

BILEN – AUTON SATAVUOTISNÄYTTELY

Nordiska museetissa Tukholmassa avattiin maaliskuussa suuri autonäyttely, joka esittelee autoilua nimenomaan kulttuurihistoriallisena ilmiönä. 1900-luvun voi täydellä syyllä nimetä autoilun vuosisadaksi. Uusi kulkuneuvo on muuttanut paljon ympäristöä, yhteiskuntaa ja perinteistä elämäntapaa. Näyttely kertoo auton tulosta Ruotsiin, sen muuttumisesta ylellisyydestä välttämättömyydeksi ja itsestäänselvyydeksi sekä modernin elämänmuodon hinnasta.

Herrojen huvista arjen palvelukseen

Automobiilin esikuvina olivat hevosvaunut ja 1800-luvun lopun toinen uutuus, polkupyörä. Energiana käytettiin aluksi tasavertaisesti sekä bensiiniä, höyryä että sähköä. Höyryautot olivat nopeita ja voimakkaita, mutta niiden käynnistyminen kesti kauan. Hiljaisten ja puhtaiden sähköautojen heikkoutena oli akun lyhyt käyttöaika. Bensiini voitti, sillä autolla haluttiin päästä kulkemaan nopeasti pitkiä matkoja.

Ensimmäiset autonomistajat olivat nuoria varakkaita tekniikasta kiinnostuneita miehiä. Uutta keksintöä esiteltiin autonäyttelyissä, joissa propagoitiin myös teiden parantamisen puolesta. Vuonna 1904 Ruotsin ensimmäisissä kilpa-ajoissa, jotka ajettiin reitillä Tukholma-Uppsala-Tukholma ei kilpailtu nopeudesta vaan ajokin kestävydestä. Varsinaiset nopeuskilpailut pidettiin jäällä. Autoileva nainen oli kummajainen.

Pian huomattiin, että nopeasti kasvava autoliikenne vaati yhteisiä pelisääntöjä. Ensimmäinen ruotsalainen ajokortti myönnettiin vuonna 1902, ensimmäiset liikennesäännöt laadittiin vuonna 1906 ja vuotta myöhemmin tehtiin katsastus pakolliseksi. Nopeusrajoitus oli taajamissa päiväsaikaan 15 km/t ja pimeällä 10 km/t.

Vähitellen auto muuttui rikkaiden leikkikalusta käyttöesineeksi. Autoista tuli kestävämpiä, halvempia ja käytännöllisempiä. Taksit ja tavarankuljetusajoneuvot tulivat katuku vaan, ja virkamiehet ja lääkärit autoilivat päivittäisessä virantoimituksessaan. Suurin osa autoista tuotiin 1920- ja 30-luvulla Yhdysvalloista. Autoilua vastustettiin eniten maaseudulla, sillä hevoset säikkyivät uusia menopelejä. Lisääntyvä liikenne asetti myös maalaisteiden ylläpidolle uusia vaatimuksia.

Unelma omasta autosta

1930-luvulla auto oli itsestäänselvä osa modernia yhteiskuntaa. Toisen maailmansodan jälkeen autokanta kuitenkin ikääntyi, ja liikenteessä näkyi yhä yleisesti vuosisadan alun ajokkeja. Englantilaiset ja muut eurooppalaiset autot valtasivat markkinaosuuksia amerikkalaisten autojen tuontirajoitusten vuoksi. Ruotsin sosiaalidemokraattinen hallitus näki auton omistamisen myös työläisten ja alempien virkamiesten oikeutena, ja autojen lukumäärän kasvu oli Euroopan nopeinta.

1950-luku noususuhdanteineen muodostui ensimmäiseksi todelliseksi massa-autoilun vuosikymmeneksi. Autosta tuli liki perheenjäsen ja tärkeä statussymboli. Sillä ajeltiin sunnuntain huviretkille, tuttavien ja



sukulaisia tapaamaan, elokuviin ja marjastamaan. Mies rasvasi ja vahasi auton ja ajoi, vaimo luki karttaa ja valmisti retkieväät. Kolmen viikon kesäloma säädettiin laissa vuonna 1951, ja lomilla reissattiin kotimaassa teltaillen tai käytiin jopa Keski-Euroopassa. 1960- ja 70-luvut olivat asuntovaunumatkailun kultakautta.

Autoilu muuttaa maisemaa ja ammatteja

Autoliikenteen nopeus ja turvallisuus vaativat vuosisataisia maanteitä tasaisempia, suoremia ja leveämpiä kulkuväyliä, ja uutta tieverkkoa onkin rakennettu valtavalla nopeudella. Ruotsin ensimmäinen, betonipäällysteinen moottoritie avattiin vuonna 1954 Malmön ja Lundin välillä. Eniten moottoriteitä rakennettiin 1960- ja 70-luvuilla. Oikeanpuoleiseen liikenteeseen siirryttiin vuonna 1967. Bensiiniasemat kuuluivat teiden maisemaan jo 1910-luvulta lähtien, mutta moottoriteiden varsille perustettiin lisäksi "moottorihotelleja", motelleja, ja drive in -pikaruokapaikkoja.

Kaupunkien ulosmenoteiden varsille nousi automarketteja.

Massa-autoilu mahdollisti esikaupunkialueet ja satelliittikaupungit, joiden etäisyydellä varsinaisesta keskustasta ja työpaikoista ei ollut enää suurta merkitystä. 1950- ja 60-luvuilla arkkitehdit ja kaupunkisuunnittelijat esittivät le Corbusierin innoittamina huikeita visioita kaupungeista, joissa liikenne kulki betonipilareilla erotettuna asuin- ja liikerakennuksista. Suunnitelmia jopa toteutettiin monissa kaupungeissa, ja paljon vanhaa kaupunkimiljöötä ehdittiin tuhota.

Autoteollisuus alkoi Ruotsissa vuonna 1927, kun Svenska Kullagerfabrikenissa Göteborgissa aloitettiin Volvo-merkkisten autojen kokoonpano. Saabien valmistus alkoi vuonna 1947 Svenska Aeroplanin tehtailla. Autoteollisuuden nousu- ja laskukaudet ovat vaikuttaneet voimakkaasti tehdaspaikkakuntien väkimäärään, rakentamiseen ja kunnallisiin palveluihin. Vierastyövoimaa värvättiin varsinkin 1960-luvulla erityisesti Jugoslaviasta ja Suomesta.

Autoilu on tuonut mukanaan koko joukon uusia ammatteja. Ajurista on tullut

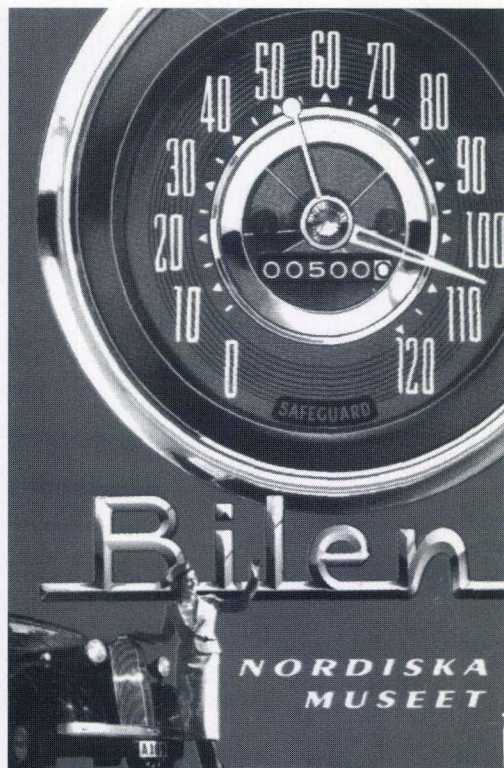
autonkuljettaja ja sepästä automekaanikko. Monet työskentelevät autojen valmistuksen, myynnin ja huollon parissa, toiset rakentavat teitä, valvovat liikennettä, opettavat ajotaitoa, korjaavat tai romuttavat autoja. Ruotsissa työskentelee nykyään noin 400 henkilöä auto- ja kuljetussektoreilla.

Amerikanrautoja, Hot Rodeja ja rättisitikoita

1950-luvun lopulla kaupunkien kaduille lipuivat raggarit amerikanraudoillaan. He pukeutuivat farkkuihin ja nahkatakkiin, auton antennissa lieppui ketunhäntä ja radiosta soi Elvis. Kysymyksessä olivat tavallisesti autoista kiinnostuneet työläisluokkaan kuuluvat nuoret, jotka koettelivat aikuisten määrittämiä rajoja. Lehdistö kohusi raggareiden rajusta alkoholinkäytöstä, olemattomasta sukupuolimoraalista, pikkurikkeistä ja poliisin kanssa käydyistä kärhämistä. Nuorisotelokuvat ja -romaanit saivat raggareista suosittun aiheen. Lauantai-iltojen cruisailuperinne oli voimakkaimmillaan 1970-luvulla, mutta elää yhä. Nuorten autoilu ei ole kuitenkaan ollut pelkkää näyttämisen halua, vaan maaseudulla auto on ollut usein ainoa keino päästä tansseihin tai pyörähtämään nakkikioskilla.

