

elämää, joten sen kiinnostavaksi tekeminen tällaisessa yhteydessä on haasteellista.

Pienenä lisäpiirteenä olisin kaivannut muidenkin kuin suuryritysten näkökulmaa tietokoneisiin 1960–70-luvuilla. Maahan oli tutkimuksen mukaan hankittu jo parikin sataa tietokonetta. Mil-laisiin yrityksiin ne menivät ja mitä niillä siellä tehtiin? Mikä näiden tietokoneiden vaikutus olisi tämän tutkimuksen rakenteelle ja tuloksille sekä kyseisten yritysten julkisuuskuvalle jää arvoitukseksi. Hyvänä esimerkkinä tarkoitamistani käsittelemättömistä, tutkimuksen kannalta mahdollisesti merkittäviä tapahtumista on se, kuinka perimätiedon mukaan Unic Oy investoi toimintansa alkuvaiheessa koko vuoden liikevaihtonsa hankkimalla yhden tietokoneen käyttöönsä.

Tutkija kertoo, että on rajannut haastateltavien lukumäärää, mutta olisi ollut hedelmällistä lisätä haastateltavia näkökulmien laajentamiseksi juuri tapahtumaketjujen valtavirran reunoilta. Tässä vaiheessa, kun haastateltavat vielä ovat haastattelukuntoisia, voisi löytää hyvinkin uusia näkökulmia nytkin käsillä olevasta tutkimusaiheesta. Puhutaanhan nyt ajasta, josta on kulunut osin jo yli 40 vuotta, eivätkä kaikki hankkeet ole suinkaan jääneet historiankirjoihin suurina menestyksinä.

Jatkossa lukisin mielelläni vastaavan tutkimuksen, mutta ehkä syvemmältä luotaavana mini- ja mikrotietokoneajan murroksesta 1970- ja 80-luvuilla.

Hannu Kokko

KTM Hannu Kokko on SysOpen Object Team Oy:n toimitusjohtaja.

Tulin pitkin Turun teitä...

Vähäkangas Ismo (toim.): *Sata lasissa*. Turun Historiallinen Yhdistys, Turun Historiallinen Arkisto 54: Kaarina 2000. 156 s.

Turun historiallinen yhdistys juhlisti auton ja erityisesti turkulaisen autoilun satavuotispäivää mielenkiintoisella artikkelikokoelmalla autoilun ja liikenteen historiasta. *Sata lasissa* keskittyy Varsinais-Suomen ja Turun liikenneolojen kehittymiseen, mutta muutamissa artikkeleissa käsitellään teemaa koko maan näkökulmasta. Tehdäänpä teoksesa yksi hyppäys 1700-luvun Brittein saarillekin.

Suomen ensimmäisen auton ongelma on kiinnostanut pitkään erityisesti mobilistiharrastajia. Useiden vuosien ajan lähes jokaisessa historiakirjassa on kritiikittä toistunut kamarineuvos Hjalmar Linderin nimi ensimmäisen auton omistajana. Tapani Mauranen ja Kimmo Levä ovat kirjassaan *Ostakaa automobiili* (Chronicon 1999) jo korjanneet vanhoja käsityksiä ja nostaneet esille Victor Forseliuksen nimen yhtenä ensimmäisistä autoilijoista ja esitelleet hänet ennen kaikkea suomalaisen autokaupan uranuurtajana.

Jukka Marttila jatkaa Victor Forseliuksen esittelyä *Sata lasissa* -kirjan mielenkiintoisessa artikkelissa *Satavuotisen autoilun alkuvaiheet Turussa*. Marttila

pyrkii osoittamaan Forseliuksen Benz Velo Comfortablen ensimmäiseksi suomalaisessa omistuksessa olleeksi autoksi. Kirjoittaja ei juuri esittele lähteitään, mutta erityisen mainitsemisen arvoinen on hänen löytämänsä tulliasiakirja, joka todistaa auton saapumisesta Turkuun vuonna 1900 Per Brahe -höyrylaivan kannella.

