

Tommi Röpötti

Tommi Röpötti, FT,  
mediatutkimus, Turun yliopisto

# AUTOILUKULTTUURI MODERNISAATION MERKITSIJÄNÄ SUOMALAISSA NÄYTELMÄ- ELOKUVISSA 1950- JA 1960- LUVUILLA



*Liikenteen henkilöautoistuminen on modernisaatiokehityksen keskeinen merkittäjä. Autoilukulttuurin muovautumisen ja modernisoitumisen kannalta Suomessa erityistä aikaa ovat 1950- ja 1960-luku, jolloin henkilöautojen määrä ja suhteellinen osuus kaikista ajoneuvoista kasvoivat ja autoilu muuttui paikasta toiseen kulkemisen ja kuljettamisen ohella elämäntavaksi. Artikkelissa tarkastellaan tapoja, joilla autoilukulttuuri näyttäytyy modernisaation merkitsijänä näytelmäelokuvoissa vuosina 1950–1969. Näytelmäelokuvat tarjoavat modernisaation kiinnostavan ikkunan, sillä ne voivat kertoa niin tekoajan yhteiskunnasta kuin kuviteltavissa olevasta, halutusta tai pelätystä kehityksestä. Elokuvoissa nähtävää autoilua lähestytään suhteessa henkilöautokannan kehitykseen ja elokuvien tekoajan ajankohtaisiin autoilukysymyksiin, ja autoa tarkastellaan kerronnallisena, katsojaa modernisoituvaa yhteiskuntaa sopeuttavana, julkista ja yksityistä tilaa uudelleen jäsentävänä välineenä.*

Suomalaiselle elokuvateollisuudelle 1950-luku oli kaksijakoinen, sillä vuosikymmenen aikana suomalainen elokuva saavutti suurimman menestyksensä mutta myös ajautui syvään kriisiin. Elokuvat menestyivät hyvin vuosikymmenen ensimmäisellä puoliskolla mutta jälkimmäisellä puoliskolla – pian *Tuntemattoman sotilaan* (SF 1955) jättimenestyksen jälkeen – elokuvien katsojamäärät alkoivat laskea ja elokuvateollisuus ajautui ahdinkoon. Kriisiksi – ”suoranaisiksi kouristustilaksi” (Uusitalo 1981, 17) – tilanne eteni 1950-luvun lopussa. Katsojamäärien vähenemiseen oli sekä elokuvallisia että elokuvan ulkopuolisia syitä, mutta vaikutuksiltaan suurin oli se, että 1950-luvun aikana aiemmin ajanvietemonopolin asemassa olleen elokuvan kanssa vapaa-ajasta tulivat kilpailemaan erityisesti televisio ja rokkilevyt, baarit ja tanssipaidat. Ne ovat osa vuosikymmenen puolimaissa alkanutta rakennemuutosta, jossa

kaupungistuminen ja modernisoituva liikenne – erityisesti henkilöautojen ja moottoripyörien määrän kasvu – muokkasivat merkittävästi yhteiskuntaa (ks. Ylikangas 1986, 217; Alanen 1991, 21–23).

Tässä artikkelissa kysyn, miten autoilukulttuuri näyttäytyy modernisaation merkitsijänä 1950- ja 1960-luvuilla ensi-iltaan tulleissa suomalaisissa näytelmä-elokuvissa. Tarkastelen elokuvissa nähtävää autoilua suhteessa autokannan todellisuuteen. Koska suurten yhteiskuntaan vaikuttavien muutosten voi olettaa kohtaavan vastustusta, liitän elokuvien esittämän liikenteen myös osaksi ajankohtaisia keskusteluja liikenneonnettomuuksista, erityisesti auton ja hevosen suhteesta. 1950-luvun jälkipuoliskolta lähtien tarkastelen myös sitä, miten elokuvissa liitetään nuoruus autoon ja autoiluun.

Tarkastelussa *modernisaatio* ja *autoilukulttuuri* kytkeytyvät oleellisesti toisiinsa. Modernisaatio lähtee modernista, jolla on tavattu viitata johonkin uuden-aikaiseen, ajankohtaiseen tai muodikkaaseen. Modernisaatiolla – moderniksi tulemisella – tarkoitan yhteiskunnan muutosta agraarista, talonpoikaisesta elämäntavasta teollistuneeseen, urbaaniin elämäntapaan. Kyse on taloudellisten ja yhteiskunnallisten kehityskulkujen prosessista, jonka keskeinen merkitsijä on motorisoituminen. Liikenteessä modernisaatiokehitystä osoittaa korosteisesti kaksi muutosta: ensiksi autoliikenteen lisääntyminen ja toiseksi yksilöllistyminen eli henkilöautoistuminen. Nämä kehityslinjat korostuvat 1950-luvun puolimaista lähtien, jolloin henkilöautojen osuus ylitti ensimmäistä kertaa puolet maan autokannasta. Koska tämän voi nähdä liittyvän modernisaatiolle ominaiseen yksilöllisyyden korostumiseen, kyse on myös yksilökäsityksen muutoksesta, jossa arjen teknologisoituessa jaetun välineen korvaa yksityinen motorisoitu väline (ks. Kalanti 2001, 102).

En väitä, että liikenteen osoittamia modernisaation merkkejä olisi Suomessa tai suomalaisessa elokuvassa alkanut näkyä vasta 1950-luvulla, sillä jo 1920- ja 1930-luvuilla nähtiin esimerkiksi varhaista rattiraivoa elokuvassa *Elämän maantiellä* (Komedia-Filmi 1927) ja auton kyydistä kuvattuja otoksia elokuvassa *Kahden tanssin välillä* (Suomi-Filmi 1930).<sup>1</sup> Vaikka auto oli esimerkiksi Tulenkantajien kulttuurieliitille ”nykyajan ylellisyyden symboli” (Paavolainen 1990, 257), voi autokannan kokonaisuuteen suhteutettuna kuitenkin perustellusti sanoa, että vasta 1950-luvun puolimaissa alkanut voimakas henkilöautojen määrän kasvu – ja suoranaanainen voittokulku 1960-luvulla – tekivät siihen liittyvän yksilöllisyyden kokemuksen laajasti mahdolliseksi.

Viitataan autoiluun laaja-alaisella *autoilukulttuurin* käsitteellä, joka kattaa monenlaisia autoiluun liittyviä asioita, kuten vaikka tieliikennelain, huoltoasemat ja suojatiet. Autoilukulttuuri kattaa myös kaikki polttomoottorin ja autojen ehdoilla rakennetun ympäristön vaikutukset, kuten saastumisen, onnettomuudet, ruuhkat ja markkinoinnin, jotka koskettavat yhtä hyvin myös pyöräilijöitä ja kävelijöitä. Kuten Peter Wollen (2002, 12) toteaa autoilukulttuuria lähestyvän kokoelman *Autopia: Cars and Culture* johdannossa, ”autoilukulttuuri on universaali ilmiö, joka tuntuu vetävän verkkoonsa melkein kaiken”. Tästä syystä autoilua on pidetty ”arjen alajärjestelmänä” (Lefebvre 1970, 98–99) ja autoa on nimitetty ”kulutusmentaliteetin huipentumaksi” (ibid. 100) ja ”vuosisadan merkittävimmäksi hyödykkeeksi ja välineeksi” (Miller 2001, 1). Koska autoilukulttuurin kehitys on ratkaisevasti muovannut elinympäristöämme ja sitä, miten me ympäristöä havainnoimme, 1900-lukua on luonnehdittu auton vuosisadaksi (esim. Ross 1998, 19; Urry 2004, 27–28). Suomalaista yhteiskuntaa auto muutti 1900-luvulla Tapani Maurasen (2001, 33) mukaan sähkön jälkeen enemmän kuin mikään muu. Tämä muutos kiihtyi 1950- ja 1960-luvuilla.

1 1920-luvun ”modernin ajan” autoilusta ks. Försti 2013.

1950-luvun aikana suomalaista yhteiskuntaa muovasivat erityisesti sodan jälkeinen niukkuus, hyvinvointivaltion vähittäinen kehittyminen, säännöstelyn loppuminen vuonna 1952 sekä uudenlainen, rock-musiikin sävyttämä nuorisokulttuuri vuosikymmenen puolivälistä lähtien. 1950-luvulla modernisaatio eteni monella rintamalla samalla, kun amerikkalainen nuoriso- ja kultuskulttuuri alkoivat ohjata Suomea kohti kansainvälistä populaarikulttuuria.

Sotien jälkeen vuoden 1945 lopussa Suomessa oli 26 310 rekisteröityä autoa, joista 6230 eli alle neljäsosa oli henkilöautoja. Asfaltoituja teitä oli vain jokunen kilometri ja autoliikenne oli täysin riippuvaista tuonnista, sillä kaikki autoiluun tarvittava – autot, renkaat, varaosat, polttoaine – oli tuontitavaraa. Radikaali vaikutus oli syyskuussa 1939 alkaneella ja helmikuuhun 1949 kestäneellä nestemäisen polttoaineen säännöstelyllä, joka lopetti yksityisautoilun lähes kokonaan. (Ks. Bergholm 2001, 76–77; Moisala 1983, 130.)<sup>2</sup>

Vaikka polttoaineen säännöstelyn päättymisen jälkeen henkilöautokaupan kontrollikin päättyi 1950-luvun alussa, autontuontia rajoitettiin läpi 1950-luvun. Sodan seuraukset – säännöstely, jälleenrakentamisen ja sotakorvausten taakka – hidastivat liikenteen kehitystä. Sotaa edeltäneelle tasolle kaikkien autojen määrässä päästiin vuonna 1949, mutta henkilöautojen määrä nousi sinne vasta pari vuotta myöhemmin 1951 (Peltola 1995a, 34).

1960-luvun alun kulttuurisessa murroksessa pintaan nousivat erilaiset konfliktit, jotka elokuvakeskusteluissa näyttäytyivät sekä sukupolvellisinä, poliittisinä että esteettisinä: vastakkain olivat sodan käynyt sukupolvi ja tuon sukupolven lapset, oikeisto ja vasemmisto sekä esteettisesti massakulttuuri ja tekijää korostava taide (ks. Pantti 1998). Kun korostetaan nuorten sukupolven kulttuuriradikalismia ja yritystä vapautua massoittavasta populaarikulttuurista, 1960-luku näyttää edeltävän vuosikymmenen vastustuksena. 1960-lukua määrittää kuitenkin oleellisesti kulutuskulttuurin invaasio, jonka modernisaatiota levittävää voimaa edisti erityisesti Suomen liittyminen Euroopan vapaakauppa-alueeseen vuonna 1961. Tämä muutti suomalaisen liikenteen kuvaa, minkä olettaisi näkyvän myös elokuvissa.

Muutosta elokuvissa nähtävään liikenteeseen voi tuonnin avautumisen ohella odottaa myös siksi, että 1960-luvun alun elokuvien tuotantotapa muuttui, kun elokuvateollisuuden jatkuvuuteen perustuvasta tekemisestä siirryttiin pienten yhtiöiden projektikohtaisten rahoitusten aikaan. Suuri muutos oli se, että 1950-luvulla suurilla yhtiöillä oli kiinteät studiot, joissa autolla liikumista kuvattiin pääasiassa tausta- ja etuprojisoinnein, mutta 1960-luvun pienemmissä yhtiöissä siirryttiin studioiden puuttuessa kuvaamaan aidoilla kuvauspaikoilla.

1950-luvulla elokuvateattereissa nähtiin 210 pitkästä suomalaista näytelmäelokuvaa. Niistä lähes kaksi kolmasosaa (138/210) sisältää kohtauksia, joissa nähdään motorisoitua liikennettä. 1960-luvulla autoja nähdään elokuvissa suhteellisesti merkittävästi enemmän (85/114). Tämän muutoksen kehityksessä tarkastelen sitä, miten näytelmäelokuvat esittävät henkilöautoliikennettä, jota voi pitää modernisaation ytimenä. Liikenteen muutosta ja henkilöautojen merkitystä modernisaation kehityksessä on tarkasteltu monista kiinnostavista näkökulmista. Monipuolisuudesta erinomainen esimerkki on *Theory, Culture & Society*-lehden vuoden 2004 erikoisnumeron (vol. 21: 4–5) pohjalta julkaistu artikkelikokoelma *Automobilities* (Featherstone et al. toim. 2005), jossa autoilua lähestytään muun muassa suhteessa kuljettajuuteen, tien ja auton tilaan, turvallisuuteen, emootioihin ja kansalliseen identiteettiin. Tässä artikkelissa tukeudun erityisesti autoilukulttuurin koko ajan muotoutuvan logiikan (Gartman 2004), kansallisen autoilukulttuurin historiallisen kehityksen (Mauranen

2 Polttoainesäännöstelyn aikana häkäkaasulla kulkevista häkäpönttöautoista tuli Suomen teillä tuttu näky. Niitä voi tunnistaa myös 14 näytelmäelokuvasta vuosina 1941–1946 sekä vielä vuoden 1957 jatkosotaan sijoittuvasta elokuvasta *Niskavuori taistelee* (SF).

2001; Bergholm 2001; Moisala 1983) ja autoilua korostavan road-elokuvan genren (Laderman 2002) tarkasteluihin.

Koska elokuvat sekä tallentavat kulttuuriperintöä että kuvittelevat, miten asiat voisivat olla tai niiden haluttaisiin olevan – esimerkiksi esittämällä asioita, joita ei vielä ole ainakaan laajamittaisessa käytössä – elokuvat voivat ehdottaa maan olevan modernisoituneempi kuin se todellisuudessa on. Vuosina 1929–1969 elokuvateattereissa näytelmäelokuvien alkukuvina nähtyjä lyhytelokuvia tutkineen Minna Lammin (2006) mukaan lyhytelokuvien merkittävä funktio oli tukea modernisaatiota sysäämällä katsojia talonpoikaisyhteiskunnasta kohti kulutusyhteiskuntaa. Samaan tapaan odotan näytelmäelokuvien suuntaavaan katsojaa modernisaation yksilöllistyvään liikkeeseen.

Kysymystä siitä, mitä elokuvissa nähtävä autoilu kertoo Suomen modernisoitumisesta, vastaan tarkastelemalla autokannan määrällistä kehitystä, elokuvista tunnistettavien automerkkien suhdetta autokantaan sekä autonkäytön tapaa. Olen katsonut kaikki 1950- ja 1960-luvun näytelmäelokuvat vähintään kerran.<sup>3</sup> Sen lisäksi olen käynyt elokuvat toistamiseen läpi ”pikakelaamalla” tarkistaakseni joitain autoilukohtauksia. Automerkkien tunnistamisessa oivallinen apu on ollut *Internet Movie Car Database* (imcdb.com), johon käyttäjät lataavat elokuvista tunnistamiensa autojen kuvakaappauksia. Käyttäjälähtöisyytensä takia IMCDB:sta löytyy kuitenkin suomalaisten elokuvien autokuvia vain satunnaisesti. Siksi olen tunnistanut autoja myös itse.<sup>4</sup> Erityisen hankalissa tapauksissa olen saanut apua autoharrastajaystäviltäni. Olen tietoinen siitä, että joitain elokuvien tapahtumien taustalla olevia autoja on voinut jäädä huomaamatta ja tunnistamatta, ja tietenkin mukana voi olla myös joitain väärintunnistuksia. Tästä huolimatta 324 elokuvan aineisto tarjoaa liikenteen näkökulmasta varsin kattavan ikkunan maan modernisoitumiseen. Elokuvissa nähtävien autojen ja todellisuuden suhteen tarkastelussa erityisenä apuna ovat Autotuojat ry:n rekisterissä olevien autojen tilastot vuosilta 1956–1969.<sup>5</sup>

### Autoilukulttuurin vaiheet ja autokannan määrä

Vuoden 1953 lopussa Suomessa oli 51 308 henkilöautoa. Saman vuoden sotilasfarssissa *Miljonäärimonni* (Fennada-Filmi 1953) varusmiespalvelustaan aloittava äveriäs alovak Vihuri (Lasse Pöysti) ajaa kasarmille Jaguar XK 120 -avoautollaan. Vaikka maan autokannan joukossa oli 102 Jaguaria, Vihurin yksilö on korosteisesti luokan merkitsijä, sillä kaikista Suomen Jaguareista todennäköisesti vain kahdeksan oli mallia XK 120 (Autotuojat ry 1959; Kiskasulma 2021).

Varusmiespalvelukseen tullessaan Vihuri kaasuttaa autonsa suoraan kasarmilla olevaan talliin. Siellä sotamies toteaa, että kyseessä on ”komentajan karaasi”, mihin Vihuri vastaa, että ei se häntä häiritse. Pian tämän jälkeen hän ojentaa sotamiehelle setelin ja jatkaa: ”Rahalla saa ja autolla pääsee.” Tämä ei kuitenkaan ollut aivan selvää, sillä 1950-luvun alkuun asti suurin osa teistä oli niin huonossa kunnossa, että pikemminkin ”rahalla sai auton, mutta hevosella pääsi” (Mauranen 2001, 48). Vihurin ”motorisoima” sanonta liittyy 1950-luvun suosittuun lajiityypin myös keskusteluun yhteiskuntaluokasta, sillä repliikillään Vihuri muuttaa autotallissa olevan miehen palvelijakseen ja korostaa rahaa luokan ja luokkaa ihmissuhteiden määrittäjänä.

Auton tuotannon ja kulutuksen historiaa Yhdysvaltain näkökulmasta tarkasteleva David Gartman (2004) jakaa autoilun historian kolmeen vaiheeseen, joita kaikkia määrittää omanlainen merkitysten ja identiteettien muodostumisen logiikka. Ensimmäistä vaihetta eli 1900-luvun alkua määrittävät luokka ja

3 Elokuvia olen katsonut DVD:ltä, Elonetissä ja KAVI:ssa.

4 Monissa tapauksissa olen tunnistanut automerkin vertaamalla elokuvan autoa Googlen kuvahaun tuloksiin.

5 Tilastot löytyvät auto- ja tieliikenteen museo Mobilian e-kokoelmista (mobilia.mediafiles.fi/mobilia.html).



sukupuoli, sillä autoja omistavat ja niillä liikkuvat varakkaat miehet. 1950-luku päättää 1920-luvun fordismista alkavan toisen vaiheen, jonka aikana halvemat automallit ovat tehneet auton hankkimisen mahdolliseksi yhä useammalle.

Gartmanin jaottelussa *Miljonäärimonnin* Vihuri osuisi ensimmäiseen vaiheeseen, mutta Suomessa tilanne olikin hieman toinen. Tapani Maurasen (2001, 61) mukaan meillä oli autoilussa lyhyt yläluokkainen kokeiluvaihe 1900-luvun alkupuolella, mutta toinen vaihe, johon siirryttiin 1920-luvulla, toi maahan linja-autoverkon, kuorma-autot ja taksit.<sup>6</sup> Tuon vaiheen kehityksen katkaisi sota, ja sen seurauksena erityisesti tuontikontrolli. Kolmannessa vaiheessa, johon Suomessa siirryttiin 1950- ja 1960-lukujen aikana, polkaistiin henkilöautojen aikaan.

Vihuri on sotilasfarssille ominaisesti liioiteltu hahmo, joka korostuneesti muistuttaa myös siitä, että muihin Pohjoismaihin verrattuna liikenne modernisoitui meillä hitaasti. Rekisteröityjen henkilöautojen määrä nousi yli puoleen kaikista autoista vasta olympiavuonna 1952. 1950-luvun alussa Suomessa oli 61 256 autoa, mutta niistä vain 26 814 (44 %) oli henkilöautoja. Henkilöautoja oli kuusi tuhatta asukasta kohden, mikä oli vain kuudesosa Ruotsin teillä liikkuneista autoista. Moottoriliikenteen merkitys oli kuitenkin kasvussa, mistä kertovat jo 1950-luvun alkupuolella elokuvateattereissa nähdyt autonvalmistajien (esim. *Ford-alkupala*, 1953), autokauppojen (*Keinänen Oy*, 1954), autokorjaamoiden (*Lahden Auto Oy*, 1952) ja huoltoasemien (Esso, Teboil, Shell, Union) mainokset.

Kun elintaso 1950-luvun puolivälissä alkoi nousta, myös henkilöautojen määrä lähti voimakkaaseen nousuun ja autoilu keskiluokkaistui. Mika Pantzarin (2000, 39) mukaan henkilöauto oli 1950-luvulla ainoa tekninen menestystuote, johon liittyi ajatus ylellisyydestä. Käytännössä tämä tarkoittaa sitä, että henkilöautoon alettiin yhä useammin liittää myös arkisen käytännön ylittäviä funktioita: auto saattoi olla *Miljonäärimonnin* kaltainen statusmerkitsevä, mutta sillä voitiin myös yhä useammin ajella ajankuluksi tai sen ympärillä voitiin vain oleilla. Heikki Wariksen (1968, 49) mukaan 1950-luvun lopulla ja 1960-luvulla juuri nopea autoistuminen osoittaa elintason nousun huipentumaa. 1960-luku olikin sitten räjähdysmäisen kasvun vuosikymmen, sillä vuonna 1960 henkilöautoja oli 20 tuhatta asukasta kohti ja 1969 jo 72 (Bergholm 2001, 78–79; ks. myös Peltola 1995b, 36–37).

Alla olevasta kuvasta näkyy kaikkien autojen sekä henkilöautojen määrän ja prosentiosuuden huima kasvuvauhti 1950–1969.

Vuosi	Kaikki autot	Henkilöautot	Henkilöautojen %
1950	61 256	26 814	43,8 %
1953	110 983	51 308	46,0 %
1956	171 547	102 371	59,5 %
1959	225 622	160 419	71,0 %
1963	395 931	303 051	76,5 %
1966	598 051	502 578	84,0 %
1969	747 598	638 760	85,4 %

Kuva 1. Rekisteröidyt autot Suomessa 1950–1969 (Autotuoajat ry. 1956, 1959, 1963, 1966, 1969; Bergholm 2001, 72; Mobilia 2002).

6 Tosin tuolloin puhuttiin "vuokra-autoista". Sana "taksi" otettiin käyttöön *Ammattiautoilija*-lehdessä syyskuussa 1950. Taksitolpat, joissa luki "taksi", ilmestyivät Helsingin kaupunkikuvaan juuri ennen olympialaisia. Suomen Akatemian kielitoimisto hyväksyi vuokra-auton sijaan "taksin" (ei siis taxi) käyttöön 1953. (Mauranen 1995, 221.)

1950-luvun aikana rekisteröityjen henkilöautojen määrä kasvoi kuusinkertaiseksi ja vuosien 1960–1969 aikana nelinkertaiseksi. Seuraavaksi siirryn tarkastelemaan sitä, miten tämä kehitys näkyy elokuvissa. Erityisesti kysyn, mitä henkilöautoja Suomen teillä liikkui ja mitä näimme elokuvissa.

## Henkilöautot tiellä ja elokuvan tiellä

Vuoden 1949 lopussa Suomen teillä yleisimmät henkilöautot olivat Ford, Chevrolet ja Opel. Ne olivat usein sotaa edeltäneen ajan autoja, jotka oli otettu takaisin liikenteeseen sen jälkeen, kun yksityisten henkilöautojen käyttökielto oli päättynyt helmikuussa 1948 ja nestemäisen polttoaineen säännöstely vuotta myöhemmin (ks. Peltola 1995a, 34). Näitä autoja näkyy myös elokuvissa niin 1950- kuin 1960-luvulla. 1950-luvulla esimerkiksi *Muhoksen mimmissä* (SF 1952) ajetaan 1930-luvun Chevroletilla ja *Hilmanpäivissä* (SF 1954) vuoden 1927 A-Fordilla. *Hilmanpäivissä* Ford on taksikäytössä, mikä voisi viitata siihen, että 1950-luvulla autot olivat maaseudulla suurelta osin vanhaa kalustoa. 1960-luvun elokuvissa sotia edeltävän ajan autoista nähdään esimerkiksi 1930-luvun Ford, jollaisella kaasutellaan elokuvissa *Tyttö ja hattu* (SF 1961), *Ei se mitään, sanoi Eemeli* (SF 1962), *Laituri* (Eino Ruutsalo 1965) ja *Äl' yli päästä perhanaa* (Matti Kassila & Co. 1968).

Vaikka Suomeen alkoi virrata amerikkalaisia vaikutteita 1950-luvun aikana, yksityisautoilun osalta maamme näytti itäautojen luvatululta maalta. Ford oli ykköshenkilöauto Suomen teillä 1920-luvun lopusta vuoteen 1956, mutta vuonna 1957 Moskvitš ja Škoda ohittivat sen. Samassa Neuvostoliitto ohitti meillä Yhdysvallat merkittävimpana henkilöautonvalmistajana. Syynä oli Neuvostoliiton ja itäblokin maiden kanssa harjoitettava vaihtokauppaan perustuva kauppasuhte, joka toi Suomeen esimerkiksi Moskvitšia ja Pobedaa Neuvostoliitosta, Škodaa Tšekkoslovakiasta ja IFAA Itä-Saksasta. Tuontirajoitukset löivät leimansa Suomen liikenteeseen, sillä kun Moskvitšeja vuonna 1949 oli vain 318 ja Škodia 118, niin 1950-luvun lopussa Moskvitšin (19 099) ja Škodan (18 055) yhteisosuus oli lähes neljäsosa (23 %) kaikista rekisteröidyistä henkilöautoista.

1960-luvulle siirryttäessä viiden kärjessä olivat myös itäautoista Pobeda sekä länsiautoista Fordin lisäksi Volkswagen. Alla olevista kuvista näkyy Suomessa rekisteröityjen henkilöautojen vuoden kahdenkymmenen kärki vuonna 1949 (kuva 2) sekä vuoden 1969 suosituimpien autojen määrällinen kehitys 1940-, 1950- ja 1960-luvun lopussa (kuva 3).

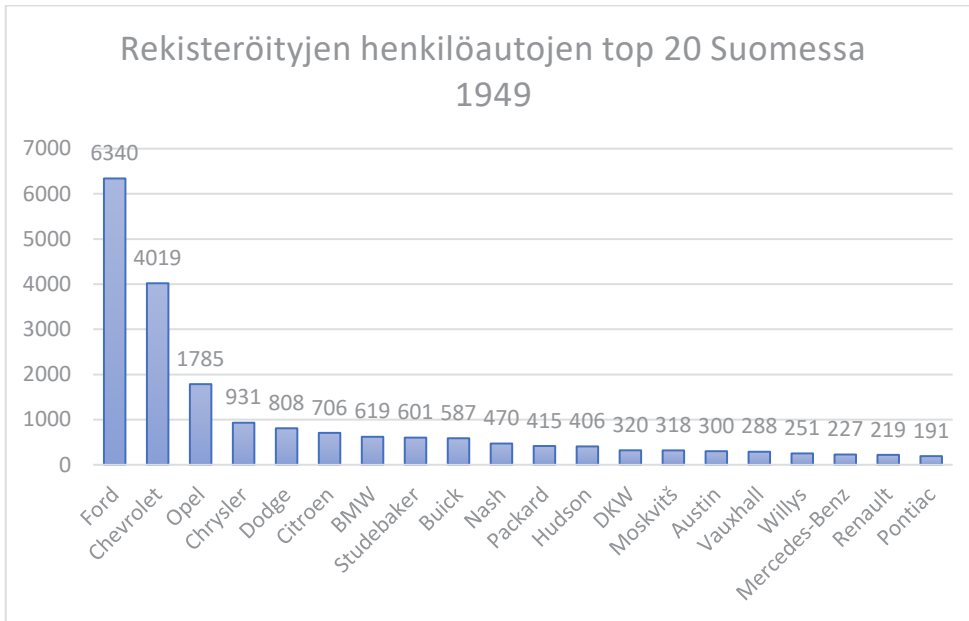
Kuvien vertaaminen osoittaa selvän muutoksen autokannassa, sillä kuvissa on vain seitsemän samaa automerkkiä. Vuoden 1949 suosituimpien joukossa on peräti yhdeksän yhdysvaltalaista merkkiä, joista ainoastaan Ford – toki kaikkein suosituimpana – on enää kärkipaikoilla kaksikymmentä vuotta myöhemmin vuonna 1969.<sup>7</sup>

Koska kuvassa 3 autokantaa katsotaan vuoden 1969 suosituimpien autojen näkökulmasta, vuoden 1949 merkeistä esiin nousevat vain Ford, Opel ja Austin. Ne olivat ainoat vuoden 1969 kahdenkymmenen kärkeen mahtuneet henkilöautomerkit, joita jo 1950-luvulle siirryttäessä oli yli tuhat. Mittakaavan suuruus hävittää kuvasta pienet automäärät,<sup>8</sup> mutta vajavaisuudessaan se myös kertoo muutoksen nopeudesta, sillä kuutta kuvan henkilöautomerkeistä ei virallisesti ollut Suomessa vielä vuonna 1949.<sup>9</sup> Esimerkiksi Volkswageneita, joita alettiin tuoda Suomeen vasta 1950, on vuonna 1969 jo liki sata tuhatta.

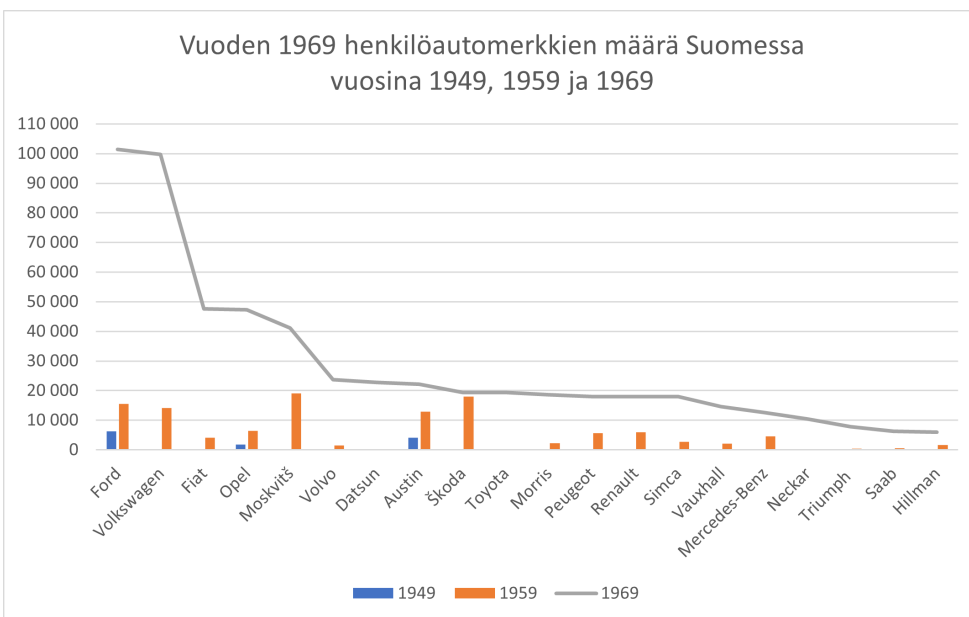
7 1969 rekisterissä olevista Ford-henkilöautoista alle 2 % on tuotu Yhdysvalloista. Ranskan osuuskin on pieni, sillä suurin osa on tuotu Isosta-Britanniasta (73,5 %) ja Saksasta (24 %).

8 Esimerkiksi Morriksia ja Peugeot'ta oli 1949 rekisterissä molempia vain 95.

9 Datsun, Neckar, Saab, Toyota, Triumph, Volkswagen.



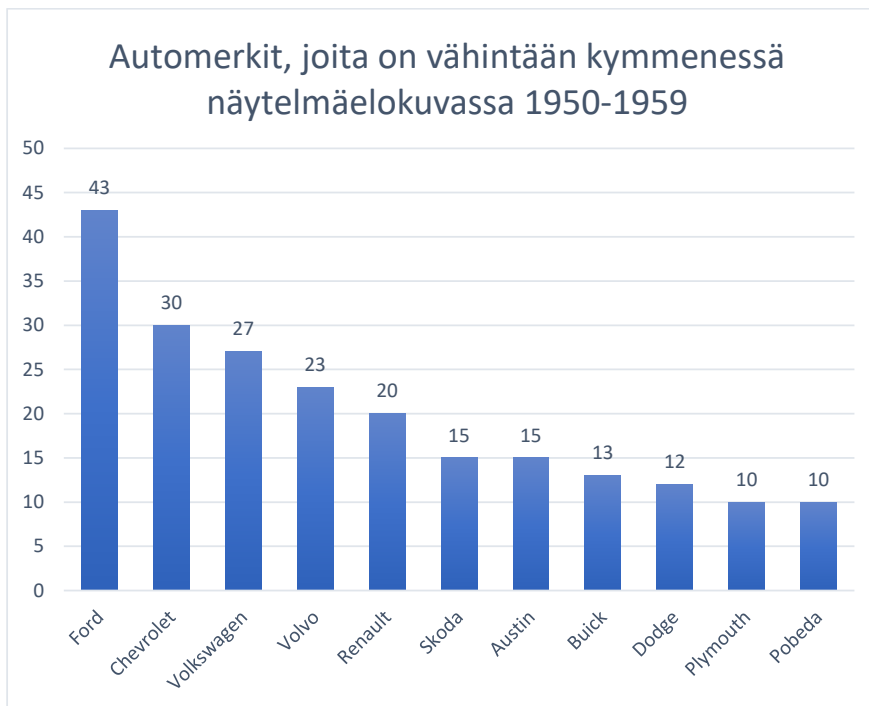
Kuva 2. Suosituimmat henkilöautot Suomessa 1949 (Mobilia 2002).



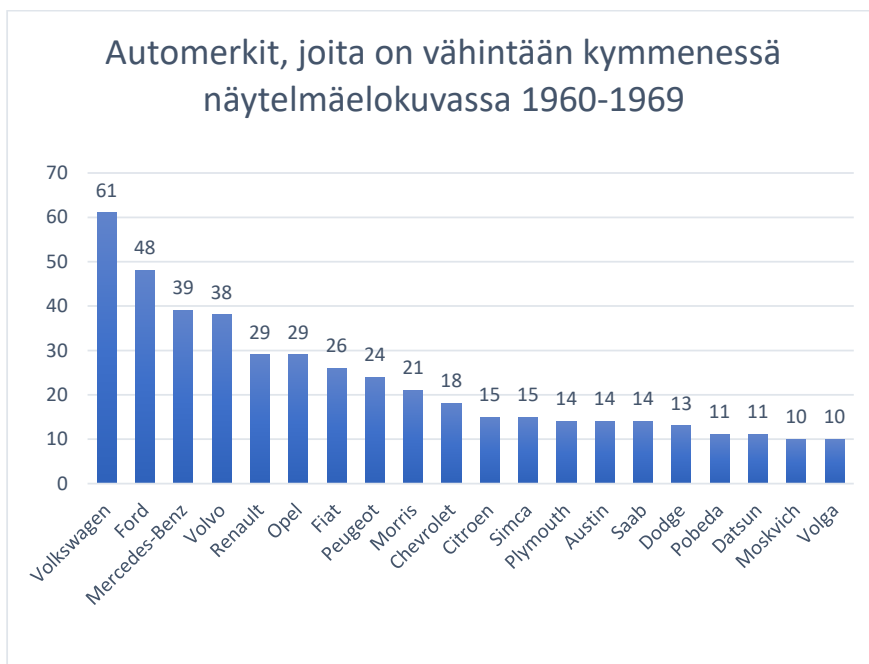
Kuva 3. Rekisteröityjen henkilöautomerkkien top 20 Suomen teillä vuosina 1949, 1959 ja 1969 (Autotuojat ry 1959; 1969; Mobilia 2002).

Mikä on elokuvissa nähtyjen autojen suhde kuvassa 3 esitettyyn kehitykseen? Ainakin itäautojen suuren osuuden luulisi näkyvän myös elokuvissa. Rekisteröintitilaston kärjessä vuonna 1959 olevan Moskvitšin tunnistan kuitenkin vain kolmesta 1950-luvun elokuvasta (*Lähellä syntiä*, Suomi-Filmi 1955; *Nukkekauppias ja kaunis Lilith*, SF 1955; *Kovaa peliä Pohjolassa*, SF 1959). Tällöinkin se näkyy vain toiminnan taustalla. Itäautoista Škoda sentään näkyy 15 elokuvassa. Itäautojen vähäinen määrä kertonee tekijöiden valinnasta, sillä Moskvitš ei ole tainnut olla kaikkein modernein ja elokuvassa mielikuvitusta kiihottavin vaihtoehto – toisin kuin vaikka yhdysvaltalainen De Soto, joka nähdään viides-

sä SF:n elokuvassa vuosina 1957–1959 (*Pekka ja Pätkä sammakkomiehinä*, *Kohtalo tekee siirron*, *Kovaa peliä Pohjolassa*, *Yks' tavallinen Virtanen*, *Vatsa sisään ja rinta ulos*). Kyseessä lienee SF:n johtaja T. J. Särkän auto, joka vilahtaa elokuvissa todennäköisesti näyttävyytensä ja harvinaisuutensa vuoksi. Samankaltainen kiinnostava valinta on myös Suomi-Filmin elokuvissa *Huhtikuu tulee* (1953), *Herrojen Eeva* (1954) ja *Oi muistatkos...* (1954), joissa kaikissa päähenkilö kulkee jossain vaiheessa mustalla, vuoden 1946 Dodgella. Seuraavissa kuvissa ovat automerkit, joita nähdään ainakin kymmenessä elokuvassa 1950-luvulla (kuva 4) ja 1960-luvulla (kuva 5).



Kuva 4. Suosituimmat automerkit elokuvissa 1950–1959 (210 elokuvaa).



Kuva 5. Suosituimmat automerkit elokuvissa 1960–1969 (114 elokuvaa).



1950- ja 1960-lukujen näytelmäelokuvien autokuvastot kertovat motorisoidun liikenteen kasvusta, henkilöautoistumisesta ja siten yhteiskunnan modernisoitumisesta. Kuvista näkee, että 1960-luvun elokuvissa esiintyy selvästi 1950-luvun elokuvia useampia automerkkejä.

1960-luvulla vähintään kymmenessä elokuvassa näkyvien joukkoon ovat ilmestyneet kärkikolmikkoon nousseen Mercedes-Benzin lisäksi esimerkiksi ruotsalainen Saab ja japanilainen Datsun. 1950-luvun elokuvissa ei voikaan näkyä yhtään japanilaista autoa, sillä tuonnin vapauduttua ensimmäiset japanilaiset autot – 713 Datsun Bluebird 1200 -autoa – tuotiin Suomeen vasta syksyllä 1962 (Moisala 1983, 235). Samat automerkit näkyvät myös useammissa elokuvissa – siitä huolimatta, että 1960-luvulla ensi-iltaan tuli miltei puolet vähemmän näytelmäelokuvia kuin 1950-luvulla. On todennäköistä, että henkilöautoja on 1960-luvulla haluttu ottaa mukaan kuvaan ajankuvana tai tietoisesti modernisaation tunnun korostamiseksi. Voi myös olla niin, että autoja ei vain enää ole päässyt pakoon, kun on kuvattu aidoilla kuvauspaikoilla. Ehkä tästä syystä Moskvitš näkyy 1960-luvulla toiminnan taustalla kymmenessä elokuvassa.

Suosion nopean kasvun takia erityisen kiinnostava on Volkswagen Type 1 eli kansanomaisemmin ”Kupla”, jota tuotiin Suomeen virallisesti ensimmäisen kerran kesällä 1950.<sup>10</sup> Vuonna 1959 meillä oli rekisterissä noin neljätoista tuhatta ja 1969 piirun alle sata tuhatta Volkswagen-henkilöautoa. Kuplan voikin 1950–1959 tunnistaa ainakin 27 näytelmäelokuvasta. Se näkyy usein parkkeerattuna kohtauksen taustalla, mutta elokuvien henkilöt myös ajavat Kuplalla. 1960-luvun elokuvissa Kupla on useimmiten tunnistettava henkilöautomerkki ja malli, sillä se nähdään miltei puolessa kaikista ensi-iltaan tulleista elokuvista (53/114). Aivan erityinen, tietoiselta tuntuva Kupla-otos on Maunu Kurkvaaran elokuvassa *Punatukka* (Kurkvaara-Filmi 1968), jossa nuoret aikuiset ajavat Kuplalla kolmen peräkkäin parkkeeratun Kuplan ohi (kuva 6). Otos on sosiologinen kuva yhtä hyvin 1960-luvulla kiihtyneen autoistumisen vaikutuksesta kuin massoitumisesta: autoja – tässä Kuplaa – ei enää pääse pakoon, vaikka itse ei autolla ajaisikaan.

Vuonna 1956 Suomessa oli 102 371 rekisteröityä henkilöautoa. 60 prosenttia henkilöautoista ajettiin maan eteläosassa Uudenmaan läänissä, Turun ja Porin

10 *Finlandia-katsauksessa* 129 (1950) on 35 sekunnin katkelma tapahtumasta, jossa ensimmäiset kaksitoista virallisesti tuotua ”saksalaista kansanautoa” luovutetaan omistajilleen Helsingin Senaattitorilla 9.6.1950.



Kuva 6. Kupla ajossa ja parkissa elokuvassa *Punatukka* (1968). Kuvakaappaus.

lääneissä sekä Hämeen läänissä Tampereen alueella. Vuoteen 1964 mennessä henkilöautojen määrä yli kolminkertaistui (376 254), mutta edelleen liki 60 prosenttia rekisteröitiin etelään ja Hämeeseen (Autotuoajat ry 1956, 1964). Kun liikenne motorisoituu ja maa autoistuu epätasaisesti, kiinnostava kysymys on, mitä tapahtuu hevosliikenteelle. Yhtäältä olisi odotuksenmukaista, että autojen määrän kasvaessa liikenteessä käytettävien hevosten määrä pienenesi. Toisaalta siksi, että autot jakautuvat maassa epätasaisesti, olisi myös odotettavaa nähdä hevosia liikenteessä erityisesti maaseudulla. Autokannan ja elokuvien autokuvaston käsittelystä siirryin elokuvien esittämiin autoilukulttuurin ajankohtaisiin ongelmiin ja keskusteluihin, autojen ja hevosten kohtaamisiin ja liikenneonnettomuuksiin.

### Hevosia ja onnettomuuksia

Loppukesästä 1950 suoritettun liikennelaskennan mukaan hevosliikenteen osuus teillä oli laskenut viiteen prosenttiin. Koska liikennettä kuitenkin laskettiin vain yleisillä teillä, hevosten määrä jäi laskennassa varmasti todellista pienemmäksi (Mauranen 2001, 55). Vielä vuonna 1955, jolloin Suomessa oli kaikki autot mukaan lukien vähän yli 140 000 autoa, hevosia oli kaksi kertaa enemmän kuin autoja, mutta niitä nähtiin enimmäkseen pelloilla ja sivuteillä.

Yhdellä tavalla 1950- ja 1960-lukujen elokuvien asenteesta modernisaatioon kertoo historiallisten elokuvien määrä: kun 1950-luvun elokuvista 53/210 sijoittuu menneisyyteen ja niistä 23 aikaan, jolloin autoja ei vielä ollut, niin 1960-luvun elokuvista historiallisia on vain 10/114, ja niistä vain kolme sijoittuu autoa varhaisempaan aikaan. Historiallisten elokuvien määrän väheneminen osoittaa osaltaan elokuvien sijoittamista menneisyyden sijaan teko aikaan, mitä erityisesti nuoret päivälehtikriitikot 1950-luvun lopulla ja 1960-luvun alussa ehdinkoon ajautuneelta elokuvalta vaativat (esim. Donner 1955; 1961). Tässä kehyksessä liikenteen modernisoitumisen kannalta kiinnostavia ovat kohtaukset, joissa auto ja hevonen kohtaavat, sillä niissä modernisoitumisen esittäminen on tarkoituksellista ja refleksiivistä. Siksi ne kertovat siitä, miten elokuvat suhtautuvat autojen kasvavaan määrään – ja ylipäätään yhteiskunnan muuttumiseen.

1950-luvun elokuvissa hevosten määrän vähenemisen ja autojen määrän kasvamisen voi tietenkin havaita elokuvat katsomalla, mutta se on kvantitatiivisesti osoitettu myös digitaalisen objektin- ja äänentunnistuksen menetelmän (ks. Grosz et al. 2022). 1950-luvulla auto kohtaa edeltäjänsä vain viidessä elokuvassa. Nämä ovat *Pekka Puupää* (SF 1953), sotilasfarssit *Majuri maantieltä* (SF 1954) ja *Tyttö lähtee kasarmiin* (Fennada-Filmi 1956) sekä *Vieras mies* (Suomi-Filmi 1957) ja 1930-luvulle sijoittuva *Niskavuoren naiset* (Suomi-Filmi 1958). *Pekka Puupäässä* ja elokuvissa *Vieras mies* ja *Niskavuoren naiset* hevonen vilahtaa auton kanssa samassa kuvassa rinnakkaisina liikennevälineinä ilman, että hevosvoimien välille syntyy minkäänlaista konfliktia. Sen sijaan elokuvassa *Tyttö lähtee kasarmiin* on toisin. Elokuvan alussa Heikki Vuori (Pentti Siimes) ajaa Ifa-avoautoaan suurella nopeudella pölyisellä hiekkatiellä. Kaahailua leikataan ristiin toisesta suunnasta rauhallisesti lähestyvän hevoskärryn kanssa. Kun auto ja hevonen kohtaavat, Heikin holtiton ajaminen – modernin elämäntavan liiallinen vauhti – pakottaa hänet ohjaamaan autonsa ojaan, jotta hän välttäisi yhteentörmäyksen. Ojaanajossa hän menettää tajuntansa.

Tällaisen menneisyyden ja nykyisyyden törmäyttämisen voi ajatella ottavan osaa keskusteluun autojen haittapuolista, tarkemmin liikenneturvallisuudesta,

sillä jo vuonna 1949 hallitus asetti liikenneturvallisuuskomitean, joka keskittyi raittiuskasvatukseen ja autoilijoiden vastuuntunnon vahvistamiseen (Masonen 1995, 223). Erityisesti korostettiin inhimillistä tekijää, koska liikenneonnettomuudet johtuivat usein liiallisesta nopeudesta tai rattijuopumuksesta. Elokuvateatterien voikin ajatella osallistuneen liikennekeskusteluihin koulutamalla katsojia niin näytelmäelokuvien kuin lyhyiden valistavien alkukuvien avulla.<sup>11</sup>

1950-luvulla liikenneonnettomuuksia nähdään kahdeksassa ja 1960-luvulla kahdessatoista elokuvassa.<sup>12</sup> Esimerkiksi elokuvassa *Verta käsissämme* (SF 1958) ylinopeutta ajavan miehen keskittyminen herpaantuu, minkä seurauksena hän ajaa pienen pojan päälle. Elokuviissa *Kolmiapila* (Fennada-Filmi 1953) ja *Olet mennyt minun vereeni* (Teuvo Tulio 1956) traagiseen onnettomuuteen syyllistyy ylinopeutta ajava rattijuoppo.<sup>13</sup>

1960-luvun ensimmäinen liikenneonnettomuuden sisältänyt suomalainen elokuva oli *Autotytöt* (Kurkvaara-Filmi 1960), jossa onnettomuus kytketään kulutuskulttuurin kritiikkiin. Elokuva alkaa tärisävällä tuulilasinäkymällä: pian näemme tienlaidassa seisovan Katin (Sinikka Hannula), joka liftaa kuorma-auton kyytiin. Kati kiipeää kyytiin ja matka jatkuu, kunnes edessä on kolaripaikka, johon kuorma-auto pysähtyy. Tieltä kolarissa suistuneen Fiat 600:n radio soittaa jazzia, kun ruumiita nostetaan pois autosta. Kuorma-auton kuljettaja ja hänen apumiehensä ovat järkyttyneitä. Kun he istuvat taas kuorma-autossa, Kati saa miehet vielä järkyttyneemmiksi toteamalla:

Piru hyvä radio siinä o, soi vieläki. Mitähä merkkiä se o, ois pitäny tsiikata. [- -] Mitä te tuijotatte? Mikä mainosiskulause: ostakaa meidän radiomme, se kestää kolaritkin, se soi vielä kun te lakkaatte soimasta. Ja tosta kuva vieree.

1950-luvun kehittyvässä autoilukulttuurissa nuorten suhde autoihin alkaa vähitellen tulla elokuvissa osaksi tarinaa. Aivan erityisesti suhde autoihin ja autoistumiseen tuntuu korostuvan 1960-luvun alkupuolen elokuvissa, kuten nimensä mukaisesti *Autotytöissä*. Tällöin myös SF tekee joukon elokuvia, joissa teko hetken nuorten vapauden kaipuu ja hurjuus kytketään autoihin (ks. Römpötti 2019). Nuorten suhde autoihin on 1950- ja 1960-luvuilla harvoin yhtä ironian sävyttämää ja kriittisesti kommentoivaa kuin *Autotytöissä*. Voi kuitenkin olettaa, että henkilöauto on jo 1950-luvun jälkipuoliskon uudelleenlaiselle nuorisolle ensi sijassa ajankuluun, erottautumiseen ja riippumattomuuteen kytkeytyvä väline. Seuraavaksi tarkastelen autoja elokuvien nuorisokuvissa.

## Nuoret ja autot

1950-luvun puolivälissä ilmestyi ensimmäinen nuorten sukupolvi, jolla oli oma musiikki, muoti ja puhekieli. Näiden kaikkien merkittävä funktio on erottaa nuori vanhempien sukupolvesta. Uudenlaisen nuoruuden ilmestymisen aikoihin myös henkilöautojen määrän kasvu kiihtyi. Kun liikenteessä vuosikymmenen loppupuoliskolla siirryttiin voimallisemmin yksityisautoilun aikakauteen, oli oletettavaa nähdä elokuvissakin nuorten elämän kytkeytyvän autoihin. Jatkuvuuden näkökulmasta auto on ensi sijassa käytännöllinen väline, joka kuljettaa ihmisiä ja tavaroita ja siten pitää yhteiskunnan rattaat liikkeessä. Nuorille henkilöauto tarjosi kuitenkin mahdollisuuden erottautua vanhempien sukupolven rationaalisuutta painottavasta järjestyksestä. Merkittävän mallin henkilöauton ja nuorten liitolle näytti meillä lokakuussa 1956

11 Teattereissa nähtyjä valistavia alkupaloja olivat esimerkiksi *Hyvä autoilija* (Suomi-Filmi 1954) ja Tapaturmantorjuntayhdistys TALJAN liikennejaoston tilaama *Liikennevaarat vähemmiksi* (Veikko Laihanen 1954).

12 1950-luku: *Ylijäämänainen* (1951), *Kuollut mies kummittelee* (1952), *Kolmiapila* (1953), *Rakastin sinua Hilde* (1954), *Olet mennyt minun vereeni* (1956), *Tyttö lähtee kasarmiin* (1956), *Verta käsissämme* (1958) ja *Kolmas laukaus* (1959). 1960-luku: *Autotytöt* (1960), *Nina ja Erik* (1960), *Kertokaa se hänelle...* (1961), *Olin nahjuksen vaimo* (1961), *Tähdet kertovat, komisario Palmu* (1962), *Varjostettua valoa* (1962), *Totuus on armoton* (1963), *Käyntikorttini...* (1964), *Millipilleri* (1966), *Leikkikalugangsteri* (1969), *Pohjantähteet* (1969), *Ruusujen aika* (1969).

13 Rattijuopumukseen pyrittiin puuttumaan elokuvateattereissa esimerkiksi valistavalla alkukuvalla *Voi meitä, Pikku-Liisa* (Suomi-Filmi 1956).



ensi-iltaan tullut Nicholas Rayn *Nuori kapinallinen* (*Rebel Without a Cause*, USA 1955). Siinä auto on väline, jonka ympärillä nuoret voivat notkua ja kuluttaa aikaa mutta myös tavoitella jännitystä ja osoittaa miehistä rohkeutta. Suomessa *Nuoren kapinallisen* autoiluun kytkeytyvän hurjuuden vaikutus näkyy selvimmin 1960-luvun alun elokuvassa *Nina ja Erik* (SF 1960) (ks. Römpötti 2019, 314).

Ensimmäinen suomalainen näytelmäelokuva, jossa auton osoitetaan jäsentävän nuorten arkea, on Matti Kassilan *Kuriton sukupolvi* (Fennada-Filmi 1957). Siinä näemme nuorten joukon kahdesti hengailemassa Varavaaran perheen vanhan Hudsonin ympärillä. Koska auto on vanha, se vaatii korjausta tuon tuosta. Niinpä joka kerta, kun nuoret nähdään Hudsonin ympärillä, sen konepelti on auki ja Varavaaran poika Pelle (Matti Ranin) on öljyn tahrimine kasvoineen tekemässä jotain moottorille. Lisäksi ennen kuin ikääntyneellä autolla päästään liikkeelle, se on kammella veivattava käyntiin – ja joskus jopa rukoiltava, jotta se lähtisi käyntiin. Sukupolvien välistä ymmärtämättömyyttä ja konfliktia kuvaavassa elokuvassa vanha Hudson vertautuu lastensa ja vaimonsa pilkkaamaan ja alistamaan professori Varavaaraan (Tauno Palo), joka saa lopulta tarpeekseen perheensä ivasta ja yrittää paeta kotoaan autolla. Se ei kuitenkaan onnistu, sillä lähdön hetkellä autosta puuttuvat takarenkaat. Koska Varavaaran Hudson on vuoden 1939 malli, se saattaa olla yksi niistä useista sodan puhkeamisen jälkeen liikenteestä vedetyistä autoista, jotka palautettiin liikenteeseen sodan jälkeen.

Nuorten vapauden välineenä henkilöauto esitetään 1950-luvulla eksplisiit-  
tisesti Aarne Tarkaksen romanttisessa komediassa *Vihdoinkin hääyö* (SF 1957). Elokuvan alussa näemme Elinan (Heidi Krohn) pysähtyvän omissa ajatuksis-  
saan huoltoaseman edessä (kuva 9). On hänen ja Pentin (Pentti Siimes) viides



Kuvat 7–8. Nuoret notkuvat auton ympärillä elokuvassa *Kuriton sukupolvi* (1957). Kuvakaappauksia.



Kuvat 9–11. Huoltoasemalla *Vihdoinkin hääyön* (1957) alussa, keskellä ja lopussa. Kuvakaappauksia.

hääpäivä. Takautumien kautta pääsemme avioliitossaan onnettoman Elinan lyhyeen romanssiin, joka hänellä oli kuusi vuotta aiemmin huoltoasemalla työskennelleen Martin (Matti Oravisto) kanssa. Takautumissa vapaus yhdistyy henkilöautoihin ja laajemmin autoilukulttuuriin, kun Elinan nähdään kahdesti pysähtyvän huoltoasemalla, jolla Martti työskentelee (kuvat 10 ja 11). Henkilöautot ja autoilukulttuuri kuljettavat elokuvaa. Sitä korostaa huoltoasema elokuvaa kehystävänä topoksena, joka sekä avaa että sulkee elokuvan juonen.

*Vihdoinkin hääyön* dialogissa korostuu se, että nuorelle auto merkitsee mahdollisuutta tehdä mitä haluaa ja mennä minne haluaa. Huoltoasemakohtaukset nostavat autokulttuurin etualalle laajempaa kehyksenä, mutta Elinan serkun Ann-Marin (Marjalla Kallio) takautuma kertoo eksplisiittisesti nuoren ja auton suhteesta. Takautumassa Ann-Mari ja Elina tapaavat satamassa Ann-Marin isän, joka on lähdössä kahdeksi kuukaudeksi Keski-Eurooppaan. Elina heiluttaa innokkaasti kättään vielä, kun Ann-Mari on vilkuttamisen jo lopettanut. Ann-Marille vilkuttaminen on vain pakotettua esitystä, mistä kertoo selvästi naisten sanailu, kun isä on astunut laivaan ja he kävelevät Ann-Marin Jowett Jupiterin luokse.

ANN-MARI: Oot sä ihan dorka, mitä sä nyt enää heilutat. Kyllä me jo velvollisuutemme ollaan täytetty. Ja kuule nyt nää tytöt alko elää.

ELINA: Ihmettelen, mikset sä lähteny hänen mukanaan vaikka olisit päässy. Kuvittele, Ranskaan, Espanjaan ja Italiaan, ai mä oisin ainaki sun sijassas lähteny viivana.

ANN-MARI: Oot sä hoopu, lähtee nyt fajjan kans tonkii vanhoja museoita. Täällähän mul on kaikki: asunto, auto ja koko Helsinki käytettävissä, ja tulet totisesti näkemää et niitä kans käytetää. Ja kaks kuukautta ihanaa vapautta ohohoo. Kuule ajattele, mä sain fajja ostaa mulle tämmöse avoauto, oi tää o ihana peli!



Kuvat 12–13. Nuoret naiset korostavat vapautta ja ihailevat autoa elokuvassa *Vihdoinkin hääyö* (1957). Kuvakaappauksia.

Naiset katsovat autoa ihailien. Ann-Mari painaa poskensa Jowett Jupiterin konepeltiä vasten ja sanoo: "Oi, tää o ihana peli." Autolla nuoret voivat päästä minne haluavat, mutta kerronnan tasolla auto on pienenä ja sulkeisena myös otollinen draaman tila, joka pakottaa kommunikoimaan ja voi siten kääntää seesteisenkin kohtauksen konfliktiksi. Kun naiset ovat ajaneet pois huoltoasemalta, Ann-Mari pysäyttää auton ja sanoo: "Se bensa-aseman kaveri on iskenyt silmänsä sinuun." Auton rajattu tila antaa hänelle mahdollisuuden tunkeutua kommentillaan Elinan yksityiselle alueelle. Seuraavaksi katson tarkemmin autoa dialogin tilana 1950- ja 1960-luvun elokuvissa.



## Auto dialogin tilana

On esitetty, että miltei kaikissa elokuvissa jokin merkittävä dialogi käydään autossa (Kolker 2000, 40). Länsimaisissa elokuvissa, jotka sijoittuvat auton aikakaudelle, näin voi olla. Suomalaisissa elokuvissa ensimmäisiä varsinaisia keskusteluja käydään autossa 1930-luvulla, jolloin kuudessa 98 ensi-iltaan tulleesta elokuvasta dialogia käydään autossa. 1940-luvulla suhde on 7/170. Suomalaisissa elokuvissa auto alkaa vakiintua dialogin tilaksi 1950-luvulla henkilöautojen määrän kasvaessa. 1950-luvulla melkein neljäsosassa (50/210) ensi-iltaan tulleista näytelmäelokuvista käydään jonkin verran vuoropuhelua autossa.

Liikenteen yhteiskunnallisessa tilassa henkilöauto on yksityinen, henkilökohtainen tila, jossa käytävien keskustelujen lisääntyminen kertoo modernisaatioon liittyvästä teknologian individualisoitumisesta sekä siitä seuraavasta julkisen ja yksityisen tilan uudelleen jäsentelystä (ks. Kalanti 2001, 96; 103). Henkilöauto on julkisessa tilassa yksin ajavalle turvapaikka, mutta silloin, kun autossa on myös joku muu, auton suljettu tila johtaa herkästi konfliktiin. Toisaalta auton tila voi myös synnyttää ja korostaa yhteisyyttä, kuten elokuvassa *Vastaus* (VL Production/Viljo Lampela 1952), jossa auto auttaa tasoittamaan tehtaanomistajan tyttären ja tehtaan pääluottamusmiehen välistä luokkaeroa. Auto mahdollistaa, koska siinä voi olla suojassa muiden katseilta ja puhua kahden kesken rohkeasti, tunnustuksellisesti tai vaikka intiimisti – jopa niin, että päädytään suutelemaan, kuten vaikka elokuvassa *Kenraalin morsian* (SF 1951).

Autossa käytävä dialogi on usein kuvattu aidolla kuvauspaikalla mutta liikkumattomassa autossa. Esimerkiksi Hannu Lemisen komediassa *Hän tuli ikkunasta* (Suomi-Filmi 1952) dialogi ja auton liike on erotettu toisistaan – todennäköisesti ainakin kuvausjärjestelyjen helpottamiseksi. Dialogikuvat auton takapenkillä kehystävät kohtauksen ajo-otoksia niin, että ensin dialogi kuvataan Tom Mackin (Tauno Palo) puolelta (kuva 14) ja auton pysähtyttyä Leila Linnan (Helena Kara) puolelta (kuva 17), kun hän poistuu ja jättää Mackin yksin auton takapenkille. Dialogien välissä näemme kolmannen persoonan näkökulmasta kaupunkiympäristössä kaksi otosta, joissa auto lähtee ja saapuu (kuvat 15 ja 16).

Tietenkin kamera voi liikkua myös autossa. Tästä hyvä esimerkki on *Pekka Puupään* (SF 1953) taksikohtaus, jossa dialogi kuvataan niin, että näkymä sivuikkunasta ja tuulilasista kertoo katsojalle taksin todella liikkuvan. Kuva–vastakuva-leikkaus etu- ja takapenkin välillä tarjoaa katsojalle kaksi eri näkymää liikkuvasta autosta. Jos *Pekka Puupää* ei olisi komedia, asetelma lisäisi myös jännitystä, sillä katsojat tietävät, että takapenkillä olevan matkustajan on tarkoitus ryöstää kuljettaja.

*Pekka Puupään* tekijät ovat ajan hermolla, sillä ryöstöaiheet yhdistävät elokuvan sen tekoajasta nousevaan huoleen taksinkuljettajien turvallisuudesta.



Kuvat 14–17. Dialogi–auto tiellä–dialogi-jakso elokuvassa *Hän tuli ikkunasta* (1952). Kuvakaappauksia.

Väkivaltarikosten määrä kasvoi sodan jälkeisinä vuosina, mikä nähtiin myös takseissa, sillä vuosina 1945–1948 Suomessa murhattiin 16 taksinkuljettajaa. Taksikuskienv turvallisuudentunne alkoi kasvaa vasta sen jälkeen, kun ulataksiverkko otettiin käyttöön Turussa maaliskuussa 1954. Kaksi vuotta myöhemmin se oli käytössä jo kolmellakymmenellä paikkakunnalla. Senkin jälkeen 1950-luvun aikana vielä viisi taksinkuljettajaa murhattiin työssään. (Mauranen 1995, 205.) Näin käy myös vuoden 1962 elokuvassa *Tie pimeään* (Sagittarius-Filmi), jossa täydellistä rikosta tavoitteleva opiskelijanuorukainen Klaus (Jarno Hiilloskorpi) ajattaa taksin Tampereella sivutielle ja murhaa kuljettajan.

*Pekka Puupään* taksikohtaus on kiinni ajassaan kuljettajien kokeman väkivallan uhan lisäksi muutenkin. Ensinnäkin vuosikymmenen alusta odotettiin takseille hyvää, kun vuoden 1952 olympialaisten takia matkustajamäärän kuviteltiin nousevan selvästi kaikkialla ympäri maata. Niin ei käynyt, mutta vielä suurempi ongelma oli yksityisten henkilöautojen kasvava määrä (Mauranen 1995, 229; 239). Elokuvan kiinnittää aikaansa myös itäauto Pobeda, joka oli 1950-luvulla erittäin suosittu taksina. Tuontirajoitusten aikana Pobedan tärkein ominaisuus taisi olla yksinkertaisesti se, että se oli saatavissa. (Mauranen 1995, 222–223.) Määrällisesti Pobedan huippuvuosi oli 1959, jolloin niitä oli Suomessa 8 391 kappaletta. Sen huippukausi oli kuitenkin lyhyt, sillä 1960-luvun päättyessä rekisterissä oli enää 174 Pobedaa. 1960-luvun aikana Mercedes-Benz valtasi sen paikan taksiautoilijoiden suosikkina.

*Pekka Puupäässä* taksinkuljettaja (Tapio Rautavaara) ajaa vanhalla Lincoln Zephyrillä, mutta kun hän autoaan kiillottaessaan laulaa, näemme hänen takanaan taksinkuljettajia ja taksien joukossa myös Pobedan. Taustalla olevat taksikuskit laulavat etualalla puolikuvassa olevan taksikuskimme kanssa samaa laulua. Laulun sanoituksissa todetaan: ”Reilu taksimies on hyvän tuulen lies ja hermojansa hallita hän ties”. Melkein pä taksin mainoksesta käyvä laulu siis esittää, että taksikuskiin voi luottaa, hän luo hyvän tunnelman ja osaa pitää hermonsa kurissa. Laulavien taksikuskienv keskeltä pilkottaa ruudullinen kuvio. Se vihjaa, että heidän takanaan oleva auto on Checker – auto, joka 1950-luvulla sai monet kykenemättömiksi pitämään hermonsa kurissa. Vuonna 1951 ennen olympialaisia Ammattikuljettajaliitto päätti tuoda Yhdysvalloista viisi sataa käytettyä Checker-taksia, joiden piti olla hyvässä kunnossa. Mutta kun ne laivattuina saapuivat, niiden huono kunto aiheutti skandaalin: suurin osa oli pahoin vaurioitunut kuljetuksessa. Moottori oli kohtuukunnossa melkein jokaisessa, mutta runko oli kelvollinen vain, jos auto oli tuotu ruumassa. Suurin osa ei ollut. Myyjä joutui korvaamaan osan autoista, jotka oli lähetetty ”hyväkuntoisina”. (Mauranen 1995, 224.)

*Pekka Puupäässä* kamera on taksin kyydissä, mutta elokuvateollisuuden kiinteiden studioiden aikana autossa käytävää dialogiakin on ollut yleisem-



Kuvat 18–21. Pobeda, Checker ja dialogi liikkuvassa taksissa elokuvassa *Pekka Puupää* (1953). Kuvakaappauksia.

pää kuvata aidon kuvauspaikan sijaan studiossa tausta- tai etuprojisoinnin avulla. Taustaprojisoinnissa näyttelijät kuvataan studiolaravasteissa ja taustalle olevalle kankaalle heijastetaan liikettä. Etuprojisoinnissa liikkeen illuusio taas nähdään tuulilasin läpi.

Kun kamera elokuvassa liikkuu auton kyydissä ja näemme liikkeen tuulilasin tai minkä tahansa ikkunan kehyksestä, meille tuotetaan illuusio motorisoidun liikkeen kokemuksesta. Siirryn seuraavaksi tarkastelemaan elokuvien tuottamaa autolla liikkumisen kokemusta esimerkkinä modernisaation korostamasta yksilöllisyydestä.

### Yksilöllistä liikettä ja massaturismia

On esitetty, että 1950-luvun jälkipuoliskolla, jolloin modernisaatio pyyhkäisi läpi yhteiskunnan, suomalainen elokuva ei olisi päässyt muutoksen kyytiin ennen 1960-luvun uuden aallon elokuvia (esim. Alanen 1991, 23). Elokuvissa nähtävän liikenteen osalta väite ei näyttäisi pitävän paikkaansa. Tätä osoittaa yleisellä tasolla elokuvissa nähtävien ja kuuluvien hevosten väheneminen ja vastaavasti autojen esiintymien ja kuulumisen lisääntyminen (ks. Grósz et al. 2022). Lisäksi 1950-luvun elokuvat kasvattivat kiinnostusta urbaaniin elämäntapaan tuomalla esiin modernia teknologiaa, joka tunkeutui myös maaseutuympäristöön (vrt. Waris 1968, 50). Autoilun näkökulmasta kyse on myös modernisoitumisen vauhdista, sillä ainakin 1940-luvun elokuviin verrattuna henkilöautojen käyttö dialogin tilana lisääntyi 1950-luvun elokuvissa merkittävästi. Tästä huolimatta vasta vuosikymmenen lopussa näimme suomalaisen elokuvan, joka oli rakennettu päämäärättömän henkilöautolla kulkemisen varaan.

Autoja käytetään sekä yhteen tuomisen että erottamisen, toisin sanoen yksilönvapauden välineinä. Elokuvassa jälkimmäistä korostaa erityisesti road-elokuvan genre, joka esittää tavallisesti keskeisenä liikkeen itsessään päämäärän saavuttamisen sijaan (Laderman 2002, 13). Ensimmäinen suomalainen elokuva, joka korostaa henkilöautoa ja tietä yksilöllisen vapauden tilana, on Matti Kassilan suurten yhtiöiden ulkopuolella tekemä road-elokuva *Lasisydän* (Kassila & Harkimo 1959).

*Lasisydän* iski modernisoituvan liikenteen ytimeen yhdistämällä road-elokuvalla ominaisen ”rakkauden ajamiseen” ja ”näkemysellisen taiteen kyvyn yhteiskunnalliseen kritiikkiin” (ks. Laderman 2002, 4–5). *Lasisydämen* päähenkilö, urbaani Lasitaiteilija (Jussi Jurkka), kokee ahdistusta ”Suomen lasiteollisuuden” kiireisenä palvelijana. Hän käy tapaamassa psykiatria (Toivo Mäkelä), joka kehottaa häntä lähtemään lomalle maalle. Nostalginen näkemys maaseudusta muuttumattomana paikkana, jossa on vähemmän ongelmia kuin urbaanissa ympäristössä, ohjaa niin psykiatria kuin lasitaiteilijaa. Myyttinen ajatus maaseudusta täydellisenä menneisyytenä tapaa korostua epävarmassa nykyisyydessä, jossa yhteiskunnalliset jännitteet ja pelko tulevaisuudesta kasvavat, kaupungistuminen ja markkinat voimistuvat tai suuret yhteiskunnalliset muutoksen tuulet puhaltavat. (Short 1991, 31.)

Urbaani ja kansainvälinen lasitaiteilija edustaa työssään Suomea, joka on hänelle vieras. Tämä käy selväksi, kun hän tielle päästyään törmää urbaanin elämän tavoittamaan maaseutuun, joka ei vastaa hänen maaseutumyyttiin perustuvia odotuksiaan. *Elokuva-Aitan* (Película 1959, 16) kuvausraportissa Kassila toteaa *Lasisydämen* olevan ”eräänlainen moderni satu”, jonka taustana on oma yhteiskuntamme, ”nimenomaan kaupunkilaistuva maaseutu ja sen probleemit”.



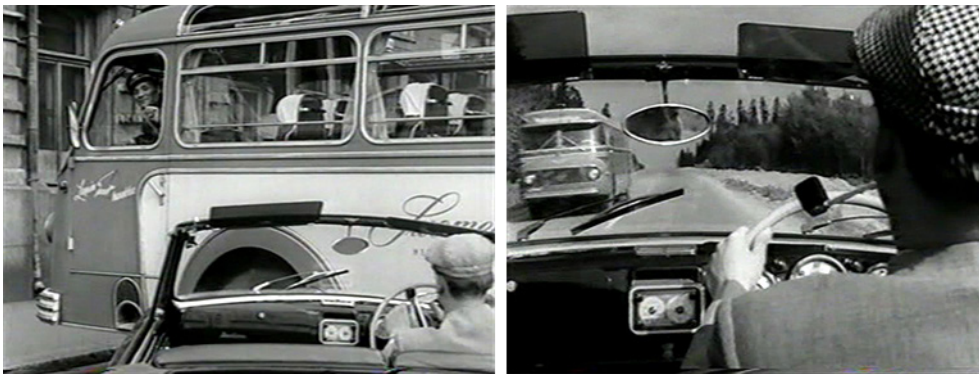
Mikään pelkkä satu *Lasisydän* ei ole vaan pikemminkin vuosikymmenten välinen siirtymäelokuva, jossa Lasिताiteilija tuo modernin merkkejä maaseudulle itsekkin: hän ajaa avomallista Lancia Aureliaa, joka oli tuolloin harvinainen näky Suomessa.<sup>14</sup> Lasिताiteilijan Lancia on Suomen teillä poikkeava siksikin, että siinä on ratti oikealla. Lancia on yksilöllisyyden korostaja, joka ostettiin elokuvaa varten ja myytiin heti elokuvan valmistuttua (Kassila 1995, 208; 2004, 259).

*Lasisydämessä* on useita kohtauksia, jotka viittaavat modernisaatiokehitykseen. Niistä erityisiä ovat kaksi tilannetta, jotka tuottavat lasिताiteilijalle vaikeuksia tai yllätyksiä. Ensin, ennen kuin lasिताiteilija pääsee pois Helsingistä, tiellä poikittain seisova turistibussi pakottaa hänet pysähtymään. Kohtaus asettaa vastakkain turistisen ohjatun ja yksilöllisen matkaajan katseen. Linja-autoturismi, massamatkailun muoto, joka alkoi kehittyä meillä 1950-luvulla, asettuu elokuvassa henkilöautoon kytkeytyvän yksilöllisen vapauden vastakohtaksi ja korostajaksi. Linja-automatkailua Suomen teillä nähdään *Lasisydäntä* ennen jo elokuvissa *Pekka ja Pätkä lumimiehen jäljillä* (SF 1954) ja *Miss Eurooppaa metsästä* (Allotria Filmi 1955), joissa on molemmissa turistisen katseen ”lavastetulle autenttisuudelle” rakennettuja jaksoja (ks. Urry 1990, 3–4; Römpötti 2012, 102–109).<sup>15</sup>

Katsojan kannalta oleellista on, että linja-auton pakottama pysähtyminen koetaan Lancian takapenkiltä. Ei ole sattumaa, että yksityisauton etenemisen estää turistibussi, jonka kuljettajalla on vaikeuksia kääntää ajoneuvoa suuntaan, johon hänen olisi määrä ajaa. Bussin kuljettaja on siis etukäteen päätetyn reitin ohjaama toisin kuin henkilöautollaan päämäärättömälle matkalleen lähtevä Lasिताiteilija.<sup>16</sup>

Elokuvan kerronnassa ulkoisen ja sisäisen kokemuksen vaihtelu vetää meidät modernin, motorisoidun liikkeen kokemukseen, mikä korostuu erityisesti näkökulmaotoksissa ja subjektiivisissa otoksissa. Maantiellä näemme tuulilasien läpi esimerkiksi vastaan tulevan linja-auton kuin istuisimme takapenkillä Lancian kyydissä (kuva 23).

Yksilöllisen näkökulman korostamisen lisäksi modernisaation kannalta erityinen on kohtaus, jossa keskustellaan maaseudulle levinneestä urbaanista elämäntavasta. Lasिताiteilija ajaa Mirrin (Maikki Länsiö) kotiin lavatansseista. Perillä hän ylistää Mirrin perheen maalaistaloa ja sanoo: ”Jaa-a, täällä on kaikki paikoillaan, lujasti ja vuosisatoja. Tätä ei mikään järkytä.” Heti tokaisun jälkeen Mirrin veli ja isä juoksevat ulos ja riitelevät äänekkäästi traktorin käytöstä. Veli käyttää traktoria vapaa-ajan ajoneuvona, mutta isän mielestä se on tarkoitettu vain työhön. Mirri ja hänen äitinsä haluaisivat muuttaa kaupunkiin,



Kuvat 22–23. Turistibussi ja henkilöauto kohtaavat *Lasisydämessä* (1959) kaupungissa ja maantiellä. Kuvakaappauksia.

14 Vuoden 1959 lopussa Suomessa oli vain kahdeksan rekisteröityä Lanciaa.

15 Kun Pekka ja Pätkä matkustavat Kilpisjärvelle, matkan linja-autosekvenssissä katsojalle esitellään eri näkökulmista tunturimaisemia ja suurta lumimäärää. *Miss Eurooppaa metsästä* taas seuraa vuonna 1955 Suomessa pidettyjen Miss Eurooppa -kilpailujen kiertuetta Helsingistä Turkuun, Tampereelle, Hämeenlinnaan ja lopuksi takaisin Helsinkiin. Elokuva rakentuu turistiselle katseelle, sillä matka etenee turistikohteesta toiseen.

16 Olen aiemmin tarkastellut henkilöauton liikettä estävää linja-autoa elokuvantekijän ja elokuvateollisuuden välisen suhteen metaforana (ks. Römpötti 2012; 2013).

mutta isä vastustaa sitä. Yllättäen Mirrin isä ryhtyy kuitenkin kauppaamaan taloan Lasitaiteilijalle:

Neljä miljoonaa ja elukat päälle. Tehkää nopeesti kauppa, minä voin muuttaa mieleni. Akkaväki on saanu pääni aivan sekaisin. Tehdään paperit vaikka heti. Kaikki on reirassa: on puhelimet, on pesukoneet, on jääkaapit, on traktorit. Televisioo vaan odotellaan, antenniki on jo katolla.

Suomalaisen elokuvateollisuuden ahdingossa *Lasisydän* on 1950- ja 1960-luvun välinen nivel, joka kertoo sekä elokuvan että liikenteen muuttumisesta. Road-elokuvan päämäärättömän, yksilöllisen motorisoidun liikkeen näkökulmasta *Lasisydän* on modernisoinnin ja tulevaisuuden puolella, mutta se vastustaa ulkoa tulevia urbanisoitumisen ja modernisoitumisen vaatimuksia, jotka rajoittavat yksilön vapautta. Näin moderni päähenkilö ajaa elokuvan 1960-luvulle, jossa elokuva ja liikenne muuttuvat vielä enemmän. Lopuksi tarkastelen vielä tarkemmin yhtä kerronnan piirrettä, jolla elokuvat ajavat meitä katsojina modernin liikkeen kokemukseen.

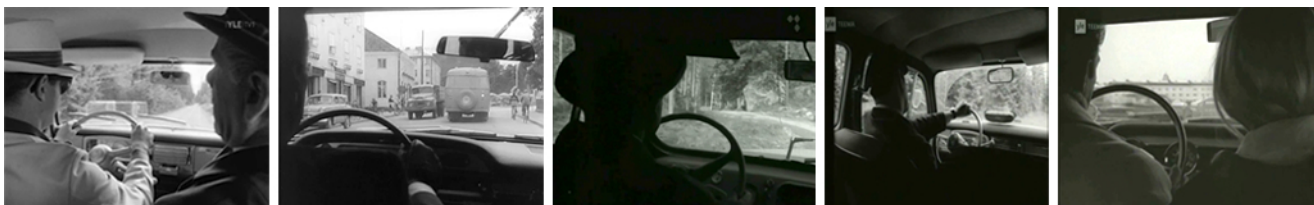
### Auton kyytiin

Elokuviissa henkilöautojen määrän kasvua ja liikenteen modernisoitumista voidaan havainnollistaa tarkastelemalla sitä, kuinka usein näemme liikkuvan auton kyydistä kuvattuja otoksia – eli kuinka usein meille tarjotaan kokemus auton kyydissä olemisesta. Auton kyydistä kuvatuissa otoksissa elokuvan ja sitä ympäröivän modernisoituvan yhteiskunnan voi nähdä liukuvan toisiinsa, sillä tällöin elokuva johdattaa katsojansa modernisoituvaan, yksilöllistyvään havaintomaailmaan. (Ks. Casetti 1998, 9: 14–15.)



Kuvat 24–31. Näkökulma auton takapenkiltä elokuvissa *Salakuljettajan laulu* (1952), *Vastaus* (1952), *Rakastin sinua*, *Hilde* (1954), *Tyttö lähtee kasarmiin* (1956), *Vihdoinkin häyö* (1957), *Mies tältä tähdeltä* (1958), *Verta käsissämme* (1958) ja *Taas tapaamme Suomisen perheen* (1959). Kuvakaappauksia.





Tyttö ja hattu (1961), Tulipunainen kyyhkynen (1961), Hän varasti elämän (1962), Tie pimeään (1962), Tuulinen päivä (1962)



Vaarallista vapautta (1962), Varjostettua valoa (1962), Hopeaa rajan takaa (1963), Jengi (1963)



Täällä alkaa seikkailu (1965), Kielletty kirja (1965), Laukaus Kyproksessa (1965)



Vaaksa vaaraa (1965), Onnenpeli (1965), Tunteita (1965), Johan nyt on markkinat (1966)



Topralli (1966), Työmiehen päiväkirja (1967), Pähkähullu Suomi (1967), Lapualaismorsian (1967)



Miljoonaliiga (1968), Punahilkka (1968), Rottasota (1968), Asfalttilampaat (1968)



Mustaa valkoisella (1968), Sixtynine 69 (1969), Leikkikalugangsteri (1969)

Kuvat 32–58. Näkökulma auton takapenkiltä 1960-luvun elokuvissa. Kuvakaappauksia.

Liikettä ja vauhtia voidaan korostaa subjektiivisella otoksella takaikkunasta, kuten elokuvassa *Kuollut mies kumittelee* (SF 1952), tai tuulilasin läpi, kuten elokuvassa *Taas tyttö kadoksissa!* (Fennada-Filmi 1957). Liikkeen korostamisessa erityisiä ovat kuitenkin otokset, jotka asettavat katsojan auton kyytiin takapenkille, kuten edeltävässä *Lasisydän*-esimerkissä. Nämä otokset asettavat katsojan autolla liikkumisen kokemukseen sekä autossa käytävän keskustelun todistajaksi. Useisiin elokuviin levittäytyvien autoilukuvien voi konkreettisemminkin nähdä opettavan katsojaansa motorisoituun liikkumiseen, jossa autoilun vauhti voi tuottaa yhtä hyvin vaaran kuin vapauden tunteen. *Lasisydämen* lisäksi katsoja istutetaan 1950-luvulla liikkuvan henkilöauton takapenkille kahdeksassa elokuvassa.

Kun henkilöautojen määrän kasvu 1960-luvulla kiihtyy, elokuvissakin aletaan yhä useammin nähdä otoksia, jotka on kuvattu liikkuvan auton takapenkiltä. Takapenkiltä nähdään otoksia niin siellä istuvan kuin kolmannen persoonan näkökulmasta, jolloin kuva vastaa elokuvan katsojan katsetta. 1960-luvun elokuvissa takapenkiltä kuvattu otos nähdään peräti 27 elokuvassa. Otoksen merkitys katsojaa henkilöautolla liikkumiseen ohjaavana ja sopeuttavana kuvana korostuu, kun toistuvat kuvat nähdään yhtenä joukkona. Näin takapenkkikuvat näyttäytyvät merkittävänä muuttuvan, auton myötä yksilöllistyvän ja intimisoituvan kokemusmaailman kuvana.

### Henkilöautoistumisen aika

1950- ja 1960-luvuilla ensi-iltaan tuli yhteensä 334 suomalaista näytelmäelokuva, joista 223 elokuvassa nähdään autoja. 1960-luvulla autoja sisältävien elokuvien suhteellinen osuus nousee 66 prosentista 76 prosenttiin. Autoilun näkökulmasta vuosikymmenten välinen ero kiteytyy siihen, että 1950-luku on tuontirajoitusten ja 1960-luku niiden päättymisen vuosikymmen. 1960-luvulla alkoi henkilöautojen varsinainen voittokulku, sillä 1960–1969 niiden määrä kasvoi noin kolme ja puoli kertaiseksi 183 000 autosta 638 000 autoon. Elokuvissa tämä näkyy autojen määrän kasvuna, teillä liikkuvien automerkkien monipuolistumisena sekä liikkuvasta autosta kuvattujen otosten määrän kasvuna.

1960-luvun elokuvat kertovat liikenteen modernisoimasta yhteiskunnasta pelkkiä automerkkejä yleisemminkin, sillä maassa on autoja jo niin paljon, että niitä näkyy väistämättä sellaisissakin elokuvissa, joissa autoilla ei tarinassa ole ihmeempää merkitystä. Autoja on voitu ottaa kuviin tietoisesti, mutta jos elokuvaa halusi kuvata urbaanissa ympäristössä aidolla kuvauspaikalla, niin oli myös olemassa riski, että kuvaan osuisi autoja. Vaikka autokanta alkoi Euroopan vapaakauppa-alueeseen liittymisen jälkeen vuodesta 1962 lähtien muuttua, itäautot olivat vielä pitkään yleinen näky Suomen teillä. Elokuvissa niitä kuitenkin nähdään molempina vuosikymmeninä paljon vähemmän kuin olettaisi. Škodaa elokuvissa nähdään, mutta Moskvitšia, 1950-luvun lopun autokannan ykköstä, paljon vähemmän. Sitä ei ehkä ole nähty yhtä lailla soveliaaksi modernisoituvan yhteiskunnan elokuvaan kuin vaikka DeSoto, Dodge, Ford tai Kupla.

Samassa, kun henkilöautojen määrän kasvu kertoo yhteiskunnan modernisoitumisesta, se kertoo julkisen ja yksityisen tilan uudelleen jäsentämisestä ja modernisoitumiseen liittyvästä yksityisen kokemuksen korostumisesta. Tämä voi elokuvissa luotsata katsojaa kohti kulutusyhteiskuntaa, joka alkoi tunkeutua Suomeen voimallisesti 1950-luvun puolimaissa samaan aikaan uudenlaisen nuoruuden nousun kanssa. Modernisoituvan liikenteen tavoille

elokuva voi opastaa esimerkiksi esittämällä auton dialogille otollisena tilana ja sijoittamalla kameran liikkuvaan autoon. Dialogin tilana auton merkitys alkaa korostua 1950-luvun elokuvissa, ja 1960-luvulla erityisiä ovat auton takapenkiltä nähtävät otokset, jotka vetävät katsojan modernisoituvan liikkeen yksilölliseen kokemukseen.

## Lähteet

Alanen, Antti (1991) Suomen modernisoituminen: Suomalainen yhteiskunta 1950-luvun lopussa ja 1960-luvun alussa. Teoksessa *Suomen kansallisfilmografia 6*. Helsinki: Valtion Painatuskeskus & Suomen elokuva-arkisto, 19–23.

Autotuojat ry. (1956) *Autokannan kokonaislaskenta 31.12.1956*. Mobilian eKokoelmat. Saatavilla: [mobilia.mediafiles.fi/mobilia.html](http://mobilia.mediafiles.fi/mobilia.html).

Autotuojat ry. (1959) *Autot merkittäin ja valmistusvuosittain 31.12.1959*. Mobilian eKokoelmat. Saatavilla: [mobilia.mediafiles.fi/mobilia.html](http://mobilia.mediafiles.fi/mobilia.html).

Autotuojat ry. (1963) *Autot merkittäin ja valmistusvuosittain 31.12.1963*. Mobilian eKokoelmat. Saatavilla: [mobilia.mediafiles.fi/mobilia.html](http://mobilia.mediafiles.fi/mobilia.html).

Autotuojat ry. (1964) *Autot merkittäin ja valmistusvuosittain 31.12.1964*. Mobilian eKokoelmat. Saatavilla: [mobilia.mediafiles.fi/mobilia.html](http://mobilia.mediafiles.fi/mobilia.html).

Autotuojat ry. (1966) *Autot merkittäin ja käyttöönottovuosittain 31.12.1966*. Mobilian eKokoelmat. Saatavilla: [mobilia.mediafiles.fi/mobilia.html](http://mobilia.mediafiles.fi/mobilia.html).

Autotuojat ry. (1969) *Autot merkittäin ja käyttöönottovuosittain 31.12.1969*. Mobilian eKokoelmat. Saatavilla: [mobilia.mediafiles.fi/mobilia.html](http://mobilia.mediafiles.fi/mobilia.html).

Bergholm, Tapio (2001) Suomen autoistumisen yhteiskuntahistoriaa. Teoksessa Kalle Toiskallio (toim.) *Viettelyksen vaunu: Autoilukulttuurin muutos Suomessa*. Helsinki: Suomalaisen Kirjallisuuden Seura, 65–92.

Casetti, Francesco (1998) *Inside the Gaze: The Fiction Film and Its Spectator*. Bloomington: Indiana University Press.

Donner, Jörn (1955) Tie elokuvamme todellisuuteen. Teoksessa Jörn Donner & Aito Mäkinen (toim.) *Studio 1*. Helsinki: Elokuva-arkisto Studio.

Donner, Jörn (1961) Suomalainen elokuva vuonna 0. Teoksessa Aito Mäkinen (toim.) *Studio 6*. Helsinki: Suomen elokuva-arkisto.

Featherstone, Mike, Thrift, Nigel & Urry, John (toim.) (2005) *Automobilities*. Lontoo: Sage.

Försti, Teija (2013) *Vauhtikausi. Autoilun sukupuoli 1920-luvun Suomessa*. Väitöskirja. Kulttuurihistoria, Turun yliopisto. Saatavilla: <https://urn.fi/URN:ISBN:978-951-29-5564-0>.

Gartman, David (2004) Three Ages of the Automobile: The Cultural Logics of the Car. *Theory, Culture & Society* 21:4–5, 169–195.

Grósz, Tamas, Kallioniemi, Noora, Kiiskinen, Harri, Laine, Moisio, Anssi, Kimmo, Römpötti, Tommi, Virkkunen, Anja, Salmi, Hannu, Kurimo, Mikko & Laaksonen, Jorma (2022) Tracing Signs of Urbanity in the Finnish Fiction Film of the 1950s: Toward a Multimodal Analysis of Audiovisual Data. Teoksessa *CEUR Workshop Proceedings*. CEUR-WS.org

*Internet Movie Cars Database*. IMCDB.org.

Kalanti, Timo (2001) Auto romanttisen minuuden kotina. Teoksessa Kalle Toiskallio (toim.) *Viettelyksen vaunu. Autoilukulttuurin muutos Suomessa*. Helsinki: Suomalaisen Kirjallisuuden Seura, 95–126.

Kassila, Matti (2004) *Käsikirjoitus ja ohjaus: Matti Kassila*. Ihmisen ääni Nro 37. Helsinki: WSOY.

Kassila, Matti (1995) *Mustaa ja valkoista*. Helsinki: Otava.

Kissakulma: Jaguar foorumi (2021) Jaguar elokuvissa -keskusteluketju. Saatavilla: <http://www.jagclub.net/keskustelu/viewtopic.php?p=24907&sid=413f5959c794d2a6d61cfe04b43e7985#p24907>. Luettu 16.5.2022.

Kolker, Philip (2000) *A Cinema of Loneliness: Penn, Stone, Kubrick, Scorsese, Spielberg, Altman*. 3. painos. New York: Oxford University Press.



- Laderman, David (2002) *Driving Visions: Exploring the Road Movie*. Austin: University of Texas Press.
- Lammi, Minna (2006) *Ett' varttuisi Suomenmaa: suomalaisten kasvattaminen kulutusyhteiskuntaan kotimaisissa lyhytelokuviissa 1920–1969*. Helsinki: Suomalaisen Kirjallisuuden Seura.
- Lefebvre, Henri (1970) *Everyday Life in the Modern World*. Alk. *La vie quotidienne dans le monde moderne*. Käännös Sacha Rabinovitch. New York: Harper & Row.
- Masonen, Jaakko (1995) Liikenneturvallisuus ja ympäristö. Teoksessa Jaakko Masonen & Mauno Hänninen (toim.) *Pikeä, hikeä, autoja. Tiet, liikenne ja yhteiskunta 1945–2005*. Helsinki: Tielaitos & Painatuskeskus, 222–257.
- Mauranen, Tapani (2001) Satavuotias autoilija: Suomalaisen autonkäytön historiaa. Teoksessa Kalle Toiskallio (toim.) *Viettelyksen vaunu: Autoilukulttuurin muutos Suomessa*. Helsinki: Suomalaisen Kirjallisuuden Seura, 33–63.
- Mauranen, Tapani (1995) *Taksi! Matka suomalaisen taksin historiaan*. Helsinki: Suomen Taksiliitto ry.
- Miller, Daniel (2001) Driven societies. Teoksessa Daniel Miller (toim.) *Car cultures*. Oxford & New York: Berg, 1–33.
- Mobilia (2002) Henkilöautojen ajoneuvokanta 1926–2002. Excel-tiedosto. (Kirjoittajalla.)
- Moisala U. E. (1983) *Auto Suomessa: Auton kaupan, käytön ja korjaamatoiminnan historia vuoteen 1983*. Helsinki: Autoalan keskusliitto ry & Autotuojat ry.
- Paavolainen, Olavi (1990 [1929]) *Nykyaikaa etsimässä*. 4. painos. Helsinki: Otava.
- Pantti, Mervi (1998) *Kaikki muuttuu... Elokuvakulttuurin jälleenrakentaminen Suomessa 1950-luvulta 1970-luvulle*. Turku: Suomen elokuvatutkimuksen seura.
- Pantzar, Mika (2000) *Tulevaisuuden koti: Arjen tarpeita keksimässä*. Helsinki: Otava.
- Película (1959) Kassila uusilla vesillä. *Elokuva-Aitta* 14.
- Peltola, Jarmo (1995a) Maatalous-Suomen liikenne. Teoksessa Jaakko Masonen & Mauno Hänninen (toim.) *Pikeä, hikeä, autoja. Tiet, liikenne ja yhteiskunta 1945–2005*. Helsinki: Tielaitos & Painatuskeskus, 26–36.
- Peltola, Jarmo (1995b) Liikenne maassamuuton Suomessa. Teoksessa Jaakko Masonen & Mauno Hänninen (toim.) *Pikeä, hikeä, autoja. Tiet, liikenne ja yhteiskunta 1945–2005*. Helsinki: Tielaitos & Painatuskeskus, 36–42.
- Ross, Kristin (1998) *Fast cars, clean bodies. Decolonization and the reordering of French culture*. Cambridge & Lontoo: The MIT Press.
- Römpötti, Tommi (2019) Kriisi ja nuorisoeelokuvan murros SF:n 1960-luvun elokuvissa – ”Mutta eräänä päivänä joudut kiinni ja vankilaan”. Teoksessa Kimmo Laine, Minna Santakari, Juha Seitajärvi & Outi Hupaniittu (toim.) *Unelmatehdas Liisankadulla: Suomen Filmitoimittajien Oy:n tarina*. Helsinki: Suomalaisen Kirjallisuuden Seura, 307–323.
- Römpötti, Tommi (2013) Ensimmäinen matka – Lasisydämen kriittisiä silmäniskuja elokuvalle. Teoksessa Kalevi Koukkunen, Kimmo Laine & Juha Seitajärvi (toim.) *Elokuvat kertovat, Matti Kassila*. Helsinki: Suomalaisen Kirjallisuuden Seura, 126–140.
- Römpötti, Tommi (2012) *Vieraana omassa maassa: Suomalaiset road-elokuvat vapauden ja vastustuksen kertomuksina 1950-luvun lopusta 2000-luvulle*. Nykykulttuurin tutkimuskeskuksen julkaisuja 109. Jyväskylä: Jyväskylän yliopisto.
- Short, John Rennie (1991) *Imagined Country: Environment, Culture, and Society*. Lontoo & New York: Routledge.
- Theory, Culture & Society* (2004). Special issue on Automobilities. Vol 21: 4–5.
- Urry, John (2004) The ‘System’ of Automobility. *Theory, Culture & Society* vol 21: 4–5, 25–39.
- Urry, John (1990) *The Tourist Gaze*. London: Sage.
- Uusitalo, Kari (1981) *Suomen Hollywood on kuollut. Kotimaisen elokuvan ahdinkovuodet 1956–1963*. Helsinki: Suomen elokuvasäätiö.
- Waris, Heikki (1968) *Muuttuva suomalainen yhteiskunta*. Porvoo–Helsinki: WSOY.
- Wollen, Peter (2002) Introduction: Cars and culture. Teoksessa Peter Wollen & Joe Kerr (toim.) *Autopia: Cars and culture*. Lontoo: Reaktion Books, 10–20.
- Ylikangas, Heikki (1986) *Käännekohdat Suomen historiassa: Pohdiskeluja kehityslinjoista ja niiden muutoksista uudella ajalla*. Helsinki: WSOY.