

MOOTTORIMIEHET JA OHJAUSPYÖRÄÄ HOITAVAT NAISET

AUTOILU SUKUPUOLIHISTORIAN NÄKÖKULMASTA

1900–1920-LUVUILLA

Teija Försti

Autoon liittyi 1900-luvun alussa käsityksiä vauraudesta, voimasta sekä vapaasta ja yksilöllisestä liikkumisesta. Sekä mielikuvissa että reaalisesti auto teknisenä välineenä kuului miehiseen elämäntapaan, kun taas ensimmäisistä myynti-ilmoituksista lähtien nainen on esitetty auton esteettisenä koristeena. Artikkelissa tarkastellaan autoilun ja sukupuolen yhteyttä 1900-luvun alkuvuosikymmeninä, jolloin myös sukupuolijärjestelmä oli murroksessa.

”Olin ensimmäinen nainen, joka ajoi omaa autoa Suomessa. Tohtori Karolina Eskelin oli jo sitä ennen ajellut Helsingin kaduilla isänsä autolla. Herrat olivat niin kohteliaita, että heittivät likaa ja lastuja hänen päälleen. Autoileva nainen oli kai heidän mielestään sietämättömän vallankumouksellinen näky ja tunkeutui röyhkeästi heidän pyhälle yksityisalueelleen...”¹

Veistonopettaja Helmi Tengén (1875–1971) muisteli näin *Seura*-lehdessä 1960-luvun lopulla. Hänen muistoissaan naisten autoilu oli tunkeutumista miehiseksi mielletylle alueelle. Unioni Naisasialiitto Suomessa ry:n iäkkään aktiivin Tengénin valokuva autonsa vierellä järjestön kalenterissa vuonna 2002 herätti aikanaan minut, ajokortittoman ja henkilöautoiluun kriittisesti suhtautuvan kulttuurihistorian opiskelijan, pohtimaan autoilua historiallisena ja kulttuurisena ilmiönä. Pohdinta johti tekemään pro gradu -tutkielman, johon tämä artikkeli perustuu.

Tarkastelen seuraavassa autoilua Suomessa sukupuolihistorian näkökulmasta ajanjaksolla 1900-luvun alusta 1920-luvun loppuun. Teoreettisesti sukupuolihistoria tarkoittaa sellaista tutkimusotetta, jossa tapa käsittää sukupuolisuus ymmärretään historiallisesti ja kulttuurisesti muuttuvaksi. Sukupuolta tuotetaan aina tietystä historiallisesta ajasta ja paikasta. Tarkasteluni keskeinen kysymys on, miten sukupuoli ja autoilu sekä auto liitettiin toisiinsa auton käytön historian alkuvuosikymmeninä. En siis pohdi tässä auton teknistä kehitystä vaan kysyn, miten mieheyttä ja naiseutta tuotettiin puheissa ja kirjoituksissa autoilusta ja autoista.

Sukupuolijärjestelmän analysoinnissa keskiössä ovat miesten ja naisten välinen vuorovaikutus sekä sukupuoliero. Joan W. Scott toi sukupuolijärjestelmän pohdintaa historiatieteeseen 1980-luvulla. Scottin mukaan ihmisten välisissä sosiaalisissa suhteissa tuotetaan ja uusinnetaan sukupuolieroa, johon liittyy aina myös kysymys valtasuh-



Uusi nainen ratissa: Puolalaissyntyinen, ranskalainen taiteilija Tamara de Lempicka esitti itsensä vihreän, modernin Bugatin ratissa teoksessa "Muotokuvani"(1925). Lähde: Saksalainen postikortti, Tamara de Lempicka, *Auto-Portrait*, kirjoittajan kokoelma.

myös kytketty kulttuurisesti miehiseen seksuaalisuuteen. Auto on nähty maskuliinisen voiman ja itsenäisyyden sekä sukupuolisen kyvykkyyden symbolina.⁴

Autoilun ensimmäisessä aallossa "autoilijaksi" kutsuttiin myös niitä autonomistajia, jotka eivät itse autoa ajaneet vaan ratin takana istui kuljettaja. Muodollisesti sukupuolineutraalilta kuulostava sana "autoilija" viittasi lähes aina miessukupuoleen, toisaalta yleisesti käytettiin myös nimityksiä "automies" tai "moottorimies", jotka suoremmin kertoivat autoilun ja muiden moottoriajoneuvojen liittämistä miehiseen sfääriin ja miessukupuoleen. Käytännössä esimerkiksi mainostekstinä saattoi lukea "Kaikkien moottorimiehien suosikki on Raleigh" ja kuvassa moottoripyörää ajoi nainen.⁵

teista. Kulttuurihistorioitsija Anne Ollila pitää sukupuolijärjestelmä-nimitystä hyvänä siksi, että järjestelmä sanana kertoo kyseessä olevan ihmisten luoma ja ylläpitämä kulttuurinen järjestelmä, jossa ei ole mitään "luonnollista" tai valmiiksi annettua.²

Auton käytön historian alussa autoilu määrittyi maskuliiniseksi toiminnaksi. Vapaan ja yksilöllisen liikkumisen mahdollisuus liitti sen miehiseen, julkiseen elämäntyyliin, ennemmin kuin naisiseen, yksityiseen, kotiin ja äitiyteen sidottuun feminiiniseen elämäntyyliin. Auto oli ja on edelleen myös sukupuolittunut materiaallinen esine. Raskaiden automobiilien edustama uusi tekniikka ja siihen liittyvät mielikuvat määrittivät autot maskuliinisiksi. Ensimmäiset autot olivat kalliita ylellisyysesineitä, joiden hankkiminen oli harvojen etuoikeus.³ Auto on usein

SUOMEN AUTOISTUMINEN 1900–1920-LUVUILLA

Suomen autoistuminen tapahtui hitaasti ja myöhään kuten monet autoilun historiaa tutkineet ovat todenneet.⁶ Jukka Marttilan mukaan ensimmäisen suomalaisen hankkiman ja omistaman auton, Velo Comfortin, toi Suomeen turkulainen kauppaneuvos Viktor Forselius toukokuussa 1900.⁷ Kysymys ensimmäisestä autosta ja autoilijasta Suomessa on kiinnostanut erityisesti autohistorian tutkijoita ja vanhojen autojen harrastajia. Varsinaisena auton käytön pioneeri on syytä mainita kamarijunkkari Hjalmar Linder, joka omisti useitakin autoja ja jonka autoilusta on kirjoitettu monissa julkaisuissa. Linder ei tietävästi ajanut autojaan itse.⁸ Autokaupan alalla vaikutusvaltaisimpia hah-

moja oli Sergej Nikolajeff Jr., joka aloitti vaatimattoman autovälityksen vuonna 1905 ja avasi ”Pohjoismaiden suurimmaksi autopalatsiksi” mainostetun liikkeensä Helsingissä vuonna 1913.⁹

Ennen kansalaissotaa autoilu oli vielä harvojen ja valittujen elitististä urheilua, ja autolla oli tuolloin enemmän näyttö- kuin käyttöarvoa. Autoliikenteelle sopimaton tieverkosto ja Suomen ilmasto teki henkilöautoilusta väistämättä kausittaisen harrastuksen. Autojen vaikea saatavuus ja niiden korkea hinta rajoitti käyttäjäkuntaa.¹⁰

Ensimmäisen maailmansodan aikana (1914–1918) autojen tuonti Suomeen laski lähes kokonaan. Itsenäistyneen Suomen ajautuminen kansalaissotaan sekä elintarvike- ja polttoainepula eivät myöskään edesauttaneet autojen tuonnin elpymistä. Kansalaissodan aikana autoilu oli kontrolloitua sekä sisä- ja turvallisuuspoliittisista syistä että polttoainepulan vuoksi aina vuoteen 1920 asti, jolloin autojen käyttöä rajoittanut lupakäytäntö lopetettiin. Talouden epävakaus ja autoihin kohdistuneet korkeat tullimaksut pitivät Suomen autokannan suppeana vielä sodan jälkeisinä vuosina. Autojen tuonnissa ja rekisteröinnissä tapahtui vuosina 1923–1928 nopeaa kasvua Suomen talouden positiivisen kehityksen myötä. Jari Kosman mukaan autoistumiseen vaikuttivat myös autokaupan maksujärjestelyjen kehitys sekä autojen luotettavuuden, käyttökelpoisuuden ja hintatason kehitys kuluttajamyönteisempään suuntaan.¹¹

