



Tekniikan Waiheita  
ISSN 2490-0443  
Tekniikan Historian Seura ry.  
40. vuosikerta: 1  
2022  
<https://journal.fi/tekniikanwaiheita>

## Koeajaja: Auton käyttöönotto Suomessa 1900–1918

Reijo Valta

To cite this article: Reijo Valta, ”Koeajaja: Auton käyttöönotto Suomessa 1900–1918” Tekniikan Waiheita 40, no. 1 (2022): 32–37. <https://doi.org/10.33355/tw.119789>

To link to this article: <https://doi.org/10.33355/tw.119789>

## Koeajoja: Auton käyttöönotto Suomessa 1900–1918

Reijo Valta

Väitöskirja: Reijo Valta: Koeajoja: Auton käyttöönotto Suomessa 1900–1918. Jyväskylän yliopisto 2021. Taloushistorian väitös 15.01.2021, Jyväskylä.

1900-luvun alussa yhteiseen julkiseen tilaan mahdollisesti tuleva uusi liikenneväline herätti tunteita, mielipiteitä ja toimintaa laajasti yhteiskunnan eri kerroksissa ja tasoilla. Väitöskirjan artikkeleissa ja laajassa johdanto-osassa on käsitelty sosioteknologista muutosta monista eri näkökulmista, muun muassa kyytilaitoksen toimijoiden kiinnostusta käyttää autoa, suomalaisen tieteiskirjallisuuden kautta lausuttuja toiveita tulevaisuuden liikennevälineelle, pohjois-suomalaisten yrityksiä parantaa liikenneyhteyksiään ja Helsingin liikenneturvallisuuksi.

Kokonaisuuden teoreettisena taustana on Frank W. Geelsin suuria teknologisia murroksia tarkasteleva malli. Sen pohjana on ollut maantieliikenteen muutos hevosista autoihin vuosina 1860–1930, jota on täydennetty meri- ja lentoliikenteen suurilla murroksilla. Muutos oli tarpeesta lähtöisin ollut monitasoinen, kumuloituva prosessi, jossa ei ollut yhtä keskeistä vaikuttavaa tekijää.

Tapahtumahistorian perusteella Geels erittelee suuressa teknologisessa muutoksessa neljä päävaihetta:<sup>1</sup>

- 1 uudelle tavalle on markkinoilla tarve (Yhdysvalloissa 1860–1903)
- 2 uudet teknologiat kehittyvät ja eriytyvät (1903–1914)
- 3 laaja leviäminen, läpimurto markkinoilla (1914–1930)
- 4 uusi teknologia korvaa vanhan (1930–)

Kolmannen vaiheen päätteeksi siis uusi laaja teknologinen järjestelmä korvaa vanhan, ja tämä tapahtui Yhdysvalloissa ja suuressa osaa muuta läntistä maailmaa 1930-luvulla. Geels on eritellyt teoriansa osaksi eri vaiheisiin kuuluvia merkittäviä muutoksia. Ensimmäisessä vaiheessa 1. uudet teknologiat linkittyvät osaksi vallitsevaa järjestelmää vaihtoehtoisina toimintatapoina. 2. Eri maissa ja alueilla uutuuksia käytetään vaihtelevasti, osassa niiden kehitys tyrehtyy alkuunsa, osassa uutuutta muokataan edelleen sopivammaksi käyttöön. 3. Varsinaisten teknologian kehittäjien ulkopuolelta (esimerkiksi nuoriso, pienemmät toimijat, tutkijat) nousee radikaaleja muutosehdotuksia, jotka suuret teknologian kehittäjäyhteisöt jättävät kuitenkin huomiotta. Esimerkiksi Henry Ford suhteellisen ulkopuolisena toimijana aloitti edullisen automallin kehittämisen 1903, kun alan suurimmat toimijat keskittyivät luksusautomalleihin. 4. Kun markkinoiden lakipiste saavutetaan ja kysyntä alkaa laskea (luksusautoissa 1907), niin ryhdytään kehittämään teknologioita ja/tai tuotteita uusille käyttäjäryhmille. 5. Poliitikkojen ja viranomaisten tuki tietyille teknologioille korostuu. Suotuisan poliittisen tuen saaneet teknologiat ovat vahvoilla. 6. Kulttuuristen ja yhteiskunnallisten tulevaisuuden kuvien ja odotusten merkitys kasvaa. Ne teknologiat, jotka onnistuvat liittämään itsensä positiivisiin elämäntapoihin ja harrastuksiin ovat vahvoilla. Esimerkiksi polttomootoriauto liitettiin kulttuurisesti huviajeluihin ja vapaaseen liikkumiseen.

<sup>1</sup> Frank W. Geels, *Technological Transitions and System Innovations – A Co-Evolutionary and Socio-Technical Analysis*. Edward Elgar, Cheltenham and Northampton 2005, 114–192 ja 267–272.

Toisessa vaiheessa 7. uudet teknologiat lyövät läpi joissakin suppeissa, mutta kasvavissa markkinalohkoissa. 8. Joidenkin näiden erityisten ihmisryhmien jatkokehitysehdotukset ja poliittinen vaikuttaminen edesauttavat teknologioiden leviämistä laajemmalle. 9. Liian suuret teknologiset hyppäykset voivat olla riskialttiita teknologioiden hyväksynnälle. Esimerkiksi 1950-luvun alun suihkumoottoreiden käyttäminen kaupallisissa matkustajalentokoneissa oli ennen aikaista. 10. Valtioiden välinen kilpailu teknologisessa paremmuudessa voi vaikuttaa teknologioiden leviämiseen (dominoefekti, voittajan vankkureihin hyppääminen). 11. Yhteiskunnalliset kamppailut eri teknologioiden hyväksyttävyydestä voivat hidastaa tai nopeuttaa muutosta. 12. Markkinointitemput, voittajien vankkureihin hyppääminen tai itseään toteuttavat ennustukset voivat vaikuttaa teknologioiden läpimurtoihin laajemmilla markkinoilla.

Kolmannessa vaiheessa 13. pääasiallinen tuote voi saada erilaisen muotoilun eri markkinalohkoille. Esimerkiksi 1930-luvulla Yhdysvalloissa teknologisesti samanlaisia polttomoottoriautoja oli saatavana hyvin eri tarkoituksiin ja eri näköisinä malleina. 14. Kilpailussa alakynteen jääviä teknologioita viritetään suorituskykynsä ääri rajoille. Samalla niiden hyväksyttävyyttä laskee. 15. Vanhojen teknologioiden tukeminen ja kehittäminen ääri rajoille saattaa tuottaa ”hirviöitä”. 16. Kehityksestä putoamisen pelko saa suuret toimijat luopumaan vanhoista teknologioista ja siirtymään uusiin.

Maailmalla nykyisin tunnetut tieliikennemuodot (linjaliikenne, postivaunut, taksit, luksusajoneuvot jne.) oli kehitetty jo hevosvetoisuuden aikana. Osa teknologian historiaa tutkineista katsookin, että siirtyminen hevosista hevosvoimiin oli selkeä vanhan teknologian (hevonen) korvautuminen uudella (auto, tai tarkemmin polttomoottoriauto). Autoteollisuus kasvoi 1930-luvulle saakka korvaamalla liikennekäytössä olleita hevosia, vasta 1930-luvulla sen tarvitsi pohtia liiketoimintastrategioita muita liikennemuotoja (raitiotiet, rautatiet) vastaan.<sup>2</sup> Auto kuitenkin tarjosi mahdollisuuden uudenlaiseen liikkumiskulttuuriin.

Suomessakin autot korvasivat hevosia, mutta täällä ei merkittävässä määrin ollut syntynyt hevosvetoisia julkisen liikenteen muotoja. Esimerkiksi linjaliikenne tuli Suomeen laajamassa mitassa vasta linja-auton myötä.

Mittakaavaltaan teknologinen muutos autoliikenteeseen oli valtava. Kokonaisen teknologisen järjestelmän muutos ei voinut olla yksittäisen ihmisen, lain tai maantieteellisten olosuhteiden aikaan saama. Taustalla vaikutti suuri joukko erilaisia sosiaalisia ja fyysisiä rakenteita, toimijoita, intressipiirejä ja paikallisia olosuhteita.<sup>3</sup> Paikalliset hallintoelimet monin paikoin valinneet ratkaisuksi raitiotiet (Suomessa Helsinki, Turku ja Viipuri), mutta ne eivät vastanneet kaikkiin yksilöllisiin liikennetarpeisiin. Liiketoimintahistorioitsija David Kirsch katsookin, että keskeinen tekijä tässä muutoksessa oli polkuriippuvuus. Autoliikenteen tulevaisuuden muodot riippuivat paljolti ensimmäisinä valintoja tehneiden ratkaisuista. Lisäksi autoja hankkineet kehittivät uudelle kulkuvälineelleen sellaisia tarkoituksia, joita autonvalmistajat eivät olleet ajatelleetkaan.<sup>4</sup> Geelsin erittelemään kolmanteen merkittävään muutokseen autoalalla osallistui todella paljon erilaisia pienempiä ja pieniä toimijoita.

<sup>2</sup> Arnulf Grübler, *Technology and Global Change*. Cambridge University Press, Cambridge 1998, 63–64; Christoph M. Merki, *Der holprige Siegeszug des Automobils, 1895–1930*. Böhlau, Wien, Köln und Weimar 2002.

<sup>3</sup> David A. Kirsch, *The Electric Vehicle and the Burden of History*. Rutgers University Press, New Brunswick, New Jersey and London 2000, 12.

<sup>4</sup> Peter D. Norton, *Fighting Traffic – The Dawn of the Motor Age in the American City*. MIT Press, Cambridge, MA and London 2008, 260.

Auton käyttöönottoa Suomessa ei voi selvittää auto autolta, vaikka se muutamien ensimmäisten vuosien osalta olisikin valaisevaa. Aika monta autoilijaa ja autoilun edistäjää kuitenkin tunnetaan. Suomessa alkuvuosien kärkenä oli uuden ajoneuvon yleistä hyötyä tuovien ominaisuuksien korostaminen. Victor Forselius ehdotti vuonna 1899 linja-auton hankkimista Turun paikallisliikenteeseen raitiovaunun rinnalle ja aloitti Benzien maahan-tuonnin seuraavana vuonna. 1901 hän vetosi kyytilaitosta hoitaviin yrittäjiin, että he alkaisivat kuljettamaan matkustajia hevosten sijaan autoilla. Nämä yritykset eivät onnistuneet, suomalaiset eivät tuossa vaiheessa olleet valmiita vain korvaamaan hevosia. Vasta vuoden 1905 tienoilla muualta maailmasta tulevat tiedot auton hyötykäyttömahdollisuuksista olivat niin vakuuttavia, että suomalaiset laajemmin alkoivat hankkia autoja. Keväällä 1906 haettiin ammattiautoilulupia laajasti ympäri Suomen. Suomen varakas ja kansainvälinen maa-aateli tutustui autoihin ja autoiluun pääosin Ranskassa, Pariisissa ja Côte d’Azurin alueella. Nämä paikat Kurt Möser on nimennyt *autoilun* synnyinseuduiksi.<sup>5</sup> Kotimaahan hankittuja autoja ei välttämättä tuotu lainkaan.

Kokonaisuutta ajatellen Suomessa jo autoilun mahdollisuus ja sen ehkä tuomat muutokset sosiaalisiin suhteisiin saivat ihmiset toimimaan. Maantiet (ja kadut) olivat yhteistä julkista tilaa, jonka käytöstä ”kaikilla” oli jonkinlainen käsitys. Olihan maanteiden ylläpitämisen kustannusten jakaminen ollut jo vuosikymmeniä julkisen keskustelun aiheena. Periaatteessa auto olisi voinut korvata hevosen ja muuten liikennejärjestelmän rakenteet olisivat jääneet ennalleen, mutta käytännössä auto muutti alan toimijoiden välisiä suhteita, mikä heijastui eri tavoin koko järjestelmään. Autoa ei sovitettu olemassa olleeseen liikennejärjestelmään, vaan kyse oli alusta alkaen uuden järjestelmän ja yhdyskuntamallin syntyisestä autoilun ehdoilla.

Pohdinta auton soveltuvuudesta osaksi ennen autoja vallinneeseen maaliikennejärjestelmään osoittautui autoilun uusien elementtien, nopeuden ja vapauden paljastajaksi. Nopeus ja vapaus eivät kuitenkaan olleet pelkästään autojen ominaisuus, vaan jo polkupyörä oli tutustuttanut monet näihin. Tämän autoilun puolen tarkemmin selvittäminen edellyttäisi suomalaisen polkupyöräilyn laajempaa tutkimusta. Polkupyöriä varten luotuja viranomaiskäytäntöjä sovellettiin myös kaduille ja maanteille tullessiin autoihin.

Maantiet ja kadut ymmärrettiin yhteismaaksi, jonka käyttöä ei voitu kieltää keneltäkään, käyttöä voitiin ainoastaan ohjata, totesi Suomen senaatin talousosasto vuonna 1900. Sama kanta oli otettu lähes kaikkialla muuallakin, vain yksi Sveitsin itäinen kanton päätyi toisenlaiseen ratkaisuun. Viranomaisten valta rajoittui liikenneturvallisuuden takaamiseen. Suomalaisista vain harva ymmärsi tämän päätöksen perimmäisen sisällön, joten moni haki viranomaisilta ”lupaa” liikennöintiin tai ammattiautoiluun. Kun kaikki hakijat saivat ”luvan”, niin autoilu ymmärrettiin julkisen vallan suositteluksi, Joseph Schumpeterin ajattelemaksi ”maksimaalisen yhteiskunnallisen arvostuksen” saaneeksi tavaksi liikkua. Kun Suomen ensimmäinen eduskunta otti komiteanmietinnössä autoihin myönteisen kannan, niin kulkuväline oli ”valtion suositteluksi” olivat viranomaiset sitä ajatelleet tai eivät.

Paikallisesti autoilulle laadittiin erillisiä liikennesääntöjä. Näin autoilu näyttäytyi muusta liikenteestä erillisenä toimintana, ja se alkoi sosiaalisten konstruktioiden myötä rakentua sellaiseksi. Autonkuljettajaa eivät välttämättä koskeneet samat säännöt kuin hevoskuskia, tämän saivat ainakin tamperelaiset vossikat henkilökohtaisesti kokea.

<sup>5</sup> Kurt Möser, The Dark Side of ‘Automobilism’, 1900–30 – Violence, War and the Motor car. *The Journal of Transport History* 2003:2, 238–258.

Autoilu vaati ympärilleen uudenlaisia palveluja. Kun niitä alkoi rakentua, vahvistui yhteiskunnan sitoutuminen valittuun perusteknologiaan. Polku oli valittu ja siitä oltiin jatkossa riippuvaisia. Yhteiskehitysvaiheessa polttomoottoriautoon alettiin siirtää hyväksi havaittuja ominaisuuksia kilpailevista teknologioista, erityisesti niitä, jotka olisivat saattaneet johtaa polun vaihtamiseen.

Liikenne oli 1800-luvulla ja vielä 1900-luvun alussa käsitetty paikallishallintojen säädeltäväksi asiaksi. Eri puolille Suomea 1900-luvun alussa syntyi lääni- ja kuntakohtaisia järjestyssääntöjä, jotka sisällöltään poikkesivat toisistaan. Osin järjestyssääntöjen pykälät määräisivät jopa toisilleen vastakkaisia liikennesääntöjä. Eniten vaihtelua oli autonkuljettajan ikärajoissa ja korkeimmissa sallituissa nopeuksissa. Koko maata koskevat autoilua koskevat säännöt astuivat voimaan lokakuussa 1922.

Autot vaikuttivat paikallisiin järjestyssääntöihin myös epäsuorasti. Helsingissä vuonna 1913 rauhoitettiin kaupungin yöelämää terveydellisistä syistä kieltämällä kovaääninen autoilu, raitioteiden vuorot ja muun muassa mattojen tamppaaminen tiettyinä kellonaikoina.

Perinteisen kyytilaitoksen käyttöön autoa ei ennen 1920-lukua otettu kuin muutamassa kievarissa. Näissäkin tapauksissa auto melko nopeasti siirrettiin uudelle liikennevälineelle luontevampiin käyttötarkoituksiin, joko taksiksi tai linjaliikenteeseen. Vuoden 1905 jälkeen maailmalta kantautuneet uutiset linja-autojen uusista malleista saivat muutamat yrittäjät kokeilemaan kaukoliikennettä. Linja-autolinjaa kokeiltiin Kemi–Rovaniemi(–Kemijärvi) ja Turku–Uusikaupunki-linjoilla. Kumpikin reitti oli vallinneessa liikennejärjestelmässä jäänyt huonolle huomiolle. Jos linja-autot olisivat toimineet niin kuin piti, matka-aika noilla väleillä olisi lyhentynyt huomattavasti. Niin ei kuitenkaan käynyt. Linja-autoliikenne alkoi juna- ja höyrylaivaliikennettä täydentävinä lyhyinä paikallislinjoina, jatkoysteiksinä, kunnes 1930-luvulle tultaessa maanteiden ja kaluston parannuttua alkoi menestyksekkäästi kilpailla kaikkien muiden liikennemuotojen kanssa.

Autot tulivat tutuiksi eri puolilla Suomea lähinnä liike-elämän eliitin alkaessa käyttää henkilöautoja liikennetarpeidensa täyttämässä. Samalla auto tarjosi mahdollisuuden vapaampaan, suunnittelemattomampaan liikkumiseen, mahdollisuuden olla siellä missä tapahtui. Vuosiin 1911–1914 mennessä autot olivat levinneet ympäri Suomen. Lähdeaineistojen vuoksi kaupunkilaisten autojen käyttö on tutkimukselle tutumpaa kuin maaseudulla asuneiden. Helsingistä tai Turusta katsottuna hyvinkin syrjäisillä seuduilla saattoi olla yllättäviä autokeskittymiä. Esimerkiksi Pohjois-Suomessa vuonna 1915 suurin automäärä oli Kuolajärven (nykyinen Salla) Kursun kylällä.

Ensimmäisen maailmansodan syttyminen keskeytti autoilun kehityksen, ja suomalainen autokanta pakko-ostettiin suurelta osin Venäjän armeijan käyttöön. Polttoainepulan vuoksi maahan jääneet autot jäivät varastoihin. Kehitys jatkui sodan aikana tapahtuneen moottoriajoneuvojen nopean teknologisen kehityksen siivittämänä vuonna 1919 ja pääsi seuraavaan vaiheeseen 1920-luvun lopulla. Uuden liikenneteknologian käyttöönotto sujui Suomessa pääasiassa liikenteen pelisääntöjä uudelleen sovitellen. Sitkeimpiä ristiriitoja synnyttivät teollisuuslaitosten suuret kuorma-autot, tämä osaltaan vaikutti siihen, etteivät raskaiksi ja hitaiksi mielletyt höyryautot yleistyneet. Henkilöautojen ja hevosten aluksi vaikeat kohtaamiset teillä helpottuivat kohtalaisen nopeasti hevosten ja niiden ohjaajien tottuessa uusiin liikkujiin. Jo ennen ensimmäistä maailmansotaa auto vakiintui joidenkin ryhmien kesäkausien kulkuvälineeksi. Taustalla oli etenkin liikennemäärän suuri kasvu, liikennetarpeiden täyttämiseksi piti ottaa käyttöön kaikki mahdolliset keinot. Autojen kuljetuskapasiteetti kasvoi erittäin paljon 1910-luvun aikana osana sotilasteknologian kehitystä, mutta tämä heijastui Suomen teille vasta 1920-luvun aikana.

Suomessa vuoteen 1918 mennessä päästiin Geelsin määrittelemä ensimmäinen vaihe loppuun eli autoilu oli saanut hyväksynnän poliitikoilta ja viranomaisilta, sekä tarjoamansa nopeuden kautta oli laajemminkin yhteiskunnallisesti hyväksytty tietyin ehdoin. Toisesta vaiheesta oli otettu pari ensimmäistä askelta, muutamissa pienissä piireissä auto oli jo omak-suttu käyttöön.