

## Perusteellinen tutkimus 1920-luvun autoilusta ja sukupuolesta

Jaakko Suominen

*Försti, Teija 2013. Vauhtikausi. Autoilun sukupuoli 1920-luvun Suomessa. Annales Universitatis Turkuensis. Sarja C, osa 371. 316 s.*

*Verkossa: <http://urn.fi/URN:ISBN:978-951-29-5564-0>*

*Suomen Kuvalehti* julkaisi 1920-luvun lopussa runsaasti automainoksia. Mainokset viestivät milloin autojen tehosta, milloin luotettavuudesta tai käytännöllisyydestä. Mainoksia on elävöitetty piirroskuvin autoista ja autoilijoista. Selaillessani lehtiä Teija Förstin *Vauhtikauden* inspiroimana huomioni kiinnittyi vuoden 1929 kuudennessa numerossa julkaistuun Oakland-automainokseen, joka on otsikoitu lausahduksella ”Siroit piirteet...”

General Motorsin automainoksen piirroskuvassa ei selvästi erota, kuka on katetussa ohjaamossa ratin takana, mutta tummasta puvun hihasta päätellen ohjaaja vaikuttaa mieheltä. Selvemmin näkyvät kuljettajan vieressä istuva nainen sekä takana oleva, avatun katoksen paljastama, vaaleaan virtaviivaiseen hattuun sonnustautunut daami, jonka kirjava huivi hulmuu vauhdissa. ”Notkea, hieno ja nopea” vaunu, ”jonka omistamisesta ja ajamisesta kaikki tuntevat itsensä ylpeiksi”, saa mainoskuvassa kaihoavia katseita osakseen pariskunnalta, joka seuraa ohi ajavan auton kiitoa parvekkeelta. Parvekkeessa ja pariskunnan pukeutumisessa ei ole samaa funktionaalisuutta kuin ohiajavassa autossa ja sen kyydissä olevissa ihmisissä.

Lukija yhdistää vaistomaisesti mainoksen otsikossa mainitut sirot piirteet auton lisäksi kuvassa näkyviin naisiin. Mainos kytkee toisiinsa voiman, nopeuden ja nykyajan sekä tekniikassa ja muotoilussa tehdyt parannukset, mutta kiirehtii korostamaan täydellistä turvallisuudentunnetta ja malliston laajuutta.

# Siroit piirteet . . .



## *luonnollinen täydennys moottorin voimalle*

UUDET PIIRTEET, korinrakennus-  
taidon uusimman tyylin — juuri nämä  
on Fisher mestarillisesti saanut ilmi  
uudessa Oaklandissa. Edellytyksenä oli  
pitkä, sulava alusta, mutta senhän vaatii  
jo Oaklandin voimakas moottori — nyt  
luotettavampi ja nopeampi kuin mil-  
loinkaan ennen sekä kiivaampi kiihty-  
väisyydeltään.

Tarkastakaa uutta Oaklandia täydes-  
sä vauhdissa avoimella tiellä! Se on  
notkea, hieno, nopea — vaunu, jonka  
omistamisesta ja ajamisesta kaikki tun-  
tevat itsensä ylpeiksi. Ajon kaikissa  
tilanteissa säilyttää se täydelleen tur-  
vallisuudentunteen matalalla, lujalla  
alustallaan, tehokkailla, nyt täydelleen  
koteloiduilla nelipyöräjarruillaan sekä  
vaakasuorakanavaisella jäähdyttäjällään,  
joka supistaa jäätymisvaaraa ja ehkäisee  
moottorin kuumenemisen.

Kuva 1: Oakland-automainos Suomen Kuvalehdessä 1929:6.

Teija Försti tutkii vuonna 2013 ilmestyneessä kulttuurihistorian alan väitöskirjassaan, miten autoilun ja sukupuolen vuorovaikutteinen suhde rakentui 1920-luvun Suomessa. Hän toteaa tutkimuskysymyksen pitävän sisällään ennako-oletuksen, että ”tässä autoilun historian vaiheessa rakentui syvään juurtuneita ja pitkäkestoisia kulttuurisia käsityksiä sukupuolen ja autoilun keskinäisestä suhteesta” (Försti 2013, 12). Försti ei kuitenkaan halua vetää yhtäläisyysmerkkejä 1920-luvun ja tämän päivän teknologiakulttuurien välille. Näin hän välttää yksinkertaistavan analogiaselityksen, jolla monien historiantutkimusten merkitystä alleviivataan.