Autot ovat innoittaneet myös luoviin harrastuksiin. Hot Rodit ovat ennen vuotta 1948 valmistetuista amerikkalaisista autoista trimmattuja kilpa-autoja. Harrastus tuli Ruotsiin 1950-luvulla. Joidenkin harrastuksena on autonkorien taiteellinen maalaaminen tai autojen ikuistaminen valokuvalla. Toiset taas kunnostavat vanhoja hyrysysyjä tai kuuluvat veteraaniautoklubiin. Rättisitikka eli Citroën 2 CV, ei ole harrastajien mielestä pelkkä kulkuneuvo vaan elämäntapa. Pienempien ajokkien parissa puuhastelevat pienoismalliautojen rakentajat ja leikkiautojen keräilijät.

Autokilpailuista tuli kansanhuvia 1950-luvulla. Rallia ajettiin aluksi metsäteillä tavallisilla, hiukan trimmatuilla perheautoilla. Ralliautojen turvallisuuteen ja lisävarusteisiin alettiin kiinnittää huomiota vasta seuraavalla vuosikymmenellä. Samaan aikaan ilmestyivät mainokset ajokkien lykkiin ja naisiakin alkoi näkyä kuskeina.



Autoilun hinta ja tulevaisuus

Auton ansiosta etäisyydet ovat lyhentyneet ja yksilöllinen liikkumisen vapaus on lisääntynyt. Autoa käyttävät yhtä lailla miehet ja naiset; naiset tosin ajavat Ruotsissa kin miehiä harvemmin ja lyhyempiä matkoja. Naiset ovat myös harvemmin autonomistajia, ja autotallit ovat edelleen miehisiä valtakuntia.

Autoilulla on kuitenkin myös hintansa. Vaikka liikennesäännöt, ajo-opetus sekä autojen varustetaso ja turvallisuus ovat parantuneet jatkuvasti, maailmassa kuolee vuosittain puolisen miljoonaa ihmistä liikenneonnettomuuksissa. Vielä useammat vammautuvat. Autojen aiheuttamat saaste-, melu-, ruuhka- ja muut ympäristöongelmat pahenevat jatkuvasti ajoneuvojen määrän kasvaessa – miljardin auton raja maailmassa rikkoutuu vuoden 2035 vaiheilla. Ympäristöuhkista vakavimpia ovat infrastruktuurin hajoaminen tierakentamisen seurauksena sekä kasvihuoneilmiö ja otsoni-

kato, jotka saattavat vaarantaa koko ekosysteemin ja elämän edellytykset maapallolla. Ongelmia yritetään ratkaista kehittämällä teknologiaa ja puhtaita energianlähteitä. Yhteiskunta pyrkii ohjaamaan kehitystä laein, asetuksin ja veroin sekä ympäristösuunnittelun keinoin.

Näyttely Nordiska museetissa

Nordiska museetin näyttelyssä on esillä kolmisenkymmentä autoa, mm. Tukholman ensimmäinen auto, Léon Bollée vuodelta 1897. Vanhimpia sähköautoja edustaa Detroit Electric ja bensiinikäyttöisiä Benz. Nähtävillä on vuosisadan alun urheiluvaunuja, kuten Opel 1908, Cadillac 1906 ja T-Ford, 20- ja 30-lukujen edustusautoja, kuten Delage D8 vuodelta 1931, sekä varhaisimpia kansanmalleja, esimerkiksi Volkswagen 1200 ja Lloyd LP 400. Lisäksi esitellään ruotsalaista autoteollisuutta. Näytteillä on myös ruotsalaisten raggarien käytössä ollut amerikanrauta Chevrolet 210, Hot Rod, safarirallin voittaja-auto vuodelta 1965 sekä Segerssonin perheen rakas räppäritikka Artur.

Tasaveroisesti autojen kanssa on näyttelyssä esillä kaikenlaista autoiluun liittyvää

pikkutavaraa ja rekvisiittaa, joka valaisee nimenomaan autoilun kulttuurihistoriallista puolta: lakkeja, kanistereita, vahapurkkeja, perheenmäntien kirjailemia autotyynyjä, eväsrasioita ja retkiastiastoja, matkaoppaita, karttoja, Wunderbaumeja, maskotteja, suojalaseja, rallikilpailujen pokaaleja, leikki-autoja... Nähtävillä on myös autoiluun liittyviä valistusjulisteita, mainoksia, valokuvia ja elokuvia eri aikakausilta. Kiinnostavia ovat myös museon tiloihin tarkasti kopioidut vuosina 1947–61 toiminut ruotsalainen autokorjaamo ja 1950-luvun huoltoasema aitoine irtaimistoineen sekä Henryssonien perheen asuntovaunu tavaroineen. Perhe matkusti Eurooppaan joka kesä vuosina 1965–89, ja näyttelyvieras voi katsella myös perheen matkoillaan kuvaamia kaitafilmejä.

Marianna Niukkanen

Bilen. Näyttely Nordiska museetissa vuoden 1998 loppuun. Avoinna ti –su klo 11 – 17, to klo 20 asti. Saatavilla samanniminen näyttelyluettelo.