Ammattiliikenteellä oli keskeinen merkitys Suomen autoistumisen kehityksessä. Myös kieltolaki vaikutti autojen lukumäärän kasvuun. Autoilla saatiin toimitettua alkoholi rannikolta nopeasti sisämaahan, ja myyntituloilla saaduilla varoilla voitiin ostaa uusia autoja sekä salakuljetukseen että lailliseen käyttöön.¹²

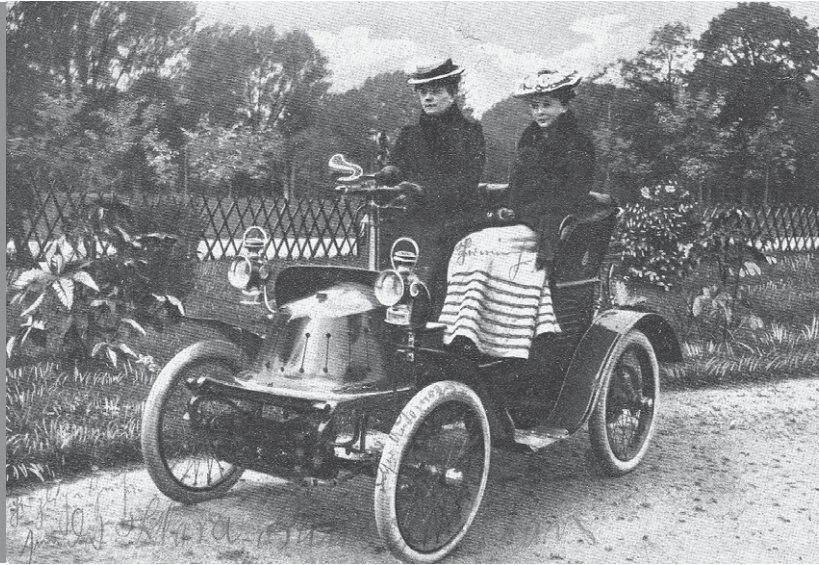
Tarkastelemallani ajanjaksolla myös käsitykset autoista muuttuivat niiden yleistyessä ja vakiintuessa hyötykäytössä. Ensimmäiset autot 1900-luvun alussa herättivät monenlaisia tunteita ilmestytessään kaduille ja maanteille. 1920–1930-lukujen taitteessa autosta oli tullut jo osa liikennejärjestelmää, vaikka suurin osa kansasta kulki maanteillä vielä jalan, polkupyörällä tai hevosella.¹³

Teknisiin innovaatioihin liittyviä tunteita tutkinut kulttuurihistorian professori Hannu Salmi toteaa, että menneisyyden kokemusmaailmaa ei voi koskaan kuvata koherenttina tunteena tai yhtenä mentaliteettina. Myös autoihin liittyvät tunteet ja välitön kokemus niistä olivat erilaisia riippuen sosiaalisesta perspektiivistä. Maaseudulla autot herättivät jopa pelkoa jalan ja hevoskärryillä kulkevissa, kun taas arvokkaiden autojen omistajille auto oli statussymbolina lähes pyhä.¹⁴

Autojen ja hevosten kohtaamisista kirjoiteltiin paljon aikalaislehdissä.¹⁵ Eräs Suomen ensimmäisistä naispuolisista autoilijoista, opettaja Helmi Tengén muisteli autoilunsa alkua seuraavasti: ”Kun hevoset pelkäsivät, pysäytin auton ja puhuin. Kun hevonen kuuli ihmisen äänen autosta, se rauhoittui tavallisesti.”¹⁶ Kirjoitukset onnettomuuksista olivat yleisempiä kuin edellinen harvinaisen harmoninen muistelu.

Kirjoittelun muututtua autoilumyönteisemmäksi 1920-luvulla alettiin lehtien kolumneissa ja yleisöosastokirjoittelussa moittia autojen edessä hyppiviä jalankuljoita, jotka eivät ymmärtäneet uusia liikennesääntöjä ja autoistumisen myötä muuttuneita katuja. Erityisesti jalankulkevia naisia saatettiin kutsua päättömiksi kanoiksi tai hätääntyneiksi ankoiksi.¹⁷ Suomen Kuvalehden jutussa ”Mitä automiehillä on sydämillä” vuonna 1927 autoilijoiden silmissä armon saivat vain ”hienohelmaiset, silkisukkaiset naiset, jotka hame polvien yläpuolella loikkivat kuraa karkuun”, ja jotka visusta varoivat joutumasta lähelle autoa. Kyseisen Suomen Kuvalehden erityisen autonumeron ”autoilija” oli kirjoituksissa eksplisiittisesti miespuolinen, vaikka reklaa-

Varhaisissa kuvissa autoa ohjasivat arvokkaat, yläluokkaiset naiset. Saksalainen postikortti vuodelta 1903, kirjoittajan kokoelma.



missa Studebakerin rattiin pääsi myös nainen kuten monissa muissakin 1920-luvun automainoksissa.¹⁸

OHJAUSPYÖRÄÄ HOITAVIA NAISIA

Varhaisia automobiileja ohjanneet naiset herättivät hämmennystä ja kiinnostusta. Heidän rohkeuttaan ihailtiin, mutta useimmiten perinteisen sukupuolittuneesti. Naisautoilua vastustavien puheissa 1900-luvun alussa kuului käsitys naisesta heikompana sukupuolena. Naisten autoiluun kielteisesti suhtautuvat tahot perustelivat naisen kykenemättömyyttä oppia ajamaan autoa biologisilla, ”luonnollisilla” syillä; fyysinen heikkous, alhaisempi äly, epävakaisuus ja naisten sairauksiksi luokitellut ns. hermotaudit ja hysteria tekivät heidän mielestään teknisen ja raskaan laitteen ohjaamisen naiselle sopimattomaksi. Naisten autoilua vastustavien puheissa ja kirjoituksissa autoa ohjaavan naisen feminiinisyyttä myös kyseenalaistettiin.¹⁹

Julkinen katutila ja vielä kaduilla harvinaiset ja huomiota herättävät autot olivat aluetta, joiden sopivuus naisille herätti kysymyksiä myös Suomessa. Esimerkiksi katsastusmies Pehr Blom esitti vuonna 1913 Helsingin maistraatille kysymyksen naisten oikeudesta harjoittaa autoliikennettä. Maistraatti kysyi asiassa edelleen poliisimestari Walmqvistin mielipidettä.²⁰

Poliisimestarin kirjeessä 23.4.1913 vastaus on kielteisen jyrkkä: ”Hvad beträffar kvinnors godkännande att föra automobil, anser jag ej kunna förorda sådant, såvidt därmed afses yrkesmässig betjäning af allmänheten.”²¹ Poliisimestari ei voinut puoltaa naisten autonkuljettamista, jos tällä tarkoitettiin ammattimaista yleisöpalvelua.

