

## Suomessa 100 vuotta autoja, 50 vuotta niiden käyttäjiä

Sata lasissa. *Toim. Ismo Vähäkangas. Turun Historiallinen Arkisto 54. Turun historiallinen yhdistys, Turku 2000, 156 s.*

Viettelyksen vaunu. Autoilukulttuurin muutos Suomessa. *Toim. Kalle Toiskallio. Suomalaisen Kirjallisuuden Seura, Helsinki 2001, 343 s.*

Väylät ja valta. Liikenteen historiaa, historian liikettä. *Eero Silvasti. Atena Kustannus Oy, Jyväskylällä 2001, 235 s.*

Näinä ekopoliittisen korrektiuden aikoina autoilun akateemiset tutkijat eivät intoudu nykyhetken reaali maailman autoista ja vauhdin hurmasta. Autoon liittyvä positiivinen värinä esitetään nostalgisoinnin kautta ja nimenomaisesti ”ennen vanhaan” olennaisiksi väitettyjä auton yhteisöllisiä ominaisuuksia painottaen – linja-auton tunnelmallisuus tai myymälä-auton syrjäytymistä poistava yhteishyvän vaikutus nostetaan esiin ja samalla sulkeistetaan yksilölliset ajokokemukset ainoastaan psykologisen tarkastelun alaisiksi.

Kuitenkin kirjoittajilla tuntuu olevan henkilökohtainen suhde autoon. Ainakin Kalle Toiskallion toimittamassa *Viettelyksen vaunu* -artikkelikokoelmassa, jonka yhdentoista artikkelin kirjoittajat ovat lähinnä yhteiskuntatieteilijöitä, pyritään yllä-

pitämään myyttiä autosta persoonallisuuden jatkeena. Kirjoittajien esittely teoksen lopussa keskittyy ainoastaan jokaisen autosuhteen esilletuontiin. Poikkeuksetta kirjoittajat nimeävät autonsa suhteellisen vanhaa vuosimallia olevaksi, ja jokainen muistaa mainita käyttävänsä autoaan vain välttämättömissä tilanteissa. Samaan tapaan kuin *Helsingin Sanomien* Nyt-liitteen vuoden 2001 lopulla haastatellamat kansanedustajat, ei kukaan kokoelman kirjoittajista tunnustaudu yksinajavaksi kaa-hailijaksi vaan lähinnä lapsia harrastuksiin kuljettavaksi tai kesämökkireissua tekeväksi yhteisöllisesti vastuulliseksi ajajaksi. Kirjoittajien henkilökohtainen autosuhde kuvataan sekin siis hyvin ympäristö- ja yhteisö vastuulliseksi. Yksityisauto esitetään yhteisöautona ja näin yksityisautoilijat kuvautuvat individualistisuuden sijasta hyvin perhe- ja yhteisökeskeisinä. Se vanhojen hyvien aikojen linja-auton tunnelma vaihtuu ympäristöä huomioivaan perheautoiluun, julkiseen yhteisölliseen yksityisyyteen.

Tältä osin Toiskallion toimittaman antologian nimi on harhaanjohtava. Artikkeleista auton viettelystä käsittelee ainoastaan kaksi ja nekin samalta kirjoittajalta, arkkitehti VTL Timo Kalannilta. Johdannossa sosiologi Toiskallio nimeää syytä sille, että autoilua ei 1970-luvulta lähtien olla juurikaan yhteiskunta- tai kulttuuritieteissä tutkittu. Toiskallion mukaan auto liikenne on esimerkiksi nähty epäsosiaalisena tapahtumana, yksilön omien asioiden ajamisena. *Viettelyksen vaunu* -kokoelman artikkelit ja asenteet purkavat tällaista ajattelumallia keskittyessään autoliikenteeseen sosiaalisena ilmiönä.

Toiskallion mukaan kirja on ainutlaatuinen suomalaisessa ja jopa ulkomaisessa autoilututkimuksen kentässä, sillä se lähestyy auton yhteiskunnallista asemointia aina 1900-luvun alusta tähän päivään asti huomioiden auton kulttuurisia, ympäristöllisiä, terveydellisiä ja yhteiskuntarakenteellisiä vaikutuksia.

*Viettelyksen vaunu* sisältää kolme osaa. Autoilun ympäristökysymykset -otsikon alle sijoitetuissa kolmessa artikkelissa autoilua lähestytään ympäristöpoliittisesti. Lauri Virrankoski tarkastelee autoa suomalaisena ympäristökysymyksenä 60-luvun lopun yksityisautoilun rajoittamisvaatimuksista viime vuosikymmenen lopun ympäristöliikkeen aktiiviseen liikenteen päästöjen esillenostamiseen. Rauno Sairinen ja Vesa Kanninen keskittyvät valtion Tielaitokseen ympäristöpoliittisena toimijana ja nimeävät laitokselle 8 erilaista toimijan roolia. Sairisen ja Kannisen artikkelin alaotsikona on ”Ympäristöohjelmien retoriikka käytännön puntarissa” – kirjoittajille retoriikka-termini ei kuitenkaan tarkoita tietynlaista puhumisen tapaa ja sen keinoja vaan jotakin ei-käytäntöä, ns. sanoja sanojen vuoksi vastakohtaisena toimeenpannulle toiminnalle: artikkelissa ei siis käsitellä Tielaitoksen lausuntoja ympäristöpoliittisen diskurssin esityksinä. Erityisesti kirjoittajat keskittyvät E 18-moottoritien rakentamisen ”retoriikkaan” Turusta Vaalimaalle. Osion viimeisessä artikkelissa tulevaisuudentutkija Petri Tapio esittää viisi erilaista skenaariota autoilun tulevaisuudesta: Perusskenaarion mukaan aiempi henkilöautoistuminen jatkuu tulevaisuudessakin eikä

sitä juurikaan rajoiteta. Teknis-taloudellisen optimismin mukaisesti autoilun ympäristöongelmat voidaan ratkaista teknisin keinoin voimakkaan talouskasvun oloissa. Ekologisen modernisaation (ennakoivan ympäristöpolitiikan) skenaarioissa yhteiskunta kehittää tekniikkaa voimakkaasti, jonka sivuvaikutuksena myös ympäristövaikutukset minimoituvat. Ekologisen rakennemuutoksen skenaario tarkoittaa tuotannon ja kulutuksen rakenteiden selvää muuttamista ympäristöperustein. Syväekologinen muutos perustuu näkemykseen, jonka mukaan ympäristön tila on huonommassa kunnossa kuin muissa skenaarioissa oletetaan ja siksi täytyy toteuttaa radikaaleja muutoksia teollisuusmaiden tuotannon ja kulutuksen määrissä ja rakenteissa.

Kulttuurintutkijalle kokonelman toinen osa, "Autoilun massamittainen elämyksellisyys", on antoisin. Heli Vaaranen kuvailee pääkaupunki-seudun korttelirallia otsikolla "Kaahariklubin pojat" ja Heikki Summala esittelee autoiluun liittyvää oppimisprosessia, ajamisen opettelua sekä yksilön että yhteisön kannalta. Auton ja autoilun representaatiota mainoselokuviissa käsittelee Kaarina Kilpiön ja Toiskallion artikkeli, jossa keskitytään lähinnä TV-mainosten äänimaisemaan 1960-luvun alusta 1990-luvun loppuun. Kilpiön ja Toiskallion artikkeli on kokoelmassa ainoa, joka tekee näkyväksi eron sukupuolien välille tarkastellessaan naisille ja miehille suunnattujen automainosten eroavaisuuksia. Tämä sukupuolinen näkymättömyys onkin kokonelman kummallisuus ja puute, sillä painottaahan toimittaja

Toiskallio jo johdannossa antologian keskittyvän varsinaiseen autoiluun eli auton käyttämiseen. Naista kuljettajana/auton käyttäjänä ei kokoelmassa kuitenkaan tuoda esille.

Kilpiön ja Toiskallion mukaan auto tekee mainoksissa 60-luvulta 90-luvun loppuun visuaalisesti samaa eli ajaa. Nykyisin tosin nopeammin kuvaleikkauksin ja selvästi lyhyempikeskitoisissa mainoksissa. Selvintä muutosta kirjoittajat nimittävät "audiovisuaaliseksi lähentymiseksi", jolla he tarkoittavat katsojan houkuttelemista lähelle autoa esimerkiksi lähikuvalla auton muotoilullisista yksityiskohdista. Elämyksellisyydestä on tehty katsojan ja auton välinen miellelyhtymä, kun varhaisemmissa TV-mainoksissa elämyksellisyys kuvitettiin. Toinen selvä muutos mainoksissa on auton estetisointi. 60-luvulla autoa kuvattiin sen käyttämisen kannalta toisin kuin nykyisissä mainoksissa, joissa auto on ennen muuta esteettinen esine.

Kilpiön ja Toiskallion mukaan automainoksille on omina takeista sukupuoliroolien pysyvyys. Naisostajiin vedotaan auton tyylikkyydellä ja turvallisuudella, miesostajiin sekä turvallisuudella mutta ennen kaikkea tekniikalla. Kirjoittajien aineistona tosin eivät ole aivan viime vuosien automainokset, joissa esiintyy esimerkiksi naispuolisia rallikuskeja. Toinen pysyvä ja omintakeinen automainosten piirre on kirjoittajien mukaan auton äänen puuttuminen mainosten äänimaastosta. Matala miesääni taustakertojana on sen sijaan mainosten vakio-kamaa yhä vieläkin, kun taas musiikin käyttö on muuttunut. Perustempona käytetään rivan kävelyn tahtista musiikkia

yhä, mutta nykyisin vaihdellaan sekä tempoa että musiikki-ilmaisua.

Timo Kalannin kaksi artikkelia, sinällään antologian mielenkiintoisimmat, vaikuttavat yhdeltä kokonaisuudelta, joka on katkaistu keinotekoisesti kahteen osaan. Ensimmäisen, "Auto romanttisen minuuden kotina" -artikkelin esiin nostamat ongelmat ja kysymykset selviävät vasta toisen, "Auto ja psyyke. Kiihdytys vauhtiin" -artikkelin luettua. Esimerkiksi ensimmäisessä artikkelissa käsitettä "romanttinen" käytetään sanan yleismerkityksessä, määrittelemättä. Toisen artikkelin kautta käsite selittyy David Gartmaniin nojautuen siksi ristiriidaksi, jonka yksilö joutuu kohtaamaan kokemansa porvarillisen romanttisen yksilöllisyyden eetoksen ja sitä vastustavan modernisoituvan kapitalistisen yhteiskuntajärjestelmän kasvotomien voimien edessä. Anthony Giddensin käsitykset modernista minuudesta sekä Giddensin, Ulrich Beckin ja Scott Lashin käsitykset refleksiivisestä modernista ovat Kalannin artikkeleiden taustalla.

Ennen kaikkea Kalanti kuitenkin käyttää Mihaly Csikszentmihalyin flow-käsitettä psykoanalyyttisten näkemystensä lähtökohtana, varsinkin psyyke-artikkelissaan. Ensimmäisessä artikkelissaan Kalanti puhuu modernille ajalle ominaisesta yksilöllisestä mukavuudentavoittelusta aina 1700-luvulta nykyajan automotoilun mukavuusteknologiaan. Artikkelin keskeinen väite on, että yksilölle auto on mukava ja turvallinen paikka, kuin koti. Tämä auton domestikaatio alkoi korin muotoilusta ja mukavista istuimista. Kuin asunnon julkisivu on auton kori kolmas iho,

henkilökohtaista tilaa rajaava ja sulkeva suojaelementti. Auto voi olla olohuone, keittiö ja makuuhuone. Toisaalta auto yksityisen (kodin) ja julkisen (ulkomaailman) rajan yli kulkiessaan on myös vuorovaikutuskanava.

Kalannin mielenkiintoinen artikkeli keskittyy kuitenkin paikallaan pysyvään autoon unohtaan mielestäni auton keskeiset piirteet eli liikkeen sekä vauhdin ja tähän puoleen liittyvät merkitykset autoilijan identiteetille. Kalanti ei myöskään mainitse, edes vertailuaineistona, auton ja autoilun tuottamia *psykopatologisia* ilmentymiä, joista artikkelia lukiessa väistämättä tulevat mieleen vaikkapa J. G. Ballardin *Crash* (1973) ja David Cronenbergin vastaava elokuva (1995), vaan Kalanti pitäytyy ainoastaan kotelokehtomaisen auto-tunteen pohdinnassa. Toisessa artikkelissaan Kalanti onneksi keskittyy nimenomaisesti liikkuvaan autoon ja sen kokemiseen. Auton liikkeen tuottamaa mielihyvää Kalanti kuvaa flow'nä, intensiivisenä nautinnollisten kokemusten virtauksena. Flow'n kokemisen kannalta autoilussa on tärkeintä juuri vauhdissa olo eikä perille pääsy.

*Viettelyksen vaunu* -koelman aloittaa osio nimeltä Autoilun hidas alku, jonka kaksi artikkelia toistavat samankaltaisia väittämiä hieman eri näkökulmista. Tapani Mauranen kirjoittaa suomalaisen autonkäytön satavuotisesta historiasta ja Tapio Bergholm suomalaisen yhteiskunnan autoistumisesta. Nämä artikkelit ovat kuitenkin mielenkiintoisia niistä nousevan keskeisen väitteensä vuoksi. Sekä Mauranen että Bergholm painottavat, että varsinaisesti autoilu yksityisautoilun mer-

kityksessä alkoi Suomessa 1950-luvulla. Sitä ennen yksityisautoilu oli harvinaista ja kuorma-auto-, linja-auto- sekä taksiauto liikenne oli pääasiallista autoilua. Tämä näkemys on yhteiskuntatieteilijöiden kannalta mielekäs. Historiantutkijat sen sijaan puhuvat suomalaisen autoilun satavuotisesta historiasta perustellen väitteensä ensimmäisellä Suomeen tuodulla autolla.

Ismo Vähäkankaan toimittama *Sata lasissa* -artikkelikokoelma koostuu 11 lähinnä (turkulaisen) historioitsijan artikkelista ja kirjoitusten tarkastelukulma on historiallinen. Artikkeleissa tarkastellaan historiallisia "oikeita autoja". Marjo Kaartinen tosin tarkastelee naisten hevosvaunuajelua ruotsalaisten ja englantilaisten päiväkirjatekstien ja kirjeitten kuvaamana. Kaartinen tekee suoraviivaisen ongelmattomasti linkin hevosvaunuajelusta autolla ajeluun: molempia käytetään liikkumiseen, näyttäytymiseen tai romanttiseen kohtaamiseen. Poikkeuksen oikeitten autojen tarkasteluun tuo Jaakko Suominen artikkeli *Ritari Ässän* ihmeauto K.I.T.T.istä; tosin kokoelman paikallishistorialliseen yleisnäkymään nähden artikkeli on sopimaton.

Jukka Marttilan artikkeli "Satavuotisen autoilun alkuvaiheet Turussa" paikkaa aiempien näkemysten virheellisyyksiä. Toisin kuin ennen on ajateltu, Marttilan mukaan turkulainen kauppias Victor Forselius toi ensimmäisenä auton Suomeen huhti-toukokuun vaihteessa 1900. Tämän Marttila todistaa mm. tulliasiakirjojen kautta. Luultavimmin auto oli merkiltään Benz Velo ja malliltaan Comfortable. Aiemmin ensimmäisen auton omistajaksi on

nimetty kamariherra Hjalmar Linder, aikanaan Suomen varakkaampia miehiä.

Kokoelmasta löytyy artikkeleja autoilun varhaisaikojen vaarallisuudesta. Juha Kaitasen ja Hannu Salmen artikkelissa käsitellään varhaisia auto-onnettomuuksia ja niiden uhreja Varsinais-Suomessa 1910-luvulla. Rauno Lahtinen puolestaan tuo esiin eläimet liikenteen uhreina 1900-luvun kolmena ensimmäisenä vuosikymmenenä. Kokoelman varsinais-suomalaisuus korostuu myös Timo Jalosen artikkelissa, joka käsittelee linja-autoliikenteen alkuvaiheita kyseisellä alueella. Markus Kivistö taas käsittelee Turun kaupungin kaavoitusta ja sen muutoksia hevoskaistoista rautatievaunujen kautta auto-kaupunkiin. Turun ensimmäiset automarketit saavat käsittelyn Henri Terhon kirjoituksessa.

Miia-Susanna Kosken artikkeli käsittelee naisautoilijoita. Koski lähtee liikkeelle villistä 1920-luvusta tarkastelemalla sen ja seuraavan vuosikymmenen automainoksia. Villin ja vapaan ajankuvan mukaisesti myös 20-lukulaisissa automainoksissa pyrittiin tavoittamaan seikkailunhaluisia – yläluokkaisia – naisia. 1930-luvulla Kosken mukaan mainoksissa taas keskittyttiin onnen ja hyvinvoinnin mielikuvaan korostamalla autoa koko perheen kulkuneuvona. Kosken mukaan näiden vuosikymmenien "todelliset autoilevat naiset" saivat multa naisilta ihailua ja miehiltä pelon sekaista kunnioitusta osakseen. Mielenkiintoisesti Koski tuo esille tuon ajan kömpelöiden autojen vaatiman fyysisen voiman, joka rajoitti naisten autoilua. Esimerkiksi taidemesenaatti Sara Hildén, tarpeeksi varkas kun oli, palk-

kasi juuri siksi autonkuljettajan.

Kosken artikkeli on kuitenkin ongelmallinen lähties-sään surutta vertailemaan 1920- ja 1930-lukujen naiskuljettajia 1990-luvun autoileviin naisiin. Tällainen vertailu ja suhteut-taminen on historiallisestikin kestänytöntä. Kosken mukaan 1920- ja 1930-luvut antavat historiallisen taustan nykyajan naisautoilulle ja ”selittävät osaltaan suhtautumista nais-autoilijoihin”. Varmasti ne antaisivatkin historiallisen kon-tekstin, jos Koski sen artik-kelissaan toisi esiin: nyt artikkeli käsittelee aikakausia irrallisina. Sitäpaitsi vanhat mainokset eivät selitä mitään, jos kirjoittaja itse ei laita niitä selittämään. Kosken kuvailut 1990-luvun ”stereotyyppisistä käsityksistä naisautoilijoista” ovat itses-täänselvyyksiä.

Kalle Toiskallion toimitta-massa kirjassa itse *Viettelysten vaunu* -nimeä ei selitetä, ei edes raitiovaunun kautta. *Sata lasissa* -kokoelmassa nimitys saa yhden merkityksen: myymäläautoja kutsuttiin 50-luvulla silloin tällöin viettelyksen vaunuksi. Kokoelman artikkeleista Jussi Lehtosen kirjoitus ”Suoma-laisen myymäläauton seitsemän vuosikymmentä” tuo avoimesti esiin arvosteluni alussa mainitsemien nostalgian menneitten aikojen autoilukulttuuria koh-taan. Lehtonen kuvaa myymäläautoilua sen alkuvaiheista 1930-luvulta huippuvaiheeseen vuonna 1970, jolloin myymälä- eli kauppa-autoja ajeli Suo-messa yli 1200. Yhä vieläkin maanteillämme ajelee satakunta sellaista.

Vielä pidemmälle mennei-syyteen ja liikkumisen his-toriaan menee eläkkeellä oleva radio- ja TV-toimittaja Eero Silvasti kirjassaan *Väylät ja*

*valta*. Osa kirjan tekstistä on ilmestynyt *Helsingin Sanomissa* ja osa ollut televisiosarjan taustateksteinä. Tekstin osana toimii Adam Korpakin kuvitus. Silvasti esittää kirjassaan ajoit-tain suoraviivaisia kytkentöjä ja itsestäänselvyyksiä, mutta hä-nen teoksessaan on oivallinen näkökulma, joka puuttuu kah-desta tässä esittelystä muusta teoksesta. Silvasti nimittäin kytkee kulkuvälineet *valtaan*, sekä valtiolliseen, sotilaalliseen että tiedolliseen valtaan. Koko teoksen ajan Silvasti tuo esille miten liikenteen väylät, tiet, ovat nimensä mukaisesti valtavyliä, vallan väyliä, joita pitkin niin sanomalehdet, sotakoneistot kuin bititkin kulkevat.

Mielenkiintoista onkin, mi-ten eri tavalla toisaalta yhteis-kuntatieteilijät, toisaalta histo-riooitsijat ja yhtäältä ei-akateeminen kirjoittaja lähestyvät samaa kohdetta, autoilua. Sil-vastin teos pyrkii selittämään koko auto-liikenteen perustaa yhdistäessään auton sekä tiever-kot vallankäyttöön. Toiskallion ja Vähäkankaan toimittamissa kokoelmissa ei lähdetä selvitte-lemään auto-ilmiön syitä ja yhteyksiä näin laajasti, vaan artikkelit keskittyvät omiin suppeisiin kohteisiinsa ilman laajoja kytkentöjä. Silvastin teos on suunnattu laajemmalle yleisölle kuin kaksi muuta teosta. Olisiko niin, että ei-akateeminen kirjoittaja, jonka teosta pääsään-töisesti luetaan ei-tutkimuksena, tohtii vetää suurempia ja siitä syystä enemmän ajatuksia ruok-kivia linjoja kuin nykyisiin osa-totuuksiin alistunut tutkija?

Toki myös Silvastin toes on omalla tavallaan historiaan keskittyvä. Teos sisältää lukui-sia mukavia anekdootteja ensimmäisistä Juhana-herttuan 1562 maahantuomista pyörä-

ajoneuvoista tämän päivän autokulttuuriin asti sekä paljon informaatiota erilaisista kul-kuvälineistä ja yksityiskohtaista kerrontaa liikennekulttuurin perinteeseen liittyvistä sattumuksista. Suuri osa kirjasta keskittyy valottamaan tiettyjen suomalaisten suurta kertomusta eli sotiamme ja niiden aikaista autonkäyttöä niin rintamalla kuin niiden ulkopuolella.

Kärjistetysti ilmaisten voi väittää, että näissä kolmessa kirjassa autoilusta tehdään osa suomalaista nurkkapatriotismia – ja autoilu, jos mikä, on globaali ilmiö. Toki *Viet-telyksen vaunun* artikkeleissa verrataan esimerkiksi suoma-laisten auton määriä muiden pohjoismaiden autokantoihin tai viitataan ”amerikkalaiseen au-toilukulttuuriin”. Ja Suomen valtiohistoriallisten olosuh-teiden mukaan Silvasti tuo esiin Ruotsin tai Venäjän vaikutuksen suomalaiseen liikennemaas-toon. *Sata lasissa* -kokoelma on lähtökohdaltaan toki lokaali-historiaa.

Suomalaisen autoilun histo-riasta teokset antavat uutta tietoa. Kaikkien teosten erilaiset historiakäsitykset osoittavat jäl-leen kerran ”historian” suhteel-lisuuden. Varsinaisille historian-tutkijoille suomalainen auto-historia alkaa ensimmäisestä auto-esineestä, yhteiskuntatie-teilijät puolestaan ajoittavat autoilun auton käyttäjien mu-kaan. Silvasti taas kytkee auton ylipäättänsä paikasta toiseen liikkumiseen.

Auton ja autoilun represen-toimisesta teoksissa nousevat esiin automainokset, ja täten tullaan kuin vaivihkaa koros-taneeksi autoon liittyvää kau-pallisuutta. Johdannoissa (eten-kin Kalle Toiskallio) mainitsee muitakin autoilun represen-

taatioita, esimerkiksi tulenkantajien 20-lukulaisen kone-romantiikan tai Kari Hotakaisen *Klassikko*-romaanin (1997). Autoon liittyvää mielikuvastoa teoksissa rakennetaan melkein täysin mainosten pohjalta. Elokuvat, niin koti- kuin ulkomaiset, TV-sarjat (poikkeuksena *Ritari Ässä*), kirjallisuus tai autolehdet paljolti sivuutetaan teoksissa, vaikka olettaa voisi, että niiden merkitys mielikuviin on mainoksia suurempi.

Samoin teoksissa esimerkiksi ralli- tai formula-kilpailut, suomalaisittain vahvat lajit, jäävät vain mainintojen varaan. PlayStation- tai PC-pelit saavat tuskin sitäkään. Mitään vauhtikulttuurimaata teoksissa ei Suomesta tehdä, ei edes esitetä kysymystä vauhtikulttuurin olemassaolosta. Heli Vaarasan tapautus kaahailuklubin pojista ei problematisoi vauhtia erityisen pitkälle. Auto ja seksi-yhtälö ei myöskään ole olemassaoleva ilmiö näille kirjoille, kuten ei myöskään autoon liittyvä rikollisuus. Autoa ja kuolemaa käsitellään ainoastaan onnettomuuden uhrien kautta. Onko suomalainen autokulttuuri tosiaan niin puhtoin ilmiö (huolimatta päästöistä), kuin teosten perusteella voisi lopulta olettaa?

**Kaisa Kurikka**