

## ”KÄYHÄN SE NAISELTAKIN...”

### NAISILLE SUUNNATUT AUTONTUNTEMUSKURSSIT 1970-LUVULLA

Riikka Jalonen

Autoistuminen oli hyvässä vauhdissa Suomessa 1960-luvulla, jolloin ratin takana nähtiin myös yhä useammin nainen. Kuitenkin naisten autoilusta käyty keskustelu aikakauslehdissä sai vielä ajoittain intohimoisiakin sävyjä. Mikä julkisessa autoilukeskustelussa näytti erottavan sukupuolet toisistaan, oli ensisijaisesti se, että auto on tekninen kulkuväline. Naisten ei katsottu olevan kiinnostuneita auton teknisistä ominaisuuksista, saati avaamaan auton etupeltiä ja tekemään autoon säätöjä tai korjauksia. Tilanne kuitenkin näytti muuttuvan, kun naisille alettiin järjestää autontuntemuskursseja 1960- ja 1970-lukujen vaihteessa. Alusta asti nämä kurssit saavuttivat suuren suosion naisten keskuudessa.

Kun tarkastellaan keskustelua naisten autoilusta suomalaisessa aikakauslehdissä 1960–1970-lukujen aikana, näyttäisi se noudattavan samankaltaista linjaa. Naiset esitettiin, erona edellisiin vuosikymmeniin, kyllä kykeneviksi käsittelemään autoa niin fyysisesti kuin henkisesti, mutta heidän puutteenaan oli yhä se, etteivät he olleet kiinnostuneet auton teknisistä toiminnoista.<sup>1</sup> Miehillä sen sijaan tekninen kiinnostus ja ymmärrys nähtiin luonnollisena ja sisäänrakennettuna.<sup>2</sup> Lehtimateriaalia lukiessa välittyvä kuva, että itse autolla ajamisen lisäksi oli tärkeää myös ymmärtää auton tekniikkaa ja osata tehdä korjaustöitä. Osaltaan tämä johtui luonnollisesti käytännön pakosta, sillä autot olivat teknisesti epäluotettavampia nykyisiin verrattuna, ja autolla ajavien oli hyvä varautua mahdollisiin ongelmatilanteisiin jo etukäteen. Kuitenkin autoilukeskustelussa välittyvä näkemys, että auton todellinen hallinta ikään kuin edellytti itse käytön,

eli ajamisen, lisäksi tietoa ja taitoa auton tekniikasta.

Näin ollen naisille tarkoitettujen autontuntemuskurssit osuivat mielenkiintoiseen vaiheeseen, sillä osittain julkisessa keskustelussa yhä tehtiin eroa mies- ja naisautoilijoiden välillä. Tätä taustaa vasten onkin mielenkiintoista tarkastella näitä kursseja osana julkista naisautoilukeskustelua; miten kurseista kirjoitettiin ja millaisena julkinen keskustelu aikakauslehdissä 1970-luvulla jatkui.

Autotekniikkakursseja järjestivät mm. Suomen Autoliiton (SAL) paikalliset osastot, joiden jäsenistössä oli usein tiepalvelumiehiä. Myöhemmin järjestäjinä toimivat myös paikallisosastojen yhteyteen perustetut naisjaostot. Myös Autoklubi (AK), toinen suuri autojärjestö Suomessa, oli järjestänyt samanlaisia ”kikkakursseja” ainakin 1960-luvun puolivälissä. Näistä kurseista tai muustakaan naisille suunnatusta toimin-

Moottori-lehti kertoo kuvatekstissään näin: "»Peppe« Mannerström ohjaa Irma Kannistoa ja Heidi Järviä perehtymään Volkkarin kaasuttimen rakenteeseen ja toimintaan. Tarkkaavaisia ovat »Peppen« oppilaat."  
Kuva: Moottori 9/1976.



nasta ei ole kuitenkaan säilynyt paljonkaan tietoja.

Kun nämä kaksi suurta järjestöä yhdistyivät vuonna 1972, yhdistyi luonnollisesti myös niiden paikallistason toiminta. Uuden järjestön nimeksi tuli Autoliitto ry.<sup>3</sup> Ensimmäinen maininta autontuntemuskurssista löytyy SAL:n vuoden 1969 vuosikertomuksesta. Siitä ei tule ilmi, kuka näiden kurssien varsinainen alullepanija oli, mutta vuosikertomuksessa otetaan esiin, että naisautoilijoiden määrä Suomessa tulisi kasvamaan varsin nopeasti seuraavien vuosien aikana, ja näin ollen myös naisille olisi järjestettävä jatkokoulutusta. Vuoden 1969 aikana järjestettiin 41 autontuntemuskurssia, joissa oli yhteensä lähes tuhat osanottajaa.<sup>4</sup> Kurssista löytyy maininta myös vuoden 1971 vuosikertomuksesta.<sup>5</sup> Autontuntemuskurssien idea lienee lainattu muualta, sillä niitä oli tietävästi järjestetty esimerkiksi Yhdyvalloissa, mistä mm. eräs Moottori-lehden toimittaja kirjoittaa.<sup>6</sup>

SAL:n toimintaa suunnittelivat erilaiset valiokunnat. Vaikka valiokunnat olivat suurimmaksi osaksi jäsenistöltään miehiä, oli niissä myös muutamia naisia jäseninä. Esim.

vuonna 1971 sekä toimintavaliokunnassa että ajotaitovaliokunnassa oli naisjäseniä.<sup>7</sup> Tämä on varmasti vaikuttanut siihen, että myös naisille suunnattu toiminta ja sen uudistaminen on nähty tärkeäksi.

Kurssit järjestettiin lähinnä suurimmilla paikkakunnilla, kuten pääkaupunkiseudulla, Turussa ja Tampereella, paikoissa joissa oli tarpeeksi suuret tilat kurssien järjestämiseen. Useimmiten nämä tilat olivat autoliikkeiden ja -korjaamoiden omia tiloja, joita ne halusivat tarjota kurssien pitämistä varten. Paikalla saattoi olla myös autojen maahantuojiin ja vakuutusyhtiöiden edustajia. Aluksi kurssit saattoivat olla tarkoitettu sekä miehille että naisille, mutta sekakurssista siirryttiin varsin nopeasti naisten kurssiin.<sup>8</sup> Ensimmäinen kurssi järjestettiin helmikuussa Helsingissä. Kurssia oli mainostettu etukäteen vain pienellä iltapäivälehdessä ilmoituksella, mutta osallistujamäärä ylitti odotukset, ja kurssija olisi lehtijutun mukaan järjestettävä lisää.<sup>9</sup> Jatkossa kurssija mainostettiin jäsenlehdessä ja -kirjeissä, paikallislehdissä sekä hyväksi todetulla puskaradiolla. Kurssit olivat avoimia kaikille, joten osallistuakseen ei tarvinnut olla järjestön jäsen, tosin kurs-

simaksu saattoi olla ei-jäsenille korkeampi.<sup>10</sup> Varsin nopeaan tahtiin kurssveja alettiin järjestää yhä useammalla paikkakunnalla, Hyvinkäältä Kuusamoon.<sup>11</sup> Alun kurssisuman jälkeen suurimmilla paikkakunnillakin siirryttiin varsin nopeasti muutaman kurssin järjestämiseen vuodessa. Yleensä niitä oli yksi keväisin ja yksi syksyisin.<sup>12</sup>

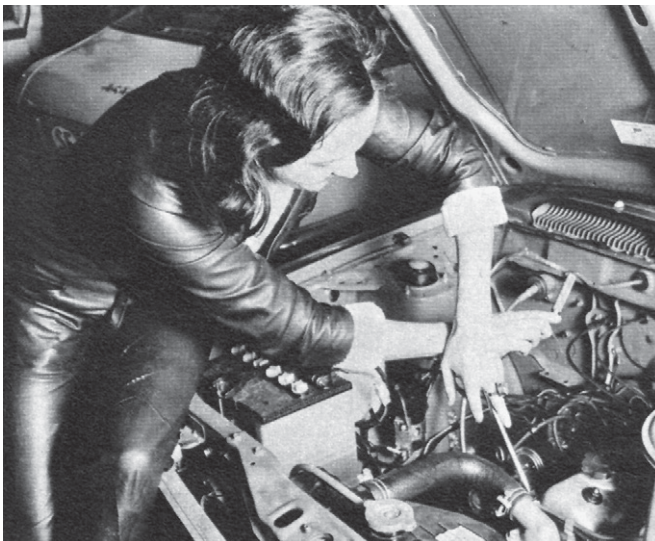
Koska kurssit järjestettiin osana Suomen Autoliiton paikallisosastojen toimintaa, on niistä suhteellisen vaikeaa saada tietoja, sillä paikallistason asiakirjamateriaalia ei ole keskitetysti koottuna tai järjestettynä mihinkään, tai sitä ei välttämättä edes ole olemassa.<sup>13</sup> Näin ollen olen haastatellut muutamaa paikallistason järjestötoiminnassa mukana ollutta, joilla on omaa muistitietoa kurssista, niiden sisällöstä, osallistujista ja tunnelmasta.

## ENSIN TEORIA, SITTEEN KÄYTÄNTÖ

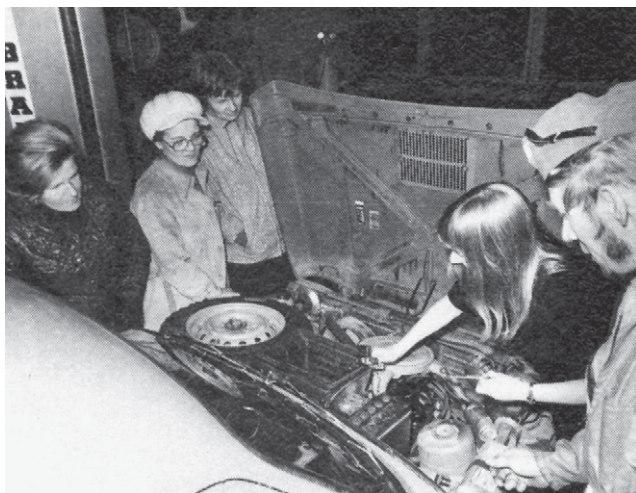
Kurssien sisältö näyttäisi pysyneen suunnilleen samanlaisena koko 1970-luvun ajan. Kurssin kesto oli kolme tai neljä iltaa, yhteensä 10–12 tuntia. Ensimmäinen ilta kes-

kityttiin teoriaopetukseen auton erilaisten osien toiminnasta ja huoltosuosituksista. Teoriaopetus muistutti autokoulumaista opetusta diakuvineen. Seuraavat illat vei käytännön harjoittelu, jossa osallistujat saivat harjoitella vikojen korjaamista omalla tai perheensä autolla. Oma autoa ei kuitenkaan ollut pakko olla mukana, sillä tiloihin ei välttämättä mahtunut kuin muutama auto. Joskus oli myös jo etukäteen tiedossa, että kaikilla kurssilaisilla olisi samanmerkkinen auto, jolloin harjoittelu toisen kurssilaisen autolla palveli myös oman auton tulevaa huoltamista ja korjaamista.<sup>14</sup>

Kurssien aikana naiset oppivat mm. vaihtamaan renkaat, pyyhkijät ja palaneet lamput, huoltamaan kaasutinta, kytkintä, sytytystulppia, suodatinta ja korjaamaan tuulettimen hihnan. Joskus saatettiin korjata osallistujien autoissa olevia muitakin vikoja, mikäli se ei vienyt kohtuuttomasti aikaa. Opetettavat asiat olivat lähinnä niitä, jotka useimmiten aiheuttivat autoilijalle ongelmia, ja oppilaille oli mahdollisuus vaikuttaa opetuksen sisältöön tarpeen mukaan.<sup>15</sup> Vaikka autojen määrä tuohon aikaan oli jo suhteellisen suuri, ei tielle jääminen ollut ke-



Autontuntemuskurssilla tutustuttiin auton etupellin alta löytyviin osiin ja niiden korjaamiseen. Kuva: Automies 1/1978.



Naiset ja kurssin vetäjä seuraavat tarkasti, kun yksi ryhmästä tekee korjaustyötä. Kaikki saivat vuorollaan kokeilla korjausten tekemistä. Kuva: Moottori 4/1975.

nellekään mukavaa, sillä apua saattoi joutua odottelemaan kovinkin kauan. Niin autojärjestöt kuin viranomaiset olivat huolestuneita autoilijoiden muuttuneista asenteista, sillä autoilijoiden keskinäinen solidaarisuus oli 1960-luvun aikana selkeästi vähentynyt. Ongelmien sattuessa ohiaijat eivät välttämättä pysähtyneet enää avuksi. Lisäksi suomalainen autokanta oli erittäin vanhanaikaista ja maantiet olivat huonossa kunnossa, mikä aiheutti mm. paljon rengasrikkoja.<sup>16</sup> Näin ollen oli ymmärrettävää, että autoilijat halusivat varautua jo etukäteen mahdollisiin ongelmatilanteisiin, jotta tien varteen ei tarvitsisi avuttomana jäädä.

Kurssit olivat alusta asti suosittuja ja niiden suosio taisi yllättää myös järjestäjät. Autoliitto rohkaisikin vuosien 1971 ja 1972 toimintasuunnitelmissaan paikallisosastoja jatkamaan niin kurssien järjestämistä kuin erityisten naisosastojen perustamista piirien yhteyteen. Luonnollisesti tämän kaltaisen toiminnan nähtiin myös tuovan positiivista julkisuutta Autoliitolle sekä kasvattavan erityisesti naisjäsenistön määrää.<sup>17</sup>

Autontuntemuskurssit saivat jonkin verran huomiota autoalan lehdistössä. Moottori-lehti, joka siis oli Autoliitto ry:n oma jäsenlehti, vaikkakin sitä ostivat myös

järjestöön kuulumattomat ihmiset, julkaisi erityisesti 1970-luvun loppupuoliskolla useita artikkelijuttuja naisten kurseista.<sup>18</sup> Myös Automies-lehti julkaisi vielä vuonna 1978 jutun otsikolla *Tytöt opissa*.<sup>19</sup> Ilmeisesti kurseista kirjoitettiin myös paikallisissa lehdissä, sillä Autoliiton pitkäaikaisen työntekijän Airi Räsänen mukaan kurssit saivat julkisuutta myös päivälehdissä, kun niille osallistui toimittajia.<sup>20</sup> Tekniikan suurin yleislehti Tekniikan Maailma ei nähtävästi julkaissut yhtään artikkelia kurseista. Lehdellä oli 1970-luvulla oma autohuollon opetusartikkelisarjansa, jossa ihmisiä opastettiin kaikenlaisten pikku vikojen korjauksessa.<sup>21</sup>

Se, mikä lehtijutuissa on keskeistä, näyttäisi liittyvän nimenomaan naisen suhteeseen auton tekniikkaan. Useimmissa jutuissa todetaan, kuinka naisia usein pidetään avuttomina auton teknisten ominaisuuksien ja toimintojen suhteen, ja kuinka tärkeää olisi, että myös naisille nämä asiat tulisivat tutuiksi. Lehtijuttujen kirjoittajat korostavat, että naisten osuus autoilijoiden joukossa on kasvanut huomattavasti, ja autojen tekniset ongelmat ovat useille autoilijoille valitettavaa arkipäivää.<sup>22</sup> Lehtikirjoitukset on tietysti kirjoitettu uutisoivaan, esittelevään ja hyväntuuliseen sävyyn, mutta niistä voidaan kai-

vaa esiin myös jonkinlaisia kannanottoja ja viittauksia siihen, miten miesten yksinoikeus tekniikan tietotaitoon ja kiinnostukseen alkaa mureta. Sukupuolen ja teknologian välisessä vuorovaikutuksessa alkaa tapahtua, kun ihmisten elämään tulee uusia käytäntöjä ja vanhat kaavat kyseenalaistetaan.

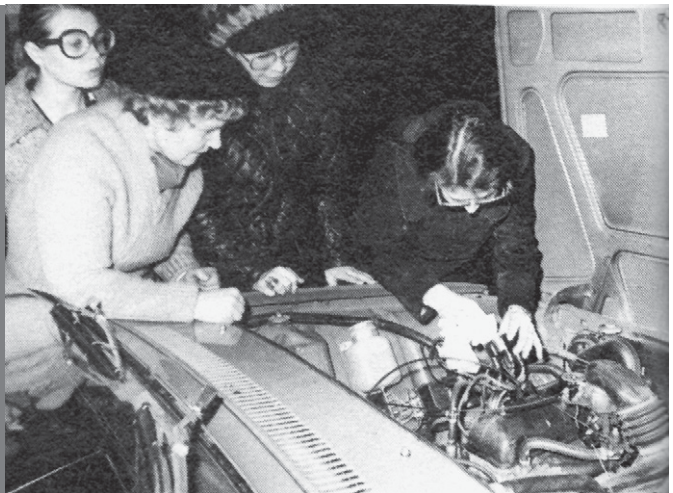
## INNOKKAAT OSALLISTUJAT

Koska kurssit olivat uudenlaista toimintaa naisille, on mielenkiintoista tietää, millaiset naiset kursseille osallistuivat. Kuka halusi liata kätensä öljyyn ja rasvaan, ja miksi? Koska mitään osallistumislistoja ei ole luettavissa, täytyy tukeutua muistitietoon ja lehtijuttuihin. Kaikki haastateltavat toteavat, että ikähaarukka osallistujien välillä oli varsin suuri. Nuorimmat osallistujat olivat 18-vuotiaita juuri ajokorttinsa saaneita, ja vanhimmat jopa yli 60-vuotiaita naisia.<sup>23</sup> Näin ollen osallistujien joukossa oli nuoria naimattomia naisia, perheenäitejä sekä isoäitejä. Tämä vahvistuu myös lukemalla ja katselemalla lehtiartikkeleita. Osassa niistä on haastateltu kurssien vetäjiä. Esimerkiksi *Automies*-lehdessä kurssin vetäjä vastaa kysymykseen osallistujista seuraavasti:

”He olivat yleensä kiinnostuneita autosta. Aika moni omisti auton ja olivat nuoria tyttöihmisiä. Toinen ryhmä oli perheistä, joissa myös vaimolla oli oma auto. Kolmannen ja näemmä yhä suurentuvan ryhmän muodostivat naiset, joiden miehet eivät ole lainkaan kiinnostuneita ajoneuvoista, eivät aja itse, eivätkä näin ollen tiedä tuon taivaallista perheen kulkuneuvosta. Etenkin tälle viimeksi mainitulle ryhmälle lisäoppi on tervetullutta.”<sup>24</sup>

Koska osallistujat vaikuttavat olleen varsin moninaista porukkaa, on mielenkiintoista tarkastella heidän motiivejaan kursseille osallistumiseen. Aiemmin on jo tullut esiin, kuinka paljon auton tekniikka aiheutti autoilijoille ongelmia, koska autokantamme oli niin vanhaa. Näin ollen naisille, joiden ajomatkat olivat pidempiä ja suuntautuivat kauaksi, ei ollut montaakaan vaihtoehtoa kuin opetella avaamaan auton etupelti. Kuten autontuntemuskurssija järjestämässä ollut Tuula Salminen toteaa: ”*Se oli oikeastaan pakko, koska avun saanti ei ollut kovin helppoa.*”<sup>25</sup> Osa naisista ei varmaankaan ajatellut asiaa pakkona, vaan pikemminkin mahdollisuutena uuden oppimiseen. Kuten kurssin vetäjä totesi, olivat naisoppilaat suurimmaksi osaksi aidosti kiinnostuneita autosta ja

Muut seuraavat tarkkaavaisesti kun yksi harjoittelee. Kaikki saivat vuorollaan harjoitella korjausten tekemistä. Kuva: Moottori 4/1975.



sen tekniikasta. Naisten nouseva kiinnostus auton tekniikkaa kohtaan näkyy myös esim. yleisönosastokirjoituksissa autoalan lehdissä. Naisia myös kehoitettiin opettelemaan edes joitakin pikkuniksejä ja lukemaan auton käsikirja.<sup>26</sup> Tyne Vartiainen on kirjoittanut vuonna 1977 Moottori-lehden yleisönosastolle seuraavasti:

*”Enimmäkseen käytännöllisistä syistä olemme siis kiinnostuneet autoon, mutta olemmeko sen huoltoon? Mielestäni meille naisille ei pitäisi riittää pelkkä ajotaito ja liikennesääntöjen tuntemus, vaan meidän tulisi myöskin oppia ymmärtämään ajokkiamme. Aivan pienikin tietämättömyyden kikka voi katkaista matkan. On turhamaista hienostelua pelätä käsiensä sottaantuvan, kun on olemassa puhdistusaineet ja käsivoiteet.”<sup>27</sup>*

Kaiken kaikkiaan kursseille osallistuneet naiset ajoivat säännöllisesti ja suhteellisen paljon yksin. Haastattelu- ja lehtimateriaalin perusteella naisilla ei välttämättä ollut vielä omaa autoa, mutta heillä saattoi olla työpäikasta auto käytössä tai he käyttivät paljon perheen yhteistä autoa.

Luonnolliselta motiivilta autontuntemuskurssille osallistumiseen tuntuisi myös yksinkertaisesti raha. Harva suomalainen autonomistaja halusi maksaa autokorjaimoille ”ylimääräistä”, jos korjauksen saattoi hoitaa helposti itse. Sekä haastateltavien että lehtimateriaalin perusteella saa käsityksen, että autonkorjaus ja -huoltaminen olivat ihmisille mielekästä puuhaa. Kun siinä lisäksi oppi uusia asioita, joista saattoi olla vielä taloudellistakin hyötyä, innosti se ihmisiä entisestään.

Entä löytyikö naisten joukosta näyttämisen halua miehille? Etukäteen olisi voinut olettaa, että jollekin naiselle motiivina olisi ollut näyttämisen halu teknisestä osaamisestaan siihen ennakkoluuloisesti suhtautuneelle aviomiehelle, poikaystäväälle tai veljelle. Tämän kaltaista ajattelua ei kuitenkaan juurikaan löytynyt. Haastatteluista paljastui,

että tärkeintä naisille oli oppia selviämään pienistä auton vikojen korjauksista itse. Tosin kaikissa vastauksissa myös tunnistettiin yleinen käsitys naisen ja tekniikan yhteensopimattomuudesta.<sup>28</sup> Vaikkeivät naiset varmastiakaan ajatelleet olleensa näyttämässä miehille soveltuvuuttaan auton korjaamiseen ja huoltamiseen, voidaan mielestäni jonkinlaista ”näpätystä” lukea seuraavan artikkelin viimeisestä lauseesta: *”...Vai kenenettekö Te, hyvä miespuolinen lukijamme, kokemaan autonne kaasuttimen?”<sup>29</sup>*

### ”KAIKKI UHKUI HALUA OPIA JA KIIN- NOSTUS OLI KOVA”

Autontuntemuskurssit saivat kohtuullisen paljon huomiota – tosin suuri osa lehtijutuista oli Autoliiton omassa jäsenlehdessä, Moottorissa. Kuitenkin kursseista kirjoitettiin lähes koko 1970-luvun ajan. Vaikuttaa siltä, että aikakauden ihmiset itsekin huomasivat, että nämä kurssit murensivat vanhaa asetelmaa ja asenteita naisen ja tekniikan suhteesta. Eräässä lehtijutussa autontuntemuskurssien verrattiin saaneen jopa kansanliikkeen aseman.<sup>30</sup>

Kursseja itsekin pitänyt Matti Siltala toteaa, että tunnelma kursseilla oli mukava. Korjauspuuhien välissä juotiin yleensä kahvit.<sup>31</sup> Samankaltaisen käsityksen saa myös lehtijuttujen ja muiden haastattelujen perusteella. Siltala kertoo, että koska alusta asti oli selvää, ettei kyse ollut mistään insinööri-koulutuksesta, tunnelma kurssilla pysyi rentona.<sup>32</sup> Keskeiseksi asiaksi kurssilla nousi uusien asioiden innokas oppiminen ja yhdessä tekeminen. Kun ajattelee kurssin merkitystä naisille, esiin nousee useitakin asioita. Ensinnäkin kurssilla oppi monia tärkeitä ja välttämättömiä asioita auton huoltamisesta ja korjaamisesta. Se antoi itseluottamusta ja varmuutta naisille, jotka ajoivat paljon pidempiä matkoja yksin. Tien varteen jäämisen pelko ei estänyt naisia istumasta auton

rattiin. Monilla naisilla työn luonne saattoi vaatia paljon ajamista, kuten toimittajilla, opettajilla sekä myynti- ja terveystalon työntekijöillä. Toiseksi naisille oli tärkeää tehdä ja oppia yhdessä muiden naisten kanssa. Yhdessä tekeminen ja yhteen kokoontuminen näyttäisi olleen erityisesti naisille sopiva tapa toimia. Ryhmässä on ollut kenties helpompaa olla tekniikasta tietämätön, ja ryhmässä on ollut helpompi oppia uusia asioita, kun on voinut katsella myös muiden tekemisiä. Kurssin loputtua osallistujille jaettiin yleensä todistus, joka esim. Airi Räsäsen mukaan oli naisille hyvin tärkeä.<sup>33</sup>

Autontuntemuskurssit saavuttivat siis suuren suosion alusta asti, ja niiden suosio pysyi kohtuullisena lähes koko 1970-luvun ajan. Suurimmilla paikkakunnilla osallistujia oli luonnollisesti enemmän ja kurssit täytyivät sitä mukaa kun niistä ilmoitettiin. Pienemmillä paikkakunnilla sen sijaan kurssien osallistujamäärä romahti varsin nopeasti muutaman vuoden jälkeen, kuten Imatralla kävi:

*”Autoilevien naisten auton tuntemus oli jo lisääntynyt siinä määrin, osin muidenkin järjestöjen toimin, ettei heille järjestetty ns. kikkakurssi tuonut huolella valmistettuun tilaisuuteen kuin kuusi osanottajaa ja tämