapio: Suomen autoistumisen yhteiskuntahistoriaa. Teoksessa *Viettelyksen vaunu. Autoilukulttuurin muutos Suomessa*. Toim. Kalle Toiskallio. Suomalaisen Kirjallisuuden Seuran toimituksia 841, Helsinki 2001.
- Bijker, Wiebe E.: *Of Bicycles, Bakelites, and Bulbs. Toward a Theory of Sociotechnical Change*. The MIT Press, Cambridge, Massachusetts and London, England 1997.
- Blomkvist, Pär: Ny teknik som politisk strategi. Svenksa vägföreningen och det gryende bilsamhället, 1914–1924. Teoksessa *Den konstruerade världen. Tekniska system i historiskt perspektiv*. Toim. Pär Blomkvist & Arne Kajser. Brutus Östlings Bokförlag Symposion, Stockholm/Stehag 1998.
- Blomkvist, Pär: *Den goda vägens vänner. Väg- och billobbyn och framväxten av det svenska bilsamhället 1914–1959*. Brutus Östlings Bokförlag Symposion, Stockholm & Stehag 2001.

- Butler, Judith: *Hankala sukupuoli. Feminismi ja identiteetin kumous*. Alkuteos *Gender Trouble. Feminism, and the Subversion of Identity* (1990). Suom. Tuija Pulkkinen & Leena-Maija Rossi. Gaudeamus, Helsinki 2006.
- Chartier, Roger: *Cultural history. Between Practices and Representations*. Polity Press, Cambridge 1988.
- Clarke, Deborah: *Driving Women. Fiction and Automobile Culture in Twentieth-Century America*. The John Hopkins University, Baltimore 2007.
- Clarsen, Georgine: *Eat My Dust. Early Women Motorists*. The John Hopkins University Press, Baltimore 2008.
- Cowan, Ruth Schwartz: *A Social History of American Technology*. Oxford University Press, New York – Oxford 1997.
- Ebert, Anne-Katrin: Liberating Technologies? Of Bicycles, Balance and the “New Woman” in the 1890s. *ICON – Journal of the International Committee for the History of Technology*. Volume 16, 2010, 25–44.
- Ekström, Birgitta: *Hangon kylpylä 1879–1939*. Hangon museon julkaisusarja no 14, Tammissaari 1994.
- Flink, James: *The Car Culture*. The MIT Press, Cambridge, Massachusetts and London, England 1975.
- Friedberg, Anne: Elokuva ja jälkimoderni tila. Teoksessa *Varjojen valtakunta. Elokuva historian uusi lukukirja*. Toim. Hannu Salmi & Anu Koivunen. Turun yliopiston täydennyskoulutuskeskus, Turku 1997.
- Försti, Teija: *Helmi ratissa. Naisautoilu ja naisautoilijan representaatiot Suomessa 1910–1920-luvuilla*. Kulttuurihistorian julkaisematon pro gradu-tutkielma, Turun yliopisto 2005.
- Försti, Teija: Vauhtikauden vaunut ja vaatekerrat. Auto ja sukupuoli 1920-luvun Suomessa. Teoksessa *Esine ja aika. Materiaalisen kulttuurin historiaa*. Toim. Maija Mäkikalli & Riitta Laitinen. Suomalaisen Kirjallisuuden Seura, Historiallinen Arkisto 130, Helsinki 2010.
- Gladh, Sven: Sörkka silloin ennen. Kuvaus 1930-luvulta. Teoksessa *Muisti – Minnet*. Narinkka 1997. Helsingin kaupungin museo. Gummerus, Helsinki 1997.
- Gronow, Pekka & Ilpo Saunio: *Äänilevyn historia*. Werner Söderström Osakeyhtiö, Porvoo 1990.

- Gronberg, Tag: Sonia Delaunay's simultaneous fashions and the modern woman. Teoksessa *The modern woman revisited: Paris between the wars*. Eds. Whitney Chadwick and Tirza True Latimer. Rutgers University Press, New Brunswick, New Jersey and London 2003.
- Grotenfelt, Nils Gustav: *Hovista kartanoksi. Itsenäistymisen vuosina 1916–1923*. Suomennettu ruotsinkielisestä käsikirjoituksesta *Herrgården. Wehmais under självständighetens tillblivelse*. WSOY. Juva 1997.
- Haavisto, Henna: *Huomiolla hallittu. Modernin naisen elämäntyö Aitta-lehdessä 1927–1930*. Kulttuurihistorian pro gradu-tutkielma, Turun yliopisto 2011.
- Hagman, Olle: *Bilens Århundrade*. Teoksessa *Signums svenska kulturhistoria 1900-talet*. Toim. Jakob Christenssen. Bokförlaget Signum, Stockholm & Lund 2009.
- Hagner, Minna & Teija Försti: *Suffragettien sisaret*. Unioni Naisasialiitto, Helsinki 2006.
- Hankonen, Johanna: Lupaava kehitys päättyy ensimmäiseen maailmansotaan (1907–1919). Teoksessa *Vuosisadan matka. Oululaisen taksiautoilun historia 1909–2006*. Tekijät: Johanna Hankonen & Kalle Tommola. Oulun Taksiautoilijat ry, Oulu 2006.
- Hankonen, Johanna: Vapaan kilpailun aika (1920–1939). Teoksessa *Vuosisadan matka. Oululaisen taksiautoilun historia 1909–2006*. Tekijät: Johanna Hankonen & Kalle Tommola. Oulun Taksiautoilijat ry, Oulu 2006.
- Hapuli, Ritva, Koivunen, Anu, Lappalainen, Päivi & Lea Rojola: Uutta naista etsimässä. Teoksessa *Vampyyrinainen ja Kenkuinniemen sauna. Suomalainen kaksikymmenluku ja modernin mahdollisuus*. Toim. Tapio Onnela. Suomalaisen Kirjallisuuden Seuran Toimituksia 574, Helsinki 1992.
- Hapuli, Ritva: *Nykyajan sininen kukka. Olavi Paavolainen ja nykyaika*. Suomalaisen Kirjallisuuden Seuran Toimituksia 628, Tampere 1995.
- Hapuli, Ritva. *Ulkomailla. Maailmansotien välinen maailma suomalaisnaisten silmin*. Suomalaisen Kirjallisuuden Seuran toimituksia 911, Helsinki 2003.
- Heinonen, Visa & Hannu Kontinen: *Nyt uutta Suomessa! Suomalaisen mainonnan historia*. Mainostajien liitto, Helsinki 2001.
- Hertling, Anke: *Eroberung der Männerdomäne Automobil. Die Selbstfahrerinnen Ruth Landshoff-Yorck, Erika Mann und Annemarie Schwarzenbach*. Aisthesis Verlag, Bielefeld 2013.

- Hietala, Marjatta: Mitä tutkia ja miten? Teoksessa *Historioitsijan arki & tutkimuksen prosessi*. Toim. Sari Autio, Sari Katajala-Peltomaa & Ville Vuolanto. Vastapaino, Tampere 2001.
- Hintsala, Aila: *Syntymä, elämä, kuolema – aina on mukana taksi. Tampereen taksin vaiheita 1907–1999*. Tampereen Taksiautoilijat ry, Tampere 1999.
- Hirdman, Yvonne: Genussystemet – reflexioner kring kvinnors sociala underordning. *Kvinnovetenskaplig tidskrift* 3/1988.
- Hirdman, Yvonne: Modernity and Gender: A Conflict of Possibilities. Teoksessa *History & Change*. Toim. Anu Lahtinen & Kirsi Vainio-Korhonen, SKS / Finnish Literature Society, Studia Historica 71, Helsinki 2004.
- Hirvonen, Maija: *Salanimet ja nimimerkit*. Suomalaisen Kirjallisuuden Seuran kirjasto, BTJ Kirjastopalvelu, Jyväskylä 2000.
- Hjorthol, Randi: Daily Mobility of Men and Women – A Barometer of Gender Equality? Teoksessa *Gendered Mobilities*. Edited by Tanu Priya Uteng & Tim Cresswell. Ashgate, Cornwall 2008.
- Holopainen, Orvokki: *Finlands första mässa 1920 – Suomen ensimmäiset messut 1920*. Helsingin kaupunginmuseo, Memoria 5, Helsinki 1990.
- Hovi, Päivi: *Mainoskuva Suomessa: kehitys ja vaikutteet 1890-luvulta 1930-luvun alkuun*. Taideteollinen korkeakoulu, Helsinki 1990.
- Häggman, Kai: *Paras tavara maailmassa. Suomalainen kustannustoiminta 1800-luvulta 2000-luvulle*. Otava, Helsinki 2008.
- Häkkinen, Antti: *Rahasta – vaan ei rakkaudesta. Prostituutio Helsingissä 1867–1939*. Otava, Helsinki 1995.
- Immonen, Kari, Hapuli, Ritva, Leskelä, Maarit & Kaisa Vehkalahti (Toim.): *Modernin lumo ja pelko. Kymmenen kirjoitusta 1800–1900-lukujen vaihteen sukupuolisuudesta*. Suomalaisen Kirjallisuuden Seura, Helsinki 2000.
- Jalonen, Riikka: Female Curiosity towards Automobile Technology. Car Service Courses for Finnish Women in the 1970s. *ICON – Journal of the International Committee for the History of Technology*. Volume 16, 2010, 74–87.
- Johnson, Bruce & Hannu Salmi: Aistien historia: Kohteet ja menetelmät. Teoksessa *Tulkinnan polkuja. Kulttuurihistorian tutkimusmenetelmiä*. Toim. Asko Nivala & Rami Mähkä. Cultural History – Kulttuurihistoria 10, Turku 2012.

- Jørgensen, Anette Jerup: The Culture of Automobility: How Interacting Drivers Relate to Legal Standards and to Each Other in Traffic. Teoksessa *Gendered Mobilities*. Edited by Tanu Priya Uteng & Tim Cresswell. Ashgate, Cornwall 2008.
- Juutila, Ulla-Maija: ”En minä syntiä karta”-liris Uurto. Teoksessa ”*Sain roolin, johon en mahdu*”. *Suomalaisen naiskirjallisuuden linjoja*. Toim. Maria-Liisa Nevala. Otava, Helsinki 1989.
- Kaartinen, Marjo: Vauhtivaunut – elämä pyörillä ennen autoa. Teoksessa *Sata lasissa*. Toim. Ismo Vähäkangas. Turun historiallinen arkisto 54, Kaarina 2000.
- Kaartinen, Marjo: *Neekerikammo. Kirjoituksia vieraan pelosta*. k & h, Turun yliopisto, kulttuurihistoria, Turku 2004.
- Kaitanen, Juha ja Hannu Salmi: Autohurjastelua – surulliset seuraukset. Autoliikenteen uhka Varsinais-Suomessa 1911–14. Teoksessa *Sata lasissa*. Toim. Ismo Vähäkangas. Turun historiallinen arkisto 54, Kaarina 2000.
- Kalanti, Timo: Auto romanttisen minuuden kotina. Teoksessa *Viettelyksen vaunu. Autoilukulttuurin muutos Suomessa*. Toim. Kalle Toiskallio. Suomalaisen Kirjallisuuden Seuran toimituksia 841, Helsinki 2001.
- Kalela, Jorma: *Historiantutkimus ja historia*. Gaudeamus, Tampere 2000.
- Kallioniemi, Kari: Porvarillisen populaarikulttuurin aikakausi. Teoksessa *Porvariskodista maailmankylään*. Toim. Kari Kallioniemi & Hannu Salmi. Turun yliopisto – Kulttuurihistoria, Turun yliopiston täydennyskoulutuskeskuksen julkaisuja A:40, 3. uudistettu painos, Turku 1995.
- Karonen, Vesa: Suomen kirjallisuuden cyclomaaneja ja pyöräraivoilijoita. Teoksessa *Velomania! Pyörällä halki aikojen*. Tampereen museoiden julkaisuja 98, Tampere 2007.
- Karusuo, Kalevi: ”Fiude”. *Sata vuotta helsinkiläistä autokauppaa*. Karisto Oy, Hämeenlinna 2004.
- Kirkham, Pat & Atfield, Judy: Introduction. Teoksessa *The Gendered Object*. Ed. Pat Kirkham. Manchester University Press, Manchester 1996.
- Kline, Ronald & Trevor Pinch: Users as Agents of Technological Change: The Social Construction of the Automobile in the Rural United States. *Technology & Culture* 4/1996, 763–795.
- Knuutila, Seppo: *Kansanhuumorin mieli. Kaskut maailmankuvan aineksina*. Suomalaisen Kirjallisuuden Seuran Toimituksia 554, Helsinki 1992.

- Koivisto, Hanne: Kaksi Amerikkaa. Suomenkielisten kulttuuripiirien suhde amerikkalaisuuteen 1920-luvulla. Teoksessa *Vampyyrinainen ja Kenkuinniemen sauna. Suomalainen kaksikymmenluku ja modernin mahdollisuus*. Toim. Tapio Onnela. Suomalaisen Kirjallisuuden Seuran Toimituksia 574, Helsinki 1992.
- Koivisto, Hanne: Miesintellektuelli ja rakastamisen vaikeus. Teoksessa *Modernin lumo ja pelko. Kymmenen kirjoitusta 1800–1900-lukujen vaihteen sukupuolisuu-desta*. Toim. Kari, Immonen, Ritva, Hapuli, Maarit, Leskelä, & Kaisa, Vehkalahti. Suomalaisen Kirjallisuuden Seura, Pieksämäki 2000.
- Kolari, Pertti: *Viipurin läänin autoja ja autoilijoita*. 2012. [http://files.kotisivukone.com/sahk.kotisivukone.com/kuvat/autoluettelo\\_2012.pdf](http://files.kotisivukone.com/sahk.kotisivukone.com/kuvat/autoluettelo_2012.pdf) Tarkistettu 6.5.2013.
- Korhonen, Anu: Naurun teorit ja historiantutkimus. *Historiallinen Aikakauskirja* 2 / 2001, 169–179.
- Koski, Miia-Susanna: Akka ratissa. Naisten autoilu 1920-, 1930- ja 1990-luvuilla. Teoksessa *Sata lasissa*. Toimittanut Ismo Vähäkangas. Turun historiallinen arkisto 54, Kaarina 2000.
- Kosma, Jari: Suomen automarkkinat 1920-luvulla. Teoksessa *Sata lasissa*. Toimittanut Ismo Vähäkangas. Turun historiallinen arkisto 54, Kaarina 2000.
- Kurikka, Jussi & Takkala, Marketta: *Suomen aikakauslehdistön bibliografia 1782–1955*. Helsingin yliopiston kirjaston julkaisuja 47, Helsinki 1983.
- Kuva, Heikki: *Kaksipyöräisten vuosisata. Polkupyörä- ja mopeditoellisuuden ja –kaupan vaiheet Suomessa*. Suomen polkupyörä- ja mopeditoellisuusyhdistys, Jyväskylä 1988.
- Kylliäinen, Mikko: Maamme etevin polkupyörällä kulkija. Teoksessa I. K. Inha: *Muistelmia polkupyöräretkiltäni*. Toim. Mikko Kylliäinen. Vanhat Velot ry, Sastamala 2009.
- Kynnös, Pekka ja Antti Räsänen: *Itsenäisen Suomen ikäinen Korpivaara*. Korpivaara Oy, Forssa 1992.
- Laaksonen, Esko: *Herraklubista koko kansan autoliitoksi. Autoliiton 75 vuotta*. Autoliitto, Jyväskylä 1994.
- Lahtinen, Rauno: Eläimet liikenteen uhreina 1900–1930. Teoksessa *Sata lasissa*. Toim. Ismo Vähäkangas. Turun historiallinen arkisto 54, Kaarina 2000.



- Lahtinen, Rauno: Turun muuttuvat kadut 1890–1939. Teoksessa *Tilan kokemisen kulttuurihistoriaa*. Toim. Riitta Laitinen. Cultural history – Kulttuurihistoria 4, Turku 2004.
- Laine, Kimmo: Paavo Nurmi ja Littoisten juna. Teoksessa *Moderni Turku 1920- ja 1930-luvuilla*. Toim. Maija Mäkikalli & Ulrika Grägg. k&h, Kulttuurihistoria, Turun yliopisto, Turku 2004.
- Laine, Silja: ”Pilvenpiirtäjäkysymys”. *Urbaani mielikuviutus ja 1920-luvun Helsingin ääriiviivat*. k&h, Kulttuurihistoria, Turun yliopisto, Turku 2011.
- Lampinen, Ari: Benzin auton ja Wrightien lentokoneen roolimallit maailman ensimmäisinä. *Tekniikan Waiheita* 2/2011, 33–39.
- Lehto, Marja-Liisa: *Huwikaluja lapsille. Vanhat suomalaiset lelut*. Tammi, Hämeenlinna 1996.
- Lehtonen, Juhani U. E.: Naisten sotilaspuvut. Sukupuolitetun pukeutumisen problematiikkaa. Teoksessa *Aineen taikaa. Näkyvän ja näkymättömän kulttuurin jäljillä*. Toim. Aila Nieminen, Pia Olsson, Helena Ruotsala & Katriina Siivonen. Ethnos-toimite 15, Suomalaisen Kirjallisuuden Seuran Toimituksia 1336, Tieto, Helsinki 2011.
- Leino-Kaukiainen, Pirkko: Aikakauslehdistön itsenäistymisvuodet 1918–1955. Teoksessa *Suomalaisen lehdistön historia 10. Aikakauslehdistön historia*. Toim. Päiviö Tommila. Aikakauslehtien Liitto ry. Kustannuskiila Oy. Gummerus Kirjapaino Oy, Jyväskylä 1992.
- Lerman, Nina, Oldenzel, Ruth & Arwen P. Mohun (Eds.): *Gender & Technology. A Reader*. The John Hopkins University Press, Baltimore & London 2003.
- Liljeström, Marianne: Sukupuolijärjestelmä. Teoksessa *Avainsanat. 10 askelta feministiseen tutkimukseen*. Toim. Anu Koivunen & Marianne Liljeström. Vastapaino, Tampere 1996.
- Lähteenmäki, Maria: *Mahdollisuuksien aika. Työläisnaiset ja yhteiskunnan muutos 1910–1930-luvun Suomessa*. Suomen Historiallinen Seura. Bibliotheca Historica 2, Helsinki 1995.
- Löfström, Jan: *Sukupuoliero agraarikulttuurissa*. Suomalaisen Kirjallisuuden Seuran Toimituksia 757, Vaasa 1999.
- Löfström, Jan: Musta nahkatakki. Teoksessa *Arjen säikeet. Aikakuvia arkielämään, sivilisaatioon ja kansankulttuuriin*. Toim. Bo Lönnqvist. Atena, Jyväskylä 2000.

- Lönnqvist, Bo: *Vaatteiden valtapeli. Näkymättömän kulttuurianatomiaa*. Alkuteos *Maktspel i kläder: Om det osynligas kulturella anatomi* (2008). Suom. Kaisa Haatanen. Schildt, Helsinki 2008.
- Lönnqvist, Bo & Johan Silvander: *Ting för lek och tanke. Leksaker i historien*. Historiska Media, Lund 1999.
- Malmberg, Raili: Naisten ja kotien lehdet aikansa kuvastimina. Teoksessa *Suomalaisen lehdistön historia 8. Yleisaikakauslehdet*. Toim. Päiviö Tommila. Aikakauslehtien Liitto Ry. Kustannuskiila Oy. Gummerus Kirjapaino Oy, Jyväskylä 1991.
- Marttila, Jukka: Satavuotisen autoilun alkuvaiheet Turussa. Teoksessa *Sata lasissa*. Toim. Ismo Vähäkangas. Turun historiallinen arkisto 54, Kaarina 2000.
- Mauranen, Tapani: *Taksi! Matka suomalaisen taksin historiaan*. Suomen Taksiliitto ry, Forssa 1995.
- Mauranen, Tapani: Satavuotias autoilija. Teoksessa *Viettelyksen vaunu. Autoilukulttuurin muutos Suomessa*. Toim. Kalle Toiskallio. Suomalaisen Kirjallisuuden Seuran toimituksia 841, Helsinki 2001.
- McShane, Clay: *Down the Asphalt Path. The Automobile and the American City*. Columbia History of Urban Life, Columbia University Press, New York 1994.
- Merki, Christoph Maria: *Der holprige Siegeszug des Automobils 1895–1930. Zur Motorisierung des Straßenverkehrs in Frankreich, Deutschland und der Schweiz*. Böhlau, Wien 2002.
- Mikkola, Kati: *Tulevaisuutta vastaan. Uutuuksien vastustus, kansantiedon keruu ja kansakunnan rakentaminen*. Suomalaisen Kirjallisuuden Seuran Toimituksia 1251, Tiede, Helsinki 2009.
- Moisala, U. E.: *Auto Suomessa. Auton kaupan, käytön ja korjaamotoiminnan historia vuoteen 1983*. Autoalan keskusliitto ry, Autotuoja ry, Jyväskylä 1983.
- Mom, Gijs: Civilized Adventure as a Remedy for Nervous Times Early Automobilmism and *Fin-de-siècle* Culture. *History of Technology*. Volume Twenty-three, 2001, 157–184.
- Mustola, Kati: Seksuaalisuuden ja sukupuolen rajavartijoita ja rajan ylittäjiä. Teoksessa *Sateenkaari-Suomi. Seksuaali- ja sukupuolivähemmistöjen historiaa*. Toim. Kati Mustola & Johanna Pakkanen. Vantaan kaupunginmuseo. Like, Keuruu 2007.

- Mäkikalli, Maija: Johdanto. Materiaalisen kulttuurin historiaa. Teoksessa *Esine ja aika. Materiaalisen kulttuurin historiaa*. Toim. Maija Mäkikalli & Riitta Laitinen. Suomalaisen Kirjallisuuden Seura, Historiallinen Arkisto 130, Helsinki 2010.
- Männistö, Tiina: Marginaalista kajahtaa: Sukupuolianalyysi teknologian historiasa. *Tekniikan Waiheita* 1/2006, 5-14.
- Männistö-Funk, Tiina: Säveltulva kaupungissa – gramfonimusiikki uudenaikaisena kaupungin äänenä ja makukysymyksenä Helsingissä 1929. *Ennen ja nyt* 12.2.2009. <http://www.ennenjanyt.net/?p=272>. Tarkistettu 1.3.2013
- Männistö-Funk, Tiina: Gendered practices in Finnish cycling, 1890–1939. *ICON – Journal of the International Committee for the History of Technology*. Volume 16, 2010, 53–73.
- Määttä, Jari: Helsingin rikollisuus kieltolain alusta sotien jälkeiseen aikaan. Teoksessa *Rikospaikka: Helsinki*. Helsingin kaupunginmuseo, Karisto Oy, Hämeenlinna 2007.
- Möser, Kurt: The dark side of automobilism, 1900–30: Violence, war and the motorcar. *The Journal of Transport History*, Volume 24, 2/2003, 238-258.
- Nieminen, Hannu: Julkisuuden kohtalo myöhäismodernissa: globalisaatio vai pirstoutuminen? Teoksessa *Populaarin lumo – Mediat ja arki*. Toim. Anu Koivunen, Susanna Paasonen & Mari Pajala. Turun yliopisto, Mediatutkimus, Turku 2001.
- Nieminen, Hannu: *Kansa seisoi loitompana. Kansallisen julkisuuden rakentuminen Suomessa 1809–1917*. Vastapaino, Tampere 2006.
- Nummelin, Juri (Toim.): *Hallusinatsioneja. Vanhoja suomalaisia kauhutarinoita*. Faros, Turku 2012.
- Næss, Petter: Gender Differences in the Influences of Urban Structure on Daily Travel. Teoksessa *Gendered Mobilities*. Eds. Tanu Priya Uteng & Tim Cresswell. Ashgate, Cornwall 2008.
- O’Connell, Sean: *The Car in British Society. Class, gender and motoring 1896-1939*. Manchester University Press, Manchester and New York 1998.
- O’Connell, Sean: Gender and the Car in Inter-war Britain. Teoksessa *Gender and Material Culture in Historical Perspective*. Eds. Moira Donald & Linda Hurcombe. Studies in Gender and Material Culture. Palgrave Macmillan, London 2000.

- Oldenziel, Ruth: *Making Technology Masculine. Men, Women and Modern Machines in America 1870–1945*. Amsterdam University Press, Amsterdam 1999.
- Ollila, Anne: *Suomen kotien päivä valkenee... Marttajärjestö suomalaisessa yhteiskunnassa vuoteen 1939*. Suomen Historiallinen Seura, Historiallisia Tutkimuksia 173, Helsinki 1993.
- Ollila, Anne: *Kirjoituksia kulttuurista, sukupuolesta ja historiasta*. Suomalaisen Kirjallisuuden Seura, Historiallinen arkisto 132, Helsinki 2010.
- Onnela, Tapio (Toim.): *Vampyyrinainen ja Kenkuinniemen sauna. Suomalainen kaksikymmenluku ja modernin mahdollisuus*. Suomalaisen Kirjallisuuden Seuran Toimituksia 574, Helsinki 1992.
- Oudshoorn, Nelly & Trevor, Pinch (Eds.): *How Users Matter. The co-construction of users and technology*. The MIT Press. Cambridge, Massachusetts, London, England 2003.
- Paasonen, Susanna: *Sukupuoli ja representaatio*. Teoksessa *Käsikirja sukupuoleen*. Osuuskunta Vastapaino, Tampere 2010.
- Paju, Petri: *"Ilmarisen Suomi" ja sen tekijät. Matematiikkakonekomitea ja tietokoneen rakentaminen kansallisena kysymyksenä 1950-luvulla*. Turun yliopiston julkaisuja, Sarja C osa 269, Turun yliopisto, Turku 2008.
- Palmgren, Raoul: *Kaupunki ja tekniikka Suomen kirjallisuudessa. Kuvauslinjoja ennen ja jälkeen tulenkantajien*. Suomalaisen Kirjallisuuden Seuran toimituksia 506, Helsinki 1989.
- Pantzar, Mika: *Kuinka teknologia kesytetään. Kulutuksen tieteestä kulutuksen taiteeseen*. Kuluttajatutkimuskeskuksen tutkimuksia, Hanki ja jää, Helsinki 1996.
- Pantzar, Mika: *Tulevaisuuden koti. Arjen tarpeita keksimässä*. Otava, Helsinki 2000.
- Parvio, Salme: *Karolina Eskelin 1867–1936*. Teoksessa *Suomen Naislääkäriyhdistys ry Finlands kvinnliga Läkares Förening rf 1947–1987*. Toim. Salme Parvio & Ruth Wegelius. Suomen naislääkäriyhdistys, Helsinki 1987.
- Pihlajamaa, Tuula & Putila, Pirjo: *Lisää naisia tekniikan alalle. Tekniikan Waiheita* 1/2006, 69–74.
- Piltz, Martti: *Autoliitto 80 vuotta*. Teoksessa *Auton vuosisata*. Mobilia 1999. Toim. Taru Järvenpää & Kimmo Levä. Mobilia Säätiö, Hämeenlinna 1999.

- Polk, Merritt: *Gendered Mobility. A Study of Women's and Men's Relations to Automobility in Sweden*. Göteborg University, Humanekologiska skrifter 17, Göteborg 1998. Vintage Books, London 2009.
- Pugh, Martin: *We Danced All Night. A Social History of Britain Between the Wars*. Vintage Books, London 2009.
- Pääрни, Antti: *Autoilumme 1900–39 ja Cadillac*. Gummerus, Jyväskylä 2004.
- Rojola, Sanna: Teknologia ja sukupuoli. Teoksessa *Käsikirja sukupuoleen*. Toim. Tuija Saresma, Leena-Maija Rossi & Tuula Juvonen. Osuuskunta Vastapaino, Tampere 2010.
- Rosengren, Carola: Irti urbaanista! Huvila- ja ulkoilmaelämää Ruissalossa. Teoksessa *Moderni Turku 1920- ja 1930-luvuilla*. Toim. Maija Mälikalli & Ulrika Grägg. k&h, Kulttuurihistoria, Turun yliopisto, Turku 2004.
- Rossi, Leena-Maija: Esteettisten ideaalien sukupuolipoliittikkaa. Mainoskuvat halun, identiteettien ja ihanteiden tuottajina. Teoksessa *Kauneuden sukupuoli. Näkökulmia feministiseen estetiikkaan*. Toim. Pauline von Bonsdorff ja Anita Seppä. Gaudeamus, Helsinki 2002.
- Rossi, Leena-Maija: *Heterotehdas. Televisiomainonta sukupuolituotantona*. Gaudeamus, Helsinki 2003.
- Rossi, Leena-Maija: Sukupuoli ja seksuaalisuus, erosta eroihin. Teoksessa *Käsikirja sukupuoleen*. Toim. Tuija Saresma, Leena-Maija Rossi & Tuula Juvonen. Osuuskunta Vastapaino, Tampere 2010.
- Saarenmaa, Laura: *Intiimin äänet. Julkisuuskulttuurin muutos suomalaisissa ajanviitelehdissä 1961–1975*. Tampereen yliopisto, Media studies, Tampere University Press, Tampere 2010.
- Sachs, Wolfgang: *For Love of the Automobile: Looking Back into the History of our Desires*. Originally published as *Die Liebe zum Automobil: ein Rückblick in die Geschichte unserer Wünsche* (1984). Translated from German by Don Reneau. University of California Press, Berkeley and Los Angeles, California 1992.
- Salmi, Hannu: *Atoomipommilla kuuhun! tekniikan mentaalihistoriaa*. Edita, Helsinki 1996.
- Salmi, Hannu: *Tanssi yli historian. Tutkielmia suomalaisesta elokuvasta*. Turun yliopiston historian laitos, Julkaisuja n:o 55, Turku 1999.

- Salmi, Hannu & Jaakko Suominen: Cultural History of Technology. *Tekniikan Waiheita* 4/2000, 5-13.
- Salmi, Hannu: Onko tuoksuilla ja äänillä menneisyys? Aistiympäristön historia tutkimuskohteena. Teoksessa *Kulttuurihistoria. Johdatus tutkimukseen*. Toim. Kari Immonen ja Maarit Leskelä-Kärki. Suomalaisen Kirjallisuuden Seura, Helsinki 2001.
- Salmi, Hannu: *Vuosisadan lapset. 1800-luvun kulttuurihistoriaa*. Turun yliopisto, Kulttuurihistoria, Turun yliopiston täydennyskoulutuskeskus, Turku 2002.
- Sassatelli, Roberta: *Consumer Culture. History, Theory and Politics*. Sage. London 2009.
- Scharff, Virginia: *Taking the Wheel. Women and the Coming of the Motor Age*. Second paperback printing. University of New Mexico, Albuquerque 1999.
- Scott, Joan Wallach: *Gender and the Politics of History*. Revised Edition. Columbia University Press, New York 1999.
- Sedergren, Jari & Ilkka Kippola: *Dokumentin ytimessä. Suomalaisen dokumentti- ja lyhytelokuvan historiaa 1904–1944*. Suomalaisen Kirjallisuuden Seuran Toimituksia 1228, Tieto, Kansallisen audiovisuaalisen arkiston julkaisuja, Porvoo 2009.
- Seiler, Cotten: *Republic of Drivers. A Cultural History of Automobility in America*. The University of Chicago Press, Chicago and London 2008.
- Selén, Kari: *Madame. Minna Craucherin levoton elämä*. WSOY, Juva 1991.
- Sheller, Mimi and John Urry: The Car and the City. *International Journal of Urban and Regional Research*, Volume 24, 2000.
- Silk Gerald: The Automobile in Art. Teoksessa *Automobile and Culture*. Ed. Gerald Silk. Harry N. Abrams, Inc, the Museum of Contemporary Art, New York & Los Angeles 1984.
- Siltala, Juha: *Miehen kunnia: modernin miehen taistelu häpeää vastaan*. Otava, Helsinki 1994.
- Simmel, Georg: *Suurkaupunki ja moderni elämä. Kirjoituksia vuosilta 1895–1917*. Valikoinut ja esipuheen kirjoittanut Arto Noro. Gaudeamus, Helsinki 2005.
- Sirén, Anu: "Painoin tallan lautaan ja näytin pojille missä mennään." Autoilu iäkkäiden naisten kertomuksissa. *Naistutkimus* 4/2002, 30–40.

- Sornikivi, Ulla-Maija: *Yhdeksän vuosikymmentä liikenteen turvallisuutta. Ajoneuvojen rekisteröinti, katsastus ja kuljettajien tutkiminen*. Autorekisterikeskus,-Vammala 1996.
- Sparke, Penny: *As Long As It's Pink. Sexual Politics of Taste*. Pandora, London 1995.
- Sparke, Penny: *Auto. Sata vuotta muotoilua*. Alkuteos: *A Century of Car Design* (2002). Suomenkielisen laitoksen toimitus Elsi Saariaho. WSOY, Helsinki 2005.
- Stanley, Adam C.: *Modernizing Tradition. Gender and Consumerism in Interwar France and Germany*. Louisiana State University Press, Baton Rouge, United States of America 2008.
- Stolze, Rainer: *Automobiili-vuosisatamme kuvajainen*. Omakustannus, Kouvola 1983.
- Suominen, Jaakko: *Koneen kokemus. Tietoteknistyvä kulttuuri modernisoituva Suomessa 1920-luvulta 1970-luvulle*. Vastapaino, Tampere 2003.
- Tapioharju, Taru: *Tyttö kaupungissa. Uuden naisen diskurssi Mika Waltarin 1920- ja 1930-luvun Helsinki-romaaneissa*. Tampere University Press, Tampere 2010.
- Tiihonen, Arto: Urheilussa kilpailevat maskuliinisuudet. Teoksessa *Miestä rakennetaan maskuliinisuuksia puretaan*. Toim. Jorma Sipilä & Arto Tiihonen. Vastapaino, Tampere 1994.
- Tiihonen, Arto: Oikeita miehiä – ja urheilijoita. Urheilun miestutkimusta. Teoksessa *Mies ja muutos. Kriittisen miestutkimuksen teemoja*. Toim. Arto Jokinen. Tampere University Press, Vammala 1999.
- Tiittanen, Essi: *Toimettomat, varattomat ja pahatapaiset: Irtolaisuus Oulussa vuosina 1919–1936*. Suomen ja Skandinavian historian julkaisematon pro gradu-tutkielma, Oulun yliopisto 2006.
- Toiskallio, Kalle: Mihin auto on ajettu. Teoksessa *Viettelyksen vaunu. Autoilukulttuurin muutos Suomessa*. Toim. Kalle Toiskallio. Suomalaisen Kirjallisuuden Seuran toimituksia 841, Helsinki 2001.
- Toivonen, Timo: Rakennemuutos ja kulttuuri 20- ja 30-luvuilla. Teoksessa *Muutoksen pysyvyys: Sosiologian näkökulmia yhteiskuntaan*. Toim. Osmo Kivinen. Turun yliopiston julkaisusarja, sarja C. osa 83, Turku 1990.

- Tuomaala, Saara: Polkupyörällä pääsee. Suomalaisen maalaisnuorison siirtymiä ja symboleita 1920–1940 -luvuilla. Teoksessa *Nuoruuden vuosisata*. Toim. Sinikka Aapola ja Mervi Kaarninen. Suomalaisen Kirjallisuuden Seuran Toimituksia 909, Jyväskylä 2003.
- Tuomioja, Erkki: *Häivähdys punaista. Hella Wuolijoki ja hänen sisarensa Salme Pekala vallankumouksen palveluksessa*. 3. painos. Tammi, Hämeenlinna 2006.
- Tuomioja, Vappu: *Sulo, Hella ja Vappu. Muistelmia vuosilta 1911 – 1945*. WSOY, Porvoo 1997.
- Turunen, Arja: *Hame, housut, hamehousut! Vai mikä on tulevaisuutemme? Naisten päällyshousujen käyttöä koskevat pukeutumishjet ja niissä rakentuvat naiseuden ihanteet suomalaisissa naistenlehdissä 1889–1945*. Suomen muinaismuistoyhdistys, Kansatieteellinen arkisto, Helsinki 2011.
- Töyry, Maija: *Varhaiset naistenlehdet ja naisten elämän ristiriidat: neuvotteluja lukijasopimuksesta*. Helsingin yliopisto, viestinnän laitos, Helsinki 2005.
- Uimonen, Minna: *Hermostumisen aikakausi. Neuroosit 1800- ja 1900-lukujen vaihteen suomalaisessa lääketieteessä*. Suomen Historiallinen Seura, Bibliotheca historica 50, Helsinki 1999.
- Uino, Ari: Kuvalehtien kehitys yleisaikakauslehdiksi 1918–1934. Teoksessa *Suomalaisen lehdistön historia 8. Yleisaikakauslehdet*. Toim. Päiviö Tommila. Aikakauslehtien Liitto Ry. Kustannuskiila Oy. Gummerus Kirjapaino Oy, Jyväskylä 1991.
- Valta, Reijo: *Sata oululaista numerolaattaa. Oulun kaupungissa rekisteröidyt autot 1914–1922*. Osuuskunta Jyvä-Ainola, Jyväskylä 2002.
- Vehviläinen, Marja: Tekniikan miehisten käytäntöjen jäljillä: sukupuolen ja teknologian tutkimuksesta. Teoksessa *Tiede, tieto ja sukupuoli*. Toim. Liisa Husu & Kristiina Rolin. Gaudeamus, Helsinki 2005.
- Viherjuuri, L. M: *Auton ja autokaupan historiaa itsenäisyytemme aikana. Korpivaara & Halla Oy:n osuus siinä 1917–1942*. Korpivaara & Halla, Helsinki 1942.
- Vähäkangas, Ismo: Sisäänajo. Teoksessa *Sata lasissa*. Toim. Ismo Vähäkangas. Turun historiallinen arkisto 54, Kaarina 2000.
- Wajcman, Judy: *TechnoFeminism*. Polity Press, Cambridge 2004.
- Walkowitch, Judith R.: *City of Dreadful Delight. Narratives of Sexual Danger in Late-Victorian London*. The University of Chicago Press, London 1994.



- Wessberg, Lotta: The woman and the Car. A Study of the Car, the Woman and Modernity. *Ethnologia Fennica, Finnish Studies in Ethnology*. Volume 29, 2001, 33-43.
- Wilson, Elizabeth: *Adorned in Dreams. Fashion and Modernity*. University of California Press, Berkeley & Los Angeles 1987.
- Wosk, Julie: *Women and the Machine. Representations from the Spinning Wheel to the Electronic Age*. The John Hopkins University Press, Baltimore & London 2001.

## 6 Elektroniset lähteet

- Forsius, Arno: Karolina Eskelin (1867–1936) – lääkäri ja ensimmäinen Suomessa väitellyt nainen Ihmisiä lääketieteen historiassa www-sivusto. <http://www.sau-nalahti.fi/arnoldus/eskelin.html>. Tarkistettu 18.10.2013.
- Helsingin yliopiston Tiedenaasia – verkkonäyttely: Karolina Eskelin. <http://www.helsinki.fi/akka-info/tiedenaaset/eskelin.html> Tarkistettu 18.10.2013.
- Hertling, Anke: *Representing gender. Automobility in Discourse of femininity in the Weimar Republik*. 2004. First International Conference on the History of Transport, Traffic and Mobility, Eindhoven, the Netherlands, 6–9 November 2003. T2M Conference CD-ROM., November 2003.
- Sainio, Venla: Eskelin, Karolina (1867–1936). Suomalaisen Kirjallisuuden Seura, Kansallisbiografia-verkkójulkaisu. Julkaistu 4.5.2001. <http://www.kansallisbiografia.fi/ezproxy.utu.fi:2048/kb/artikkeli/4637/> Tarkistettu 5.3.2013.
- The Rape of the Sabine women. Trivium project www-sivu: <http://triviumproject.com/theme/rape-of-the-sabine-women/#> Tarkistettu 3.1.2013.
- The Singer Cars <http://www.singercars.com/profiles/junior.html> Tarkistettu 5.1.2013.
- The Spirit of Ecstasy. Edwardian Promenade www-sivu: <http://edwardianpromenade.com/love/the-spirit-of-ecstasy/> Tarkistettu 30.1.2013.

# Summary

---

## **The Age of Speed: Automobility's Gender in the 1920s Finland**

The aim of this study is to analyze the connections between automobility and gender in Finland in the 1920s. In this study it is argued that the 1920s was the significant era in the Finnish history of automobility when many of the long-lasting gendered notions and cultural understandings were constructed.

This study combines cultural history of technology with gender analysis. As the previous research on gender and technology has recognized, technology is a significant site of gender negotiations. Both from the cultural historical perspective and a gender perspective it is important to understand both technology and gender as cultural constructions. They were linked together and constructed each other. In other words: technology shapes gender and gender shapes technology. Historians of technology like Nina Lerman, Ruth Oldenziel and Arwen Mohun have argued that both gender and technology are about power: social, cultural, economic and political. In this study automobility means technology that can be analyzed in layers

of identity, structures, institutions and representations. The source material consists of various types of historical sources, magazines and journals, advertisements, archival material together with films and literature.

In the previous studies of the history of automobility gender has often been neglected. The term “gender” has also quite often been misunderstood. Some studies in the field have only focused on the early female drivers. However, far too little attention has been paid to the question, why automobility was considered as masculine sphere only. This study aims to give new insights to the previous interpretations of the history of automobility.

As in various other countries also in Finland, the decade of the 1920s is characterized as a period of “modern times.” It was also the era of the automobiles. Although the number of cars in Finland was still low compared to the other European countries and the USA, in press, films and literature, images of automobiles and new women – and men – on the wheel became as an emblem of a new era.

The thesis consists of three main chapters. The first main chapter focuses on the conflicts between drivers and non-drivers. The study shows how in the debate of the automobility “a driver” was constantly referred as a man and “a pedestrian” accordingly a woman, even though in the reality there were as much men and women walking on the streets and the roads. Thus, the public debate constructed and reconstructed the gendered traffic system where men were playing the key role.

The second main chapter of the study analyses the automobile clubs and the cultural representations. The chapter answers the question how the concept of a driver was gendered. The Automobile clubs and the organizations of professional drivers were in a significant role in developing the early history of traffic in Finland. The Finnish Automobile Club (Suomen Automobiili Klubi, founded in 1919) was the oldest and the most powerful of all automobile organizations. The Finnish Automobile Club accepted women as members from the very beginning. The membership was strictly limited to the upper class and the very first female members were wives and daughters of the male members. However, Doctor of medicine and surgery

Karolina Eskelin (1867-1936) the founding member of the Club was an exception to that convention. The male members of the Finnish Automobile Club attended official international meetings and consulted Finnish authorities in traffic and road questions, whereas, female members joined car trips, picnics and social gatherings arranged by the club. Few young female members of the club drove in races and gross-country-tours.

The cultural representations of drivers in the Finnish media in the 1920s both deconstructed and reconstructed the concept of gender. In Finnish press in general, motoring was seen as male dominated area. Men were represented as the experts of the automobility. The drivers' uniforms and the automobile clubs underlined professionalism and expertise which, thus, got masculine meaning. Women were beautiful accessories in the car ads, but they were also becoming a new consumer group in the market. The representations of the female and the male drivers influenced and shaped actively the understandings of femininity and masculinity.

In the third main chapter the analysis focuses on the automobile as an artifact. The automobile was considered as an artifact that primarily belonged to the masculine domain. However, the representations of the automobiles were ambivalent. The automobile was both masculine and feminine depending on the context. The representations of the automobile were also used to construct the discourse of heteronormativity.