Tästä huolimatta on helppo todeta, että vaikka muutoksia on tapahtunut ja autoilu osit-  
tain tasa-arvoistunut, on autoilu sukupuolittunutta sekä Suomessa että muualla vielä tänä-

kin päivänä. Esimerkiksi naisten ja miesten ajotaitojen eroihin liitetään sukupuolistereotyypioita, samoin kuin tekijöihin, joiden katsotaan ohjaavan autojen hankintapäätöksiä. Autojen harrastaminen, huoltaminen, autonäyttelytoiminta ja autourheilu ovat sukupuolisesti jäsentyneitä kulttuureja, jotka tuottavat sukupuolittuneita tiloja.

Förstin väitöskirja on ajankohtainen myös teknologiakulttuurin näkökulmasta. Teknologian sukupuolittuneisuus liittyy moniin uutuuksiin ja myös vakiintuneisiin teknologian tuottamisen, esittämisen ja käytön ilmiöihin. Tällä hetkellä huomio kiinnittyy muun muassa miesten ja naisten toisistaan poikkeaviin toimijuuksiin suhteessa informaatioteknologian suunnitteluun tai vaikkapa digitaalisiin pelikulttuureihin. Vaikka digitaalisia pelejä pelaavat tilastotietojen mukaan sekä miehet että naiset eri ikäryhmissä, aktiivisessa peliharrastamisessa ja pelituotannossa nuorten miesten osuus korostuu. Tästä syystä Förstin väitöskirjaa voi suositella 1920-luvun kulttuurihistoriasta tai autoilusta kiinnostuneiden lisäksi muille teknologian ja sukupuolen suhteen rakentumisesta kiinnostuneille lukijoille. Teos tarjoaa esimerkin tavoista, joilla teknologian kypsymisvaiheessa siihen liitetyt sukupuolittamisen tavat asettuvat uusiin asemiin.

Tutkimuksensa keskeiseksi käsitteeksi Försti on valinnut representaation, jota hän tarkastelee kulttuurihistorialle tyypilliseen tapaan kulttuurihistorioitsija Roger Chartierin tekemän määrittelyn kautta eikä esimerkiksi brittiläisen kulttuurintutkimuksen viitekehityksessä. Tässä tapauksessa representaatio ei ole ainoastaan (uudelleen)esitys tai edustus, vaan tarkastelutavassa korostuu osittain keskenään kilpailevienkin representaatioiden toimintaa ylläpitävä ja muokkaava vuorovaikutus. Chartier on korostanut omassa tutkimuksessaan joustavampaa representaation käsitettä verrattuna esimerkiksi mentaliteettihistorialliseen tutkimukseen, joka käsittelee samantyyppisiä ilmiöitä, mutta ei samalla tavalla ota huomioon yhtäaikaaisesti vaikuttavien ajatustapojen eroja ja nopeampiakin muutoksia.

Förstin tutkimusnäkökulmaa ei ehkä kannata kutsua systeemiseksi vaan kulttuuriseksi. Joka tapauksessa hän tarkastelee autoilua kontekstualisoivasti ja kokonaisuutena, jossa ovat mukana itse autoilu monine osa-alueineen, teknologian muodonmuutokset, autoteknologian esittämisen tavat kuvissa, kirjoituksissa, mainonnassa, kaunokirjallisuudessa ja elokuvassa sekä autoilijoiden suhde muihin liikenteessä liikkujiin. Viimeksi mainittu onkin työn yksi mielenkiintoisimmista osa-alueista ja erinomainen lisä kokonaisuuteen. Samaan aikaan auto asettuu oman aikakautensa ja modernin mentaliteetin symboliksi, jota kautta on mahdollista peilata nykyaikaisuuteen, muotiin, tehokkuuteen, vauhtiin ja voimaan liittyviä – muistakin teknologioista tuttuja – käsityksiä. Myös tässä Förstin väitöskirja kiinnittyy kulttuurihistoriallisen teknologiatutkimuksen traditioon.

Tutkimuksen lähdeaineisto on monipuolista, mikä onkin tarpeen, jotta tekijä pystyy vastaamaan laajaan tutkimuskysymykseen. Lähteinään Försti on käyttänyt muun muassa Helsingin poliisilaitoksen ja maistraatin tietoja esimerkiksi ajokorteista ja yksityisautoilusta sekä Suomen Autoklubin pöytäkirjoja, painatteita ja esitteitä. Hän käyttää runsaasti myös aikalaiskirjallisuutta, muistelmia, kirjeenvaihtoa ja joitakin elokuvia. Työn tärkein lähde-ryhmä muodostuu kuitenkin suomalaisessa aikakauslehdistöissä 1920-luvulla julkaistuista artikkeleista, pakinoista ja mainoksista. Tärkeimpiä tutkimuksen kohteena olleita lehtiä ovat *Suomen Kuvalehti*, *Kotiliesi*, *Moottori* sekä *Våra Kvinnor*. Lisäksi mukana on muuta autoilijoille ja automyyjille suunnattua lehtimateriaalia. Lähteitään Försti on lukenut kriittisesti pystyen osoittamaan aiemman tutkimuksen puutteellisuuksia koskien esimerkiksi väitteitä ensimmäisestä suomalaisesta naisautoilijasta – vaikka tämän tyyppinen tarkastelu ei olekaan Förstin tutkimuksen pääasia.

Aineiston analyysimenetelmä on nimetty lähiluvuksi. Menetelmää käsitellään melko suppeasti, mutta sen kautta pystytään osoittamaan juuri autoilijan käsitteen kompleksisuus:

tutkimuksessa kysytään, oliko 1920-luvun autoilija auton kuljettaja, auton omistaja, autoharrastaja vai ammattiautoilija. Försti tarkastelee erilaisia autoilijatyyppejä sekä naisten toimijuuksia suhteessa niiden määrittämiseen.

Autoilun tilasta autojen sukupuoleen

Tutkimus jakautuu viiteen päälukuun. Jäsentely on kokonaisuutena tasapainoinen ja päälukujen välinen suhde on looginen. Johdannossa Försti suhteuttaa omaa tutkimustaan aikaisempaan autoilun historiaa käsittelevään sekä teknologian sukupuolihistorialliseen tutkimukseen. Hän määrittelee tutkimuksensa tavoitteet, esittelee lähteitä, niiden käyttöä ja rajaamisperusteita sekä perustelee tutkimuksensa aikarajausta kuvaamalla Suomen autoistumista 1920-luvulla ja autoilun merkitystä osana 1920-luvun modernin kuvastoa.

Ennen kuin Försti vastaa tutkimuskysymyksiinsä loppuluvussa, hän tarkastelee tutkimuskohdettaan kolmessa varsinaisessa käsittelyluvussa. Luvut etenevät temaattisesti niin, että huomio ohjautuu pikku hiljaa kohti sukupuolittamisen prosesseja, mikä taidokkaasti valmistele lukijaa kohti loppuluvun yhteenvetäviä päätelmiä. Yhtäältä Försti on järjestänyt työn käsittelyluvut niin, että tutkimuskohteen näkökulmasta edetään laajemmasta mittakaavasta kohti suppeampaa, mutta toisaalta teoreettis-metodologisessa mielessä järjestys on päinvastainen.

Luvussa kaksi Teija Försti käsittelee ”suurta yleisöä” ja autoliikennettä. Tutkijan katse kohdistuu tässä siis autojen, autoilun ja julkisen tilan suhteeseen. Alaluvuissa käsitellään katuyleisöä ja ”autohurjastelijoita”, autoilun aistimuksellisuutta likaisuudesta ääniin ja hajuihin, autoiluun liittyneitä yleisiä pelkoja ja odotuksia sekä sitä, miten autot ja yleisö kohtasivat messuilla ja näyttelyissä. Tutulta tuntuvaan tapaan autoilijoiden edustajat, kuten vaikkapa nimimerkki Janhunen *Autoilija*-lehden pakinassaan, syyttivät kirjoituksissa ongelmista muita tielläliikkujia, muun muassa kaupunkikulttuuria tuntemattomia maalaisia sekä koulutytöjen ”kaakattavia kanaparvia” ja muita ”päättömien kanojen” tavoin ajoradalle syöksähteleviä naisia, jotka panivat tyynien automiesten hermot koetukselle (mt. 66). Fiktiivisissä kuvauksissa edellä kuvattu asetelma saatettiin kuitenkin kääntää pääläelleen, kuten Hilja Valtosen vuoden 1929 näytelmässä *Autotyttö* (mt. 67). Autoilun tuottama lika, katku ja meteli herättivät huomiota erilaisissa kirjoituksissa, mutta joillekin ne kertoivat tavoitellun nykyajan saapumisesta positiivisessa mielessä.

Kolmosluvussa Försti kohdistaa huomionsa autoilijan sukupuoleen. Hän tarkastelee siinä ensin autoilijan ja ”automiehen” käsitteitä, sitten autoilijoiden järjestäytymistä ja autoiluun liittyvien järjestöjen toimintaa. Luvun kaksi viimeistä alalukua käsittelevät autoilevia naisia sekä autoilijan representaatioita. Försti on analysoinut autojen ja ajamisen lisäksi muun muassa autoilijoiden pukeutumiselle esitettyjä vaatimuksia ja sukupuolten toimintatilaa pukeutumisen määrittelyssä. Mielenkiintoisia ovat myös päätelmät naisten roolista autojärjestöissä, sillä harvat järjestöjen aktiiviset naiset edustivat yleensä yläluokkaa ja olivat tavallisesti mukana olleiden miesten sukulaisia. Försti myös kuvaa, miten muutamat autourheilua harrastavat naiset ikään kuin femininisoitiin maskuliinisen kilpailun jälkeen järjestetyissä tanssiaisissa, joissa heidän ulkomuotonsa jälleennaisellistettiin. Juhlien kuvaukset viestivät sen kulttuurisen järjestyksen paluusta, joka oli järkkynyt autokilpailuisa.

Julkisen liikennetilän ja autoilijan jälkeen luvussa neljä keskiöön tulee itse auto. Siinä Försti tarkastelee autojen inhimillistämistä ja sukupuolittamista muun muassa lempinimien avulla sekä auton käytön sukupuolittamista siihen liitettyjen kauneuden ja tehokkuuden määreiden avulla. Lisäksi käsitellään miesten ja naisten autoille määriteltyjä eroja, auton symbolista ja moraalista vaarallisuutta sekä tapoja, joilla auto kesytettiin eli tässä tapauksessa kotoistettiin ja femininisoitiin muun muassa käyttötarkoitusten avulla. Försti toteaa,

että esimerkiksi *Kotilieden* autokertomuksissa ja Fordin mainonnassa auto alettiin esittää paremman taloudenhoidon välineenä, mikä antoi autoilulle uusia merkityksiä mutta sijoitti sen osaksi vakiintunutta sukupuolten työnjakoa. Näin Försti osoittaa, että tällainen kytkentä on varhaisempi kuin aiemmassa tutkimuksessa on väitetty.

Auton moraalinen vaarallisuus liittyi 1900-luvun alussa muun muassa vuokra-autoilijoiden kytkentöihin prostituutioon, alkoholin myyntiin sekä kuvauksiin autoista siveettömien kohtaamisten paikkoina. Varsinkin auton kyytiin yksin noussut nainen asettui siis erilaisten huhujen kohteeksi.

Tärkeitä ovat myös huomiot auton käynnistämistekniikassa ja muussa teknisessä toteutuksessa sekä korien muotoilussa ja värytyksessä tapahtuneista muutoksista, joiden avulla autoja ja autoilua femininisoitiin varsinkin mainospuheessa. Yksityiskohtana mainittakoon vielä Förstin tekemät kiinnostavat rinnastukset 1920-luvun kauneuskilpailujen ja autojen kauneuskilpailujen välillä (s. 229).

## Kattava kokonaisuus

On vaikea keksiä, mitä muuta Försti olisi vielä voinut käsitellä tutkimuksessaan. Tutkimusta ja sen rajausta voi arvioida niin lähteiden, käytettyjen menetelmien kuin teoreettisen viitekehystenkin kautta, mutta siitä huolimatta tutkimuksesta on lähes mahdotonta löytää suuria aukkoja tai puutteita. Totta kai joku lukija olisi voinut kaivata mukaan esimerkiksi enemmän ja monipuolisemmin lehtiä, joiden kautta työssä olisi voinut sukupuolen lisäksi nostaa esiin erilaisia sukupuoleen liittyviä rooleja ja toimijuuksia tai selkeämmin vaikkapa yhteiskuntaluokkiin liittyviä tekijöitä. Moinen ei kuitenkaan ole ollut tämän tutkimuksen tavoitteenasettelun kohteena. Kiinnostava jatkotutkimuskohde toki olisi pohtia, mikä on luokka-aseman suhde sukupuolirooleihin. Oliko esimerkiksi yläluokan naisilla tietyissä tilanteissa enemmän vapauksia suhteessa autoiluun – erityisesti vapaa-ajan vietossa tai tiettyjen liikkumista vaativien ammattien harjoittajina? Tai oliko heillä toisaalta vähemmän vapauksia jossain toisissa tilanteissa luokka-asemansa takia, koska heiltä odotettiin yhteiskuntaluokalle sopivaa käytöstä?

Mukaan tutkimukseen olisi voinut liittää monipuolisempaa ja kattavampaa arkistoaineistoa tai sitten enemmän vertailevaa tutkimuskirjallisuuden analyysyä eri kielialueilta, mutta moiset vaatimukset ovat kohtuuttomia tällaisen perusteellisen syvällistä perehtyneisyyttä osoittavan tutkimuksen äärellä. Jokaisella lukijalla on kuitenkin omat näkökulmansa, linssinsä ja mieltymyksensä, jotka ohjaavat lukutapoja. Omien kiinnostusteni vuoksi jäin itse kaipaamaan Förstiltä rohkeampaa teoretisointia ja erontekoa sellaiseen kulttuurihistorialliseen representaatiotutkimukseen, joka kaikesta huolimatta edelleen jättää teknologian materiaalisuuden pohdinnan vähemmälle eikä paikanna esimerkiksi konstruktionistisessa teknologiatutkimuksessa tapahtuneita muutoksia.

Työn pääotsikko Vauhtikausi tuo mieleen myös mahdollisia teoreettisia kytkentöjä, joita olisi voinut tehdä vaikkapa Paul Virilion dromologisen ajattelun suuntaan. Teknologian symbolista luonnetta olisi voinut eritellä tarkemmin kytkemällä aihepiiriin tämän suuntauksen aiempaan tutkimukseen ja pohtimalla, minkä symbolina autoilu tarkalleen ottaen näyttyi eri ryhmille 1920-luvulla. Milloin se oli statussymboli, milloin miehisisyyden symboli ja milloin taas modernisaation ja yleisen edistyksen positiivinen tai negatiivinen symboli laajemmin.

Tutkimuksensa loppuluvussa Försti vastaa ansiokkaasti tutkimuskysymyksiensä. Hän

toteaa väitöskirjansa pohjalta, että ”autoilun sukupuolittamista tulee tarkastella myös laajempänä ja monitasoisempänä kysymyksenä kuin ainoastaan autoilijoihin kiinnittyneenä muusta kulttuurista erillisenä ilmiönä” (mt. 283). Försti esittää, että 1920-luvun julkisuudessa auton sukupuoli oli joustava, ja päättää tutkimuksensa toteamukseen, että ”autoilua, sukupuolta ja kulttuuria tulisi ajatella toisiinsa rinnakkain ja lomittain kytkeytyvänä verkostona” (mt. 294).



*Kuva 2: Valokuva Terna Åkerman ”pikku Singerissään” (1928) julkaistiin Moottori-lehden numerossa 1929:9. Kuva: Olof Sundström, Helsingin kaupunginmuseon Finna-tietokanta.*

Vaikka väitöskirjan ei tarvitsekaan päätyä jatkuvajuonisen tv-sarjan tai kirjan luvun tavoin cliffhangeriin eli jännittävään tilanteeseen, on hyvä, että tutkimus herättää mielenkiinnon tulevasta. Tulevaa tutkimusta tekijä itse ennakoi tutkimuksen loppuluvussa, jossa Försti toteaa, että muun muassa varhaisia autourheilukilpailija pitäisi tutkia enemmän kilpailijoiden, yleisön, paikallisuuden ja kansallisten merkitysten näkökulmasta. Försti tutkii kirjassaan useita 1920-luvun varhaisia naisautoilijoita ja nostaa esiin muutaman poikkeusyksilön, kuten Terna Åkermanin ja Mirja Lydeckenin, autourheiluharrastuksia. Näiden toimijoiden henkilöhistoriallinen ja pidemmän aikavälin tarkastelu tarjoaisikin yhden jatkomahtolisuuden teknologiaa ja sukupuolta koskeville tutkimuksille.

***FT Jaakko Suominen*** on digitaalisen kulttuurin professori Turun yliopistossa. Hän on erikoistunut teknologian kulttuurihistorian tutkimukseen.