Maistraatti ei voinut kieltää naisten autoilua kokonaan, koska voimassa olevat järjestysäännöt eivät asettaneet sille esteitä. Maistraatti päätyi kuitenkin suosittelemaan, että naisia ei ainakaan toistaiseksi hyväksyttäisi kuljettajiksi ammattimaiseen liikenteeseen. Ehdoksi naisten autoilulle esitettiin myös pukeutumista sellaisiin vaatteisiin,

joista ei aiheutuisi haittaa auton ohjaamiselle. Ulla-Maija Sornikivi ehdottaa tämän tarkoituksenaan mahdollisesti sitä, että naisten oli autoillessa vältettävä liian tiukkoja hihoja, jotka estäisivät käsien vapaan liikkuvuuden, tai leveitä ja pitkiä hameenhelmoja, jotka saattaisivat olla tiellä lattiapolkimia käytettäessä.²²

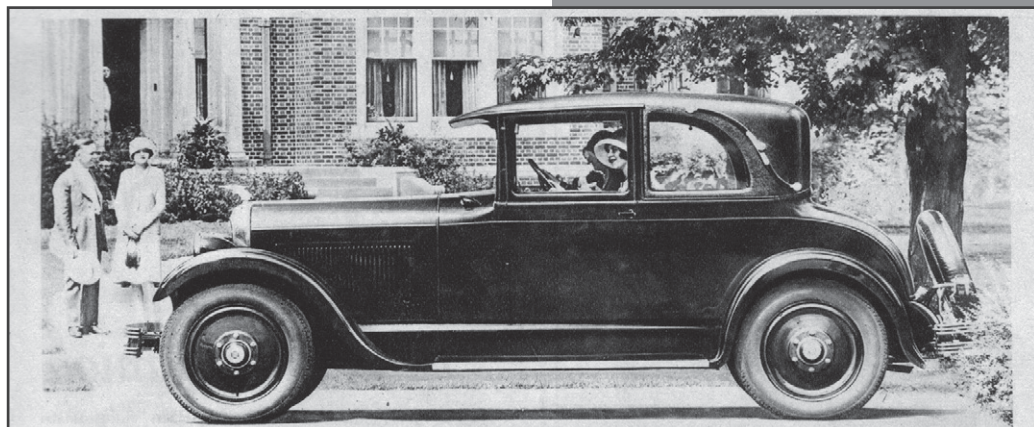
Ensimmäiset autot olivat raskaita käynnistää ja ohjata. Rengasrikot olivat tavantomaisia autoiluun sopimattomilla maanteilla. Auto saattoi koska tahansa pysähtyä, jolloin oli hypättävä ulos käynnistämään sitä uudelleen. Autoilu vaati näin ollen erityistä pukeutumista. Autoilijoiden, niin yksityisautojen kuljettajien kuin ammattiautoilijoidenkin, asuun kuului yleensä nahkainen ajokypärä tai lakki, ajohanskat ja takki, sekä usein myös suojalasit. Vaatteiden tuli olla lämpimiä ja suojata tuulelta ja liialta. Varhaisissa piirroksissa, maalauksissa ja valokuvisissa naiset suojaavat autoissa päättään tuulelta

ja auringonpaisteelta huiveilla ja suurilla hatuilla. Historioitsija Virginia Scharffin mukaan miesautoilijoiden takit, suojalasit ja järkevät hatut viestivät maskuliinisuudesta toisin kuin naisten vähemmän tarkoituksellomukaiset puvut pitkin helmoineen.²³

Muotibisnekseltä ei kuitenkaan jäänyt huomioimatta ne uudet mahdollisuudet, joita autoilevat naiset tarjosivat. Jo vuonna 1904 amerikkalaisen *Motors*-lehden muotikolumnisti rekisteröi autoilumuodissa tapahtuneet muutokset:

”First, automobile togs were clumsy with no suggestion of graceful lines, then they evolved into garments of style... They are always more useful and more practical than first glance discloses.”²⁴

Naisille suunnatuissa automainoksissa korostettiin auton käsittelyn helppoutta ja ulkonäköseikkoja. Lähde: Korpivaara&Halla Oy:n Studebaker-mainos, *Suomen Kuvalehti* 12/1927, ilmoitus sivu.



Mielihyvällä näyttää **STUDEBAKERIN** omistaja vaunuansa, sillä se todistaa hänen erinomaista makuaan ja eittämätöntä arvostelukykyään. Omaten tosi sirouden tenhovoiman, tekniikan mestariluomana on Studebaker vaunu, jota toistenkin kuuluisien vaunujen omistajat yksimielisesti kiittävät. Silmäähivlevässä kauneudessa, mukavuudessa ja loistossa kuvastuu Studebakerin lumoava vaikutus, sekä sen käsittelyn helppoudesta – vertaansa vailla katuliikenteessä ja maanteilla.

★

Pääedustaja Suomessa: **KORPIVAARA & HALLA O/Y** Helsinki, Itä-Heikink. 9
Puhelimet 85 69, 60 01 ja 59 44

Moottori -lehdessä vuonna 1929 esiteltiin naisille ”vauhtikauden vaatekertoja” eli puvunkankaita, joiden kuvioissa näkyi mm. ”Firestonen renkaiden tutut ristikot”, jäädyttäjiä, moottorin osia ja jopa ”maanpinta sellaisena, kuin se näyttää autoilijasta hänen juuri sivuuttaessaan puolentoista sadan kilometrin tuntinopeuden”.²⁵

NAISAUTOILIJOITA ARKISTOJEN JA MUISTOJEN VALOSSA

Ulla-Maija Sornikivi on tutkinut varsin perusteellisesti ajoneuvojen rekisteröinnin, katsastuksen ja kuljettajantutkintojen historiaa. Kun autoja alkoi olla liikenteessä jo useampia, syntyi tarve niiden tunnistettavuudelle ja uusille asetuksille. Ajolupa eli ajokortin esimuoto tuli käyttöön vuosisadan alussa, jolloin siitä tuli määräykset kaupunkien järjestyssääntöihin. Helsingissä automobiili liikenteen järjestyssäännöt annettiin heinäkuussa vuonna 1907, ja ensimmäisen ajoluvan sai kuukautta myöhemmin kirjailijana ja kustantajana tunnetuksi tullut Yrjö Weilin. Turku sai vastaavat järjestyssäännöt vuonna 1910. Tiedossa ei ole, kuinka paljon ajolupia myönnettiin vuosien 1907 ja 1914 välillä, koska katsastusmiehet pitivät konttoreita ja kortistoja kodeissaan kukin omalla tavallaan. Suomen itsenäistyttyä autojen rekisteröinti, katsastus ja ajoluvan myöntäminen yhtenäistyivät vuonna 1922, kun koko valtakuntaa koskevat säännökset tehtiin.²⁶

Autoilevien naisten tarkkaa lukumäärää on hankala selvittää, koska monet ajoivat aviomiehensä tai isänsä omistamilla tai nimiin rekisteröidyillä autoilla. Tilanne on ollut samankaltainen myös muualla maailmassa.²⁷ Pääkaupunkiseudun naispuolisista autoilijoista löytyy esimerkiksi sirpaleisia arkistotietoja Helsingin Poliisilaitoksen Liikennetoimiston yksityisautoluetteloista, ajolupaa anoneiden hakemuksista ja Helsingin Maistraatille jätetyistä elinkeinoilmoituksis-

ta ennen vuotta 1922. Helsingissä vuonna 1912 Hilma Irene Helenius, Ellen Jegoroff ja Bertha-Olivia Löfvström jättivät elinkeinoilmoituksen vuokra-auton pidosta. Samana vuonna Henrika Ahola sai järjestyksnumerot 80 ja 87 autoilleen. Helsingin poliisin pitämään yksityisautoluetteloon on kunkin autolle merkitty useita kuljettajia.²⁸

Helsingin maistraatti ei vuonna 1913 katsonut ammattimaisen autonkuljetuksen sopivan naisille. Taksin historiaa tutkineen Tapani Maurasen mukaan ensimmäiset vuokra-automobiilien kuljettajat liikkivat usein sallitun ja laittoman rajoilla niin liikennekulttuurissa kuin muutenkin. Vuokra-autoilla ajeltiin kaupungin huvituksiin ravintoloihin ja bordelleihin. Myöhemmin kieltolain aikaan osa takseista oli mukana pirtunkuljetuksessa. Vuosina 1906–1917 Helsingissä 15 naista ilmoittautui ammattimaisen autoliikenteen harjoittajaksi, joita yhteensä oli hiukan yli 300. Muutamat toimivat automobiiliyrittäjinä vain hetken, mutta monet pysyivät alalla vuosia. Sota lopetti vuokra-autotoiminnan, joten kovin pitkä ei kenenkään ura vuokra-automobiiliyrittäjinä ollut.²⁹

Helmi Tengén oli Suomen ensimmäisiä oman auton omistaneita naisia, joka ei käyttänyt ammattikuljettajaa, kuten tapana useimmiten vielä 1920-luvulla oli, vaan hän ajoi autoaan itse. Tengén muisteli aikalaisansa, Suomen ensimmäisen naistohtorin Karolina Eskelinin (1867–1936) saamaa huomiota ja omia autokoulukokemuksiaan *Aamulehdessä* vuonna 1968 seuraavasti:

”Kyllä miehet tottuivat pian siihen, että minä ajoin. Olihan minulla niin miehinen ammattikin. Mutta tohtori Karolina Eskelinillä oli paljon vaikeampaa. Kun hän ajoi avoautollaan, herrat kunnioittivat häntä niin, että viskelivät hänen päälleen hiekkaa ja lastuja. Kun kävin ajokoulua, siellä oli samanaikaisesti viisi miestä ja minä. Insinööri piti meille kovaa koulua, hän piirteli isolle taululle tilanteita ja sanoi aina: Jos ajat näin,

Naispuolisia autoilijoita esitettiin vitseissä ja pakinoissa usein koomisen kuljettajan roolissa. *Naiskuljettajan päiväkirjasta* -pakinassa roolit vaihtuivat, kun vaimo tarinan lopussa kuljettaa korttinsa menettäneen aviomiehensä poliisikamarille. Lähde: *Moottori* 12/1927, s.1–3.

niin kortti pois ja linnaan. Tätä 'kortti pois ja linnaan' hän hoki koko opetuksen ajan eikä paljon muuta selittänyt. Miehet olivat kalpeita, mutta minua nauratti.”³⁰

Helmi Tengénin muistelu kertoo kiinnostavasti siitä, miten hän itse eletyn elämän ja kokemustensa läpi näki sukupuolen ja autoilun suhteen. ”Miehisellä ammatilla” hän viittaa poikien veistonopettajan ammattiinsa, joka hänen näkemyksensä mukaan teki ympäristölle hyväksyttävämmäksi sen, että hän ajoi autoa. Siteerauksesta voi tulkita myös ylpeyttä pärjäämisestä miehiseksi mielletyllä alueella. Vuonna 1913 uudella Opelillaan ajelleen Karolina Eskelinin ”herroilta” saamasta ikävämmästä huomiosta Tengén puhui useissa lehtihaastatteluissa 1960-luvulla.³¹

Tengénin muistot ja kommentit muistuttavat PsT Anu Sirénin haastatteleminen 1950–1960-luvulla ajokortin saaneiden naisten autoilukertomuksia. Auto yleistyi tuolloin kotitalouksien käytössä. Sirénin haastattelemat naiset olivat autoilun aloittaessaan kohdanneet jopa ääneen lausuttuja epäilyjä moraalisen puhtautensa menettämisestä liikkumisen lisääntymisen myötä. Kertomukset heijastelivat käsitystä liikenteen mieltämisestä miehiseksi alueeksi. Sirén toteaa, että haastattelujen valossa naisten autoilun aloittamista voi pitää tunkeutumisen miesten alueelle ja ympäröivää yhteiskuntajärjestystä uhanneena.³²

Karolina Eskelin oli poikkeuksellisesti ainoana naisena mukana perustamassa elitististä ”herrainklubiksi” kutsuttua Suomen Automobiili Klubia, jonka toiminnan



tavoitteena oli sekä jäsenistön etujen ajaminen että Suomen tehokas autoistuminen. Ensimmäinen kokous pidettiin hotelli Kämpissä jo vuonna 1914, mutta klubin perustaminen aktualisoitui vasta itsenäistymisen ja Kansalaissodan jälkeen. Perustamiskokous pidettiin vuonna 1919.³³ Suomen Automobiili Klubin jäsenistöön kuului alusta lähtien naisjäseniä, vaikkakin heitä oli selkeä vähemmistö. Vuoden 1923 lopulla jäseniä oli 321, joista naisia oli 16 ja ei-helsingiläisiä 128. Vuoden 1924 lopulla jäsenmäärä oli 396, joista naisia oli 21 ja muualta kuin Helsingistä olevia jäseniä 170.³⁴ Vuoden 1926 lopulla jäsenmäärä oli jo 684, joista naisia oli vain 39.³⁵

Klubin ensimmäisiä naisjäseniä olivat rouva Elin Krogus ja neiti Dagny Krogus Helsingistä, rouva Anna Björkenheim Somerolta sekä neiti Asta Winter (myöh. Brofeldt).³⁶ Dagny Krogus (s. 1902) Munkkiniemestä suoritti ajokokeen kesäkuussa 1919 vain 17-vuotiaana, ja saman vuoden syyskuussa ajokokeensa suoritti toi-

nen munkkiniemeläinen nuori nainen, Brita Saurén (s. 1901).³⁷

Munkkiniemen Pensionaatin pitäjä, eronnut yrittäjänainen Sofia Sjöstedt ja tyttärensä Mary olivat niitä harvoja, jotka saivat Kauppa- ja Teollisuuskomissionilta erityisluvan ajaa autoa vuonna 1918, jolloin autoilu oli luvanvaraista mm. turvallisuuspoliittisista syistä. Sjöstedtien luvan perusteluissa luki, että autoa saa ajaa ”hotellin asioilla”.³⁸ Syyskuussa 1918 ajolupia oli myönnetty 65 autolle ja 30 moottoripyörälle Kauppa- ja Teollisuuskomissionin kulkulupatoimiston katsauksen mukaan. Lupien määrä pieneni vielä syksyn kuluessa.³⁹

Autoilun yleistymistä 1920-luvun aikana ja sen sukupuolittunutta luonnetta kuvaa seuraava sitaatti nimimerkki C-a:n jutusta ”Ohjauspyörää hoitavilla naisilla on sananvuoro” *Moottori*-lehdessä (8/1928):

”On omituista, että naispuolinen autoilija edelleen herättää erikoista huomiota, niin moitteeton kuin hänen ajotapansa onkin ja niin vähän silmiinpistävä kuin hänen henkilökohtainen esiintymisensä lieneekin. Häneen tuijotetaan kuin olisi hän jonkinlainen ilmiö eikä suinkaan ajatella, että ilmiö on sängen arkipäiväinen ja lisäksi kaikkea muuta kuin uusi.”⁴⁰

Naisautoilijoiden lukumäärä oli kuitenkin vielä 1920-luvulla varsin vähäinen. Esimerkiksi Hämeen läänissä 1920-luvun jälkipuoliskolla oli 17 naispuolista auton omistajaa eli alun toista prosenttia koko henkilöautojen lukumäärästä, joka oli

1364.⁴¹ Kertomuksia ja muistoja ensimmäisistä autoilevista naisista on myös tallentunut valokuviin ja muistitietoon. Ajolupien tai rekisteröityjen autojen määrä eivät myöskään kerro täsmällisesti sitä, kuinka paljon ja ketkä autoa todellisuudessa ajoivat vuosisadan alussa.

SUKUPUOLITTUNUT AUTO

Virginia Scharffin mukaan käsitykset oikeasta maskuliinisuudesta ja feminiinisuudesta vaikuttivat niihin esittämisen tapoihin, joilla auton teknisiä muutoksia vaikeasti käynnistettävistä kulkuneuvoista helpommin ohjattaviksi kuvailtiin ja markkinoitiin Yhdysvalloissa. Autoilua helpottavia teknisiä innovaatioita pidettiin liian feminiinisinä ja niitä perusteltiin eri tavoin, jotta dikotomisemat käsitykset maskuliinisesta voimasta ja feminiinisestä heikkoudesta eivät horjuisi.⁴²

Yksi selkeä muutos oli käynnistystavan muutos veivistä ns. ”self-starteriin” eli start-

Edistyksen miehellä oli auto jo 1920-luvulla, ja nainenkin saattoi sellaisen saada, jos oli kiltti. Nainen auton ratissa yleisty mainonnassa nopeammin kuin liikenteessä. Automainos *Suomen Kuvalehdestä* vuodelta 1928.



timoottoriin, jolloin auton pystyi käynnistämään kuljettajanpaikalta. Ensimmäinen ”self-starter” oli Cadillac-autossa vuonna 1912.⁴³ Tämä vähensi likaantumista, voimankäyttöä ja veivikäynnistyksen aiheuttamia onnettomuuksia. Auton käynnistämistä veivillä ei pidetty naiselle sopivana myöskään asentonsa vuoksi, joten ”self-starteria” mainostettiin Yhdysvalloissa erityisesti naisille ja feminiinisenä lisävarusteena, vaikka muutos oli todellisuudessa tervetullut myös miehille.⁴⁴

Suomessa tekniikan tohtori Yrjö Talvitie kirjoitti *Automobiiliopissaan* (1928) ”käyntinpanomoottorin” olevan suuri helpotus autoilijalle. Hän piti edistyksellisenä sitä, että Amerikassa kaikkein halvimmassa mallissaakin, jopa Fordeissa, oli sellainen.⁴⁵

Autohistorian mullistuksia vuonna 1908 oli Henry Fordin T-malli, amerikkalaiselle ”jokamiehelle” suunnattu sarjavalmisteinen auto, joka mahdollisti autoilun laajemmalle käyttäjäkunnalle. Samana vuonna Ford osti vaimolleen Claralle sähköauton, jota Amerikassa markkinoitiin naisille sopivana hajuttomana, meluttomana ja helppona autonä. Sähköautolla ei myöskään ollut mahdollista ajaa pitkiä matkoja, joten sen katsottiin sopivan erityisen hyvin naisille. Fordin mielestä nainen ei sopinut ratin taakse, mutta lopulta yrityksen oli pakko vastata Fordilla autoilevien naisten kasvaneeseen lukumäärään. Yhtiö julkaisi pamfletin *The Woman and the Ford*, jossa se yhdisti naisten sosiaalisen emansipaation ja T-mallin toisiinsa yllätyksellä auton naiselle tarjoamaa mahdollisuutta laajentaa horisonttia ja osallistua eri aktiviteetteihin aivan uudella tavalla: ”More than any other – The Ford is a Woman’s car.”⁴⁶

Autojen muotokieli kehittyi ensimmäisinä vuosikymmeninä hevosettomia vaunuja muistuttavista kulkuvälineistä kokoteräksiksi umpiautoiksi. Auton ikkunoiden ja katon alle saattoi nyt kätkeytyä niin katseilta kuin tuulelta ja sateelta. Timo Kalanti on

kiinnostavasti kuvannut autoa tilassa liikkuvana piilopaikkana tai metalliin verhottuna marginaalitulana, jossa ollaan koko ajan kodin ja julkisen tilan rajapinnalla. Loistoautot alkoivat muistuttaa porvarillisen kodin salonkia puupanelointineen ja -koristeineen, paksuine mattoineen ja nahkaistumineen. Autosta tuli entistä selkeämmin yksityinen tila julkisessa.⁴⁷ Auto suljettuna tilana teki siitä myös porvarilliselle naiselle sopivamman kulkuvälineen. Kodin ja julkisen tilan rajaa ei tarvinnut ylittää, kun auto-koti koko ajan pysyi mukana.

Suomen Moottorilehdessä kerrottiin Suomen Automobiili Klubin kesäkilpailuista elokuussa 1926, joissa huomiota herättivät pari ”umpivaunua”. Ajajat ja matkustajat istuivat lehtijutun mukaan vaunuissaan saateesta ja tuulesta piittaamatta kuin konttorissaan. ”Konekirjoittajattaret kuulemma vain puuttuivat!”⁴⁸ ”Automiehet” ottivat ilolla vastaan Suomen oloihin paremmin sopivat umpivaunut myös *Suomen Kuvalehden* autonumerossa vuonna 1927.⁴⁹

AUTOILEVAN NAISEN REPRESENTAATIO LEHDISSÄ JA KIRJALLISUUDESSA

”Sitten minulla on mitä piinallisintä kirjoittamisen aihe, joka vielä pitää käsitellä: nainen ja auto. [...] Tehän tiedätte jo muutenkin, minkälainen on nainen, ja teistä lienee ilman muuta selvää, että nainen ja auto oikeastaan sangen huonosti sopivat toisilleen. Tämä ei merkitse sitä, että nainen sopisi huonosti autoon. Päinvastoin hän sopii sinne erinomaisesti; mitä varten sitten niitä nättejä tyttöjä niin mielellään asetetaan istumaan ohjaajan viereen? Kaunis nainen tuulilasin takana on auton kaikkein paras koristus, silmien ilo ja ohjaajan ylpeys.”⁵⁰

Yllä siteeratussa Agapetuksen pakinassa kerrotaan, miten auto ja nainen sopivat mainiosti yhteen, kunhan nainen ei vain ole ratin takana. Autoa ajava nainen on ”pikantti” ja



Neiti Terna Åkerman pikku Singerissään

”herttainen”, mutta yleisesti ottaen ”naisen luonto kapinoi” autoa vastaan. Naisautoilija esitettiin 1920-luvun lehdissä ja kirjallisuudessa joko modernina ”uutena naisena” tai humoristisesti esitettynä ”pikku-rouvana” tai ”akkana ratissa”.

Olen tarkastellut autoilevia naisia koskevaa kirjoittelua seuraavissa 1920-luvulla ilmestyneissä lehdissä: *Moottori*, *Suomen Moottorilehti*, *Suomen Kuvalehti* ja *Kotiliesi*. Myönteisimmin autoilevista naisista kirjoitti Suomen Automobiili Klubin äänenkannattaja *Moottori*. Tekniikkaan painottuvassa *Suomen Moottorilehdessä* reaalisista autoilevista naisista löytyi vain vähän mainintoja, tavallisimmin autourheilukilpailuista kertovissa jutuissa. *Suomen Kuvalehdessä* esiteltiin usein uusia liikennevälineitä runsaan kuvituksen kera. Varsinaisissa autonumeroissa ”naisautoilijat” saivat kuitenkin useimmiten kyyditettävän tai koomisen ohjaajattaren paikan, kun tekniikasta, uusista automalleista tai liikennekulttuurin kehittymisestä Suomessa kirjoittivat ”automiehet”. Emännille suunnatussa *Kotiliedessä* autot saivat vähän

palstatilaa. Muutamassa jutussa tuotiin varovaisesti esille auton suoma mahdollisuus tehokkaampaan taloudenhoitoon. Ford mainosti lehdessä auton tuovan naiselle iloa ”hänen tuhansien koti- ja taloushuoliensa, lasten ja perheen viihtyisyyden tähden”. Käytännössä auto ei Suomessa vielä tässä vaiheessa aktualisoitunut perheenäitien arjen logistiikan välineeksi, toisin kuin Fordin kotimaassa Yhdysvalloissa.

Mielikuvia autoilevista naisista rakensivat

humoristiset piirrokset tai pakinat. Naisen ja auton suhde esitettiin ongelmallisena; auton tekniikka on naiselle vastenmielistä ja vaikeaa, liikennesäännöt ja -merkit hankalia. Mikä tahansa auton eteen ilmestyvä sai vitsien naisen lennättämään kädet silmille ja kirkkumaan. Pakinoiden ja vitsien turhamainen nainen tahtoi myös auton ratin takana istuessaan katsella itseään peilistä tai nähdä, miltä hän näyttää vastaantulijoista. Tällöin ajettiin väistämättä seinään.⁵¹

Automobiili-ilmoituksissa ja autotarvikemainoksissa nainen esiintyi autohistorian alusta lähtien. Nainen, vierellään yhtä hillitty naispuolinen kyyditettävä, ohjasi hevosetonta vaunua muistuttavaa De Dion Voiturette -automobiilia Suomen Valokuvaus-, Kauppa- ja Tehdas-osaakeyhtiön ensimmäisessä suomalaisessa sanomalehdessä olleessa automobiili-ilmoituksessa vuonna 1899 ennen kuin yhtään autoa oli tuotu Suomeen.⁵²

Näissä ensimmäisissä ranskalaisten automobiilien mainoksissa hillittyjen, yläluokkaisten naisten oli tarkoitus korostaa auton elitististä ja vapaa-ajan merkitystä. Myös

valokuvat reaalisista autoilevista naisista arvokkaiden arvotalojen edessä tai puistoissa kuvattuina representoivat autojen ylellisyyttä ja välittivät autoista kuvaa elegantteina ja rauhallisina kulkuvälineinä myös naisille. Samalla kuvat legitimoivat tämän uuden ”aluevaltauksen” myös naisille viestittämällä, että nämä naiset eivät olleet autoillaan karkaamassa pois. Vastaavasti varhaisissa autoilmoituksissa miesautoilijat viestivät auton voimasta ja vauhdista sekä autoiluun liittyvästä seikkailusta ja vapaan liikkumisen mahdollisuudesta.⁵³

Mainontaa sukupuolituotantona tutkinut Leena-Maija Rossi esittää, että muun kuvamaailman tavoin mainonta tuottaa ja rakentaa sukupuolia, erilaisia tapoja olla mies ja nainen, sekä seksuaalisuutta; hetero, homo, lesbo tai jotain muuta. Akseli Gallen-Kallelan Bil-Bol-julisteen (1907) väkivaltaista sukupuolikonfliktia esittävä kalevalainen neidonryöstö siirrettyinä moderniin autoon on yksi varhaisimmista ja kulttuuriseen muistiin jääneistä autoa ja sukupuolta esittäneistä kuvista.⁵⁴

Gallen-Kallelan Yrjö Weilin pyynnöstä autoliikelle suunnittelemassa mainoksessa nainen on kirjaimellisesti ”pelkään” paikalla ja mies vie heteroseksuaalisen kohtaamisen käsikirjoituksen mukaisesti. Tämän esimerkiksi elämäkerta- ja kulttuurintutkijoiden käyttämän käsitteen mukaan ihmisten toimintoja ohjaavat käsitykset siitä, miten tiettyssä tilanteessa tulee toimia, missä järjestyksessä ja mikä on heidän roolinsa. Eli tässä tätä heteroseksuaalisen kohtaamisen skriptiä tulkiten Bil-Bol-julisteen mies on aktiivinen toimija (kuljettaja) ja alaston nainen, jota mies väkivaltaisesti pitelee toisella kädellään kiinni toisen käden ohjatessa autoa, passiivinen valloitettava (kyyditettävä).

Myös kaunokirjallisuus lähteenä voi auttaa tulkitsemaan kaupungin sukupuolirajoja ja naisen paikkaa autossa vuosisadan alussa. Ruotsinkielisten flanoörien eli ns. dagdrivareiden⁵⁵ teoksissa on kiinnostavaa aikalais-

kuvausta 1900-luvun alun Helsingistä. Dagdrivareiden 1910-luvun teoksissa auto on katukuvaan kuuluva, ”kultaisen nuorison” statussymboliksi noussut liikenneväline.⁵⁶ Tämän suomenruotsalaisen kirjailijaryhmän teoksissa kerrotaan miehisestä näkökulmasta automobiilimatkoista, joissa vuokra-autoilla kyyditetään seurapiirikaanottaria, tai joissa nuoret miehet matkustavat autoilla kaupungin huvituksiin, ravintoloihin ja bordelleihin. Naiset jäävät passiivisiksi kohteiksi tai sivuhenkilöiksi.

Gustav Almin teosta Höstdagar (1907) kirjallisuudentutkija Raoul Palmgren kutsuu todennäköisesti ensimmäiseksi kirjaksi, jossa pohditaan automobile-liikennettä.⁵⁷ Teoksessa on kuvaava kohtaaminen kaupungin sukupuolirajoista, jossa kirjan kertoja-minä ja maisteri Lohisaari saattavat naispuoliset seuralaisensa kotiin teatteri-illan jälkeen ja kohtaavat tämän jälkeen ravintolassa illallisen merkeissä. Lohisaari kertoo matkalla joutuneensa seuralaisensa Ellin kanssa keskelle prostituution vastaista kansankokousta, jossa vaaditaan naisten kaduilla liikkumiskieltoa kello 10 jälkeen illalla. Lohisaari vie paikalta pois varakkaan ruukinomistajan tyttären Ellin, jota on kadulla alettu tuupia. Miehet jatkavat ravintolakeskustelua, ja Lohisaari alkaa puhua automobiileista tulevaisuuden välineinä.⁵⁸ Ensimmäisiä autokauppoja ja autoilureittejä suunnitellaan romaanissa herraseurassa kahvin ja punsin äärellä. Naisten, niin hyvä- kuin huonomaineistenkin, paikka on kotona.

1920-luvulla lisääntyivät mainoskuvat moderneista ”uusista naisista”, autoilla tansseista palaavista ja hurjastelevista jazz-tytöistä. Kaunokirjallisuudessa koneromantiikasta kirjoittavat tulenkantajat kuvasivat autoilevia sankarittaria. Mika Waltari kirjoitti Hispano Suizallaan onnettomaan loppuun ajavasta Iris Stormista ballaadin, johon oli saanut innoituksen Michael Arlenin aikalaisromaanista *Vibrea battu*. Tulenkantajien johtohahmoihin 1920-luvulla kuuluneen

Erkki Valan *Leijonajubla* -romaanissa (1930) merenvihreällä Marmonillaan ajeleva neiti Storgård oli uusi nainen *par excellence*: huvittelunhaluinen, itsenäinen ja seksuaalisesti vapautunut.⁵⁹

Autoilun historian alussa naisten ratin taakse siirtyminen niin todellisuudessa kuin kuvitteellisesti kertoi osaltaan muuttuvasta sukupuolijärjestelmästä. Autoilu mahdollisti vapaan, yksilöllisen liikkumisen, mutta vasta harvoille suomalaisille: kysymys ei ollut vain sukupuolierosta vaan myös muista yhteiskunnallisista eroista. Kiinnostavaa autoilun lyhyessä historiassa on sen muuttuminen harvojen etuoikeudesta lähes kansalaisvelvollisuudeksi. On tärkeää huomata, että kirjoituksissa, kuvissa ja puheissa tuotettiin ja tuotetaan myös ”miesautoilijan” representaatioita. Autoilun historian alkutaipaleen reaalisten ja mielikuvien autoilijoiden rinnakkainen tarkastelu saa myös pohtimaan, miten varhain syntyneet mielikuvat ovat juurtuneet kulttuuriin syvärakenteeseen ja vaikuttavat edelleen: esimerkiksi miksi ”akat liikenteessä” kirvoittavat enemmän kommentteja kuin miesautoilijat, tai miksi autoa vielä 2000-luvulla markkinoidaan miehille ”poikien” vauhdikkaana leluna.

Autoa voi pohtia myös teknisenä innovaationa, joka on osa Thomas P. Hughesin kehittämää suurten teknologisten järjestelmien (LTS) mallia. Auton käytön laajenemiseen keskustasta periferiaan ja kesyyntymiseen on liittynyt niin kulttuuristen arvojen leviämistä kuin poliittista toimintaa. Kiinnostava jatkokysymys olisi pohtia autoliikennejärjestelmää sukupuolihistorian näkökulmasta laajemmin.

¹ Kalanti, A.J.: 93-vuotias naisautoilija. Seura 20/1969, s. 26–28. Helmi Tengénin käsittelevistä lehtileikkeistä kiitän Tenkanen-Tengén sukuseuraa.

² Ollila 2001, s. 76–79; Scott 1999, s. 42–44.

³ Scharff 1999, s. 1–13; Wosk 2001, s. 116–117; Sirén 2002, 30–34; Hertling 2004, s. 1.

⁴ Bergholm 1999, s. 375.

⁵ Ab. Arwidson & c:o Oy:n Raleigh-ilmoitus. Suomen Moottorilehti 5/1926, s. 222. Vrt. muut suomen kielessä hitaasti muuttuneet herra- tai mies-päätteiset arvo- tai ammattinimikkeet, kuten tiedemies – tieteilijä.

⁶ Ks. esim. Kosma 2000, s. 71; Bergholm 2001, s. 66–70; Mauranen 2001, s. 33–39.

⁷ Marttila 2000, s. 13–24.

⁸ Salmi 1996, s. 122–123.

⁹ Salmi 1996, s. 122; Päärnä 2004, s. 29–61.

S.Nikolajeff Jr.:in autokaupan alusta on eri lähteissä esitetty erilaisia arvioita, joiden mukaan aluksi voidaan laskea myös Nikolajeffin Stockmannilla tekemät autokaupat v.1904. Ks. myös Karusuo 2004, s.30–55.

¹⁰ Antila 1999, s. 184–214; Bergholm 2001, s. 66–67; Mauranen 2001, s. 43–44.

¹¹ Kosma 2000, s. 71–73; Bergholm 2001, s. 68.

¹² Bergholm 2001, s. 68; Mauranen 2001, s. 44. Ks. myös tietoisku Sari Katajala-Peltomaa: Pirturalli, s. 232. Teoksessa Soraa, työtä, hevosia. Tiet, liikenne ja yhteiskunta. Toim. Masonen et al. Edita. Helsinki 1999.

¹³ Antila 1999, s. 192–198.

¹⁴ Salmi 1996, s. 122.

¹⁵ Kaitanen & Salmi 2000, s. 37–48; Lahtinen 2000, s. 54–56.

¹⁶ Manu Paajanen: Varttunut autonainen. Viikkosanomien 9/1986, s. 42.

¹⁷ Lahtinen 2004, s. 168. Ks.esim. Suomen Kuvalehti 12/1927, s. 428–430.

¹⁸ Korpivaara & Halla O/Y:n Studebaker reklaami ilmoitussivuilla. Suomen Kuvalehti 12/1927, s. 428–430.

¹⁹ Scharff 1999, s. 26; Wosk 2001, s. 116–117; Merki 2002, s. 292–293.

²⁰ Insinööri Pehr Blomin kirje Helsingin Maistraatille 22.2.1913, HKA, Helsingfors Dombok för år 1913, Ca:329; Sornikivi 1996, s.23.

²¹ Helsingin Poliisimestarin kirje Maistraatille 23.4.1913, HKA, Helsingfors Dombok för år 1913, Ca:329.

²² Sornikivi 1996, s. 23.

²³ Scharff 1999, s. 15–16. Kuvia varhaisista naisautoilijoista ks. Wosk 2001, s.119–139.

²⁴ Cit. alunperin Diana: Modes in Motoring, Motor, January 1904, p.35; Scharff 1999, s. 33.

²⁵ Moottori 10/1929, s. 5.

²⁶ Sornikivi 1996, s. 14–20, s. 86–90.

²⁷ Ks. esim. Wosk 2001, s. 115; Mauranen 2001, s. 59; Merki 2002, s. 287.

²⁸ Yksityisautoista luettelo 1912, Bhll 1, KA, Helsingin Poliisilaitos, Liikenne-toimisto; Notaariluettelot, elinkeinonharjoittajat ja -luvat 1912, Ak:54, HKA, Helsingin kaupunki Maistraatti.

- ²⁹ Mauranen 1995, s. 65–69, s. 75–80, s. 132–153.
- ³⁰ Särkkä, Eeva: 92-vuotiaana autonratissa. ”Kaikki menee hyvin, jos Märta on hiljaa.” Aamulehti 13.10.1968, s. 12.
- ³¹ Ks. johdannon aloittava sitaatti. Kalanti, A.J.: 93-vuotias naisautoilija. Seura 20/1969, s. 26–28.
- ³² Sirén 2002, s. 34.
- ³³ Ensimmäisen hallituksen puheenjohtajaksi valittiin professori K.R. Wahlfors, varapuheenjohtajaksi professori Ernst Ehrnrooth, rahastonhoitajaksi pankinjohtaja Walther Paersch, ja jäseniksi varatuomari Carl von Wendt, professori Arthur af Forselles, lääkäri J.L. Lydecken ja varatuomari Ernst Krogius. Ensimmäisessä kokouksessa valittiin sihteeriksi johtaja Uno Westerholm. Arthur af Forselles: Suomen Automobiili Klubi 10-vuotias. Moottori 9/1929, 5; Laaksonen 1994, 12.
- ³⁴ Laaksonen 1994, s. 19, s. 22.
- ³⁵ Kertomus S.A.K.:n toiminnasta 1926, s. 7.
- ³⁶ Suomen Automobiili Klubin sinivalkoinen kirja.
- ³⁷ Dagny Krogiuksen ajokorttiansomus Ed I 4, Brita Saurénin ajokorttiansomus Ed I 7, Ensimmäiset ajokorttiansomukset liitteineen v.1915–1919, KA, Helsingin poliisilaitos Liikennetoimisto.
- ³⁸ Sofia Sjöstedtin ja Mary Sjöstedtin ajokorttiansomus Ed I 7, Ensimmäiset ajokorttiansomukset liitteineen v.1915–1919, KA, Helsingin poliisilaitos Liikennetoimisto.
- ³⁹ Kosma 2001, s. 71–71.
- ⁴⁰ Nimimerkki C-a: Ohjauspyörää hoitavilla naisilla on sananvuoro. Moottori 8/1928, 5.
- ⁴¹ Mauranen 2001, s. 49, s. 59.
- ⁴² Scharff 1999, s. 57–66.
- ⁴³ Pääärni 2004, s. 23.
- ⁴⁴ Scharff 1999, s. 58–66.
- ⁴⁵ Talvitie 1928, s. 202.
- ⁴⁶ Cit. alunperin The Woman and the Ford (Detroit: Ford Motor Company, n.d.). Scharff 1999, s. 53–54.
- ⁴⁷ Kalanti 2001, s. 95–116.
- ⁴⁸ Suomen Moottorilehti 09/1926, s. 393–396.
- ⁴⁹ Suomen Kuvalehti 8/1927, s. 428.
- ⁵⁰ Agapetus 1931, s. 201.
- ⁵¹ Ks. esim. Suomen Moottorilehti 8/1927, s. 362; SK 8/1928, s. 290–292; Agapetus 1931, s. 201–209.
- ⁵² Myynti-ilmoitus ilmestyi ruotsinkielisenä Hufvudstadsbladetissa 20.8.1899 ja suomenkielisenä Uusi Suometar-lehdessä 22.8.1899. Ks. esim. Jukka Marttilan tietonurkka ”Automobiilien myynti ei onnistu” teoksessa Pääärni 2004, s. 10.
- ⁵³ Wosk 2001, s.118–123; Hertling 2004, s. 3.
- ⁵⁴ Rossi 2004, s. 11–24.
- ⁵⁵ Raoul Palmgren kuvailee tämän kirjallisen ryhmän jäseniä pääkaupungin yhteiskunnalliseen ja

sivistykselliseen ylä- ja keskiluokkaan kuuluneiksi aktivisti-isien skeptisiksi ja väsähtäneiksi pojiksi, jotka kuvailivat näkemäänsä kaupunkia (Helsinkiä) passiivisen ulkopuolisina. Palmgren 1989, s. 59.

⁵⁶ Palmgren 1989, s. 50–51.

⁵⁷ Palmgren 1989, s. 50, 59.

⁵⁸ Alm 1907, s. 20–21.

⁵⁹ Remes 1992, s. 64, s.70; Försti 2005, s. 66–67.

LÄHTEET:

Arkistolähteet:

Kansallisarkisto (KA)

Helsingin Poliisilaitos Liikennetoimiston I arkisto

– Yksityisautoista luettelo 1912 Bh III 1

– Yksityisautoista luettelo 1913 Bh III 2

– Yksityisautoista luettelo 1919–1920–1921 Bh III 3

– Ajokorttiansomukset liitteineen 1915–1919

Helsingin Kaupungin arkisto (HKA)

Helsingin kaupunki Maistraatti

– Dombok för år 1913 Ca:329

– Notaariluettelot, elinkeinoharjoittajat ja -luvut 1910–1913 Ak:52–55

Lehdet:

Kotiliesi 1923–1929

Moottori 1925–1929

Suomen Kuvalehti 1921–1928

Suomen Moottorilehti 1924–1929

Forselles, Arthur af: Suomen Automobiili Klubi 10-vuotias. Moottori Syyskuu/1929.

Nimimerkki C-a: Ohjauspyörää hoitavilla naisilla on sananvuoro. Moottori Elokuu/1928.

Paajanen, Manu: Varttunut autonainen. Viikkosanommat 9/1968.

Särkkä, Eeva: 92-vuotiaana autonratissa. ”Kaikki menee hyvin, jos Märta on hiljaa.” Aamulehti 13.10.1968.

Aikalaiskirjallisuus:

AGAPETUS: Akkojen kauhuna eli tuumailuja tuulilasin takaa. Kolmas painos. Helsinki 1931.

ALM, Gustav: Höstdagar. Stockholm. 1907.

Kertomus Suomen Automobiili Klubin toiminnasta 1926.

- Suomen Automobiili Klubin Sinivalkoinen kirja. Helsinki. 1941.
- TALVITIE, Yrjö: Automobiilioppi. Autokouluja ja itseksseen opiskelevia varten. Porvoo. 1928.
- Tutkimuskirjallisuus:
- ANTILA, Kimmo: Hevoskyydillä ja automobiililla. Teoksessa *Soraa, työtä, hevosia. Tiet, liikenne ja yhteiskunta 1860–1945*. Toim. Jaakko Masonen, Kimmo Antila, Veikko Kallio & Tapani Mauranen. Tielaitoksen 200-vuotisjuhlahistoriikki. Helsinki. 1999.
- BERGHOLM, Tapio: Suomen autoistumisen yhteiskuntahistoriaa. Teoksessa *Viettelyksen vaunu*. Toim. Kalle Toiskallio. Suomalainen Kirjallisuuden Seura. Jyväskylä. 2001.
- BERGHOLM, Tapio: Automies – Yksinäinen susi ja lauman jäsen. Teoksessa *Suomalaisen työn historiaa korvesta konttoriin*. Toim. Raimo Parikka. Suomalaisen Kirjallisuuden Seuran toimituksia 730. Hämeenlinna. 1999.
- FÖRSTI, Teija: *Helmi ratissa. Naisautoilu ja naisautoilijan representaatiot Suomessa 1910–1920-luvuilla*. Kulttuurihistorian pro gradu -tutkielma, Turun yliopisto. 2005.
- HERTLING, Anke: *Representing Gender. Automobility in Discourse of femininity in the Weimar Republik*. 2004. http://www.carstudies.de/gender/repr_gender/representinggender.pdf, 16.5.2005.
- KAITANEN, Juha & SALMI, Hannu: Autohurjastelua – surulliset seuraukset. Autoliikenteen uhka Varsinais-Suomessa 1911–14. Teoksessa *Sata lasissa*. Toim. Ismo Vähäkangas. Turun historiallinen arkisto 54. Kaarina. 2000.
- KALANTI, Timo: Auto romanttisen minuuden kotina. Teoksessa *Viettelyksen vaunu*. Toim. Kalle Toiskallio. Suomalainen Kirjallisuuden Seura. Jyväskylä. 2001.
- KARUSUO, Kalevi: *”Fiude”*. *Sata vuotta helsinkiläistä autokauppaa*. Hämeenlinna 2004.
- KOSMA, Jari: Suomen automarkkinat 1920-luvulla. Teoksessa *Sata lasissa*. Toim. Ismo Vähäkangas. Turun historiallinen arkisto 54. Kaarina. 2000.
- LAAKSONEN, Esko: *Herraklubista koko kansan auto-liitoksi. Autoliiton 75 vuotta*. Jyväskylä. 1994.
- LAHTINEN, Rauno: Eläimet liikenteen uhreina 1900–1930. Teoksessa *Sata lasissa*. Toim. Ismo Vähäkangas. Turun historiallinen arkisto 54. Kaarina. 2000.
- LAHTINEN, Rauno: Turun muuttuvat kadut 1890–1939. Teoksessa *Tilan kokemuksen kulttuurihistoriaa*. Toim. Riitta Laitinen. Cultural history – Kulttuurihistoria 4. Turun yliopisto. Turku. 2004.
- MAURANEN, Tapani: *Taksi! Matka suomalaisen taksin historiaan*. Forssa. 1995.
- MAURANEN, Tapani: Suomalaisen autonkäytön historiaa. Teoksessa *Viettelyksen vaunu*. Toim. Kalle Toiskallio. Suomalainen Kirjallisuuden Seura. Jyväskylä. 2001.
- MERKI, Christopher Maria: *Der holprige Siegeszug des Automobils 1895–1930*. Böhlau. Wien. 2002.
- OLLILA, Anne: Naishistoria ja sukupuolijärjestelmä. Teoksessa *Kulttuurihistoria. Johdatus tutkimukseen*. Toim. Kari Immonen ja Maarit Leskelä-Kärki. Suomalaisen Kirjallisuuden Seura. Helsinki. 2001.
- PALMGREN, Raoul: *Kaupunki ja tekniikka Suomen kirjallisuudessa. Kuvauslinjoja ennen ja jälkeen tulenkantajien*. Helsinki. 1989.
- PÄÄRNI, Antti: *Autoilumme 1900–39 ja Cadillac*. Jyväskylä. 2004.
- REMES, Pekka: *Hopeahaikaran huuto – käsitykset autosta ja autoilusta muotina 1920-luvulla*. Kulttuurihistorian pro gradu -tutkielma, Turun yliopisto. 1992.
- ROSSI, Leena-Maija: *Heterotehdas. Televisiomai- nonta sukupuolituotantona*. Helsinki. 2003.
- SALMI, Hannu: *Atoomipommilla kuuhun! tekniikan mentaalihistoriaa*. Helsinki. 1996.
- Sata lasissa*. Toim. Ismo Vähäkangas. Turun historiallinen arkisto 54. Kaarina. 2000.
- SCHARFF, Virginia: *Taking the Wheel. Women and the Coming of the Motor Age*. Albuquerque. 1999.
- SCOTT, Joan Wallach: *Gender and the politics of History*. Revised edition. Columbia University Press. 1999.
- SIRÉN, Anu: ”Painoin tallan lautaan ja näytin pojille missä mennään.” Autoilu iäkkäiden naisten kertomuksissa. *Naistutkimus 4/2002*.
- SORNIKIVI, Ulla-Maija: *Yhdeksän vuosikymmentä liikenteen turvallisuutta. Ajoneuvojen rekisteröinti, katsastus ja kuljettajien tutkiminen*. Autorekisterikeskus. Vammala. 1996.
- WOSK, Julie: *Women and the Machine. Representations from the Spinning Wheel to the Electronic Age*. The John Hopkins University Press. Baltimore & London. 2001.
- Teija Försti on kulttuurihistorian jatko-opiskelija Turun yliopistossa ja tekee väitöskirjaansa autoilun sukupuolittumisesta julkisuudessa 1920-luvulla.