Kummastusta herättää kuitenkin se, ettei Marttila ole viitannut Levän ja Maurasen kirjaan kertaakaan. Lieneekö syynä se, että Mauranen ja Levä eivät kategorisesti nosta Forseliusta ensimmäiseksi, vaan ainoastaan yhdeksi ensimmäisistä auton omistajista. Ensimmäiset polttomoottorilla kulkevat autot tulivat kirjoittajien mukaan Suomeen jo elokuussa 1899, jolloin insinööri K.E. Ståhlbergin Suomen valokuvaus-, kauppa- ja tehdasosakeyhtiö toi maahan saksalaisen Patrian ja ranskalaisen Phoebuksen. Marttila puolestaan kumoaa nämä väitteet tyylysti: Phoebusta ja Patriaa ei voi pitää sananmukaisesti autoina, vaan ne lähentelivät rakenteeltaan moottoripyöriä.

Kiistely tästä aiheesta ei tunnu kovin hedelmällistä, vaikka sillä tietty kiinnostavuusarvo toki onkin. Suomen ensimmäinen automobiiliohjesääntö määritteli vuonna 1907 automobiilin konevoimalla kulkevaksi laitteeksi, joka ei kulkenut kiskoilla. Ehdot täyttäisivät sekä kolmipyöräiset ”autoset”, kuin myös 1800-luvulla käytössä olleet maantieteveturit eli maanteillä kulkeneet höyryvaunut. Victor Forseliuksen merkitys autoilun uranuurtajana sekä turkulaisessa että valtakunnallisessa mittakaavassa on joka tapauksessa kiistaton.

Suomalaisen autoilun alkuajoissa riittää toki muutakin tutkittavaa kuin en-

simmäisen auton ongelma. Hannu Salmi ja Juha Kaitainen tarkastelevat liikenneonnettomuuksia ja samalla kansan ja lehtien näkemyksiä autoilusta. Hannu Salmi on tarkastellut auton mukanaan tuomaa pelkoa ja kauhua jo tekniikan mentaalihistoriaa luotaavassa *Atoomipommilla kuuhun* -kirjassa. Teema jatkuu tässä teoksessa mukavasti varsinaissuomalaisesta näkövinkkelistä.

Onnettomuuksia, ihmisten tuntoja ja lehtien kirjoittelua tarkastelee hieman toisesta näkökulmasta Rauno Lahtinen artikkelissaan eläimistä kasvavan auto liikenteen uhreina. Lahtinen on luonut mielenkiintoisen katsauksen 1900-luvun ensimmäisiin vuosikymmeneihin. Kirjoittaja olisi voinut todeta myös liikenteen ja eläinten suojelun yhteisen historian: Zacharias Topelius kun perusti 1800-luvun lopulla ensimmäisen eläintensuojelujärjestön nimenomaan rahti- ja kyytihevosten ankaran kohtelun innoittamana. Tienpitoon liittyvät erilaiset näkemykset hevosten ja autoilijoiden välillä olisivat myös ansainnet huomiota. Sari Katajala-Peltomaa on kirjassa *Soraa, työtä, hevosia* (Tielaitos & Edita 1999) osoittanut, että vielä 1930-luvun lopulla osa hevostmiehistä pyrki autoteiden rinnalle rakennettaviin rinnakkaisiin hevosteihin. IKL teki asiasta jopa eduskunta-aloitteen vuonna 1938.

Timo Jalosen artikkeli Varsinais-Suomen linja-autoliikenteen alkuvaiheista ei juuri tarjoa uutta tietoa. Koko linja-autoliikenteen historia on jo melko tyhjentävästi käsitelty Matti Viitaniemen ja Aarre Mäkelän töissä. Lisäksi Pentti Keskinen on kirjassa *Uudenkaupungin Onnibussi* selvittänyt ensimmäisen suomalaisen bussilinjan historiaa.

Jari Kosman katsaus Suomen automarkkinoiden tilaan 1920-luvulla on sen sijaan vankkaa työtä. Mielenkiintoista on havaita amerikkalaisten autojen määrän nopea kasvu myös Suomen markkinoilla automarkkinoiden laajentuessa.

Autoliikenteen vaikutus kaupunkien kaavoitukseen ja yhdyskuntasuunnitteluun on tärkeä ja toistaiseksi vielä varsin vähän tutkittu aihe. Johanna Hankosen vuonna 1994 laatima väitöskirja *Lähiöt ja tehokkuuden yhteiskunta* loi pohjaa aihepiiriin tutkimukselle. Tässä teoksessa teemasta jatkavat, Turkuu esimerkkinään käyttäen, Markus Kivistö artikkelillaan autoliikenteestä, kaupunkitilasta ja modernisaatiosta sekä Henri Terho tutkimuksellaan kaupungin ensimmäisistä automarketeista. Nämä kaksi artikkelia muodostavat korkeatasoisen, terävästi argumentoidun ja kiinnostavan kokonaisuuden.

Turun yliopiston kansatieteen laitoksella laadittu kysely on tarjonnut Jussi Lehtoselle oivan lähdeaineiston suomalaisen kauppa-auton seitsenkymmenvuotisen historian tarkastelulle. Lehtonen on täydentänyt aineistoa omilla haastatteluilla sekä lehtiaineistolla. Lämminhenkinen artikkeli ”viettelysten vaunusta” on varsin viehättävä ja mielitoja herättävä. Omalla tavallaan nostalginen on myös Jaakko Suomisen artikkeli *Ihmeauto K.I.T.T ja muuta aatekoo-autoilua*. Artikkeli laajenee automaation ja autorekisterien kautta elektroniseen apukuskiin ja lopulta 1980-luvun teinien suosikkisarja Ritari Ässään.

Naisia liikenteen toimijoina tarkastellaan kahdessa artikkelissa. Marjo Kaartinen esittelee elämää pyörillä ennen autoja. Kaartisen mielenkiintoisia näkö-

aloja avaava kirjoitus pohjautuu lähinnä 1700-luvun kirje- ja päiväkirjamerkintöihin vaunujen käytöstä. On harmittavaa, ettei kirjoittaja ole löytänyt aihepiiristä suomalaista materiaalia, vaan tukeutuu etupäässä englantilaiseen aineistoon. Kaartinen korostaa vaunujen olleen samanlainen statussymboli kuin nykyään auto. Myös Marko Nenonen on tarkastellut hevosia ja vaunuja sosiaalisen aseman symbolina kirjassa *Maata, jäätä, kulkijoita* (Tielaitos & Edita 1999).

Vaunut olivat Marjo Kaartisen mukaan sukupuoleettomia laitteita, joita saattoivat käyttää yhtä hyvin miehet kuin naisetkin. Auto taas kiinnittyy enemmän miehiseen maailmaan. Naisien autoilusta on kirjoitettu vähän, kuten Miia-Susanna Koski artikkelissaan toteaa. Kosken tärkeästä aiheesta laatima artikkeli liikkuu hieman levottomasti Amelia Earhartista 1990-luvun nais-autoilijoihin.

Monia artikkeleita olisi parantanut keskustelu tuoreen suomalaisen tutkimuksen kanssa. Muun muassa Tielaitoksen vuonna 1999 julkaisema kolmiosainen kirjasarja on saanut vain muutamien viitteiden osakseen. Sata lasissa ei prameile ulkoasullaan, mutta sisältönsä puolesta se on vahvaa työtä. Ismo Vähäkankaan toimituksellinen työ on karsinut enimmäkseen virheet ja samalla luonut kirjasta jännevän ja kiinnostavan kokonaisuuden.

Kimmo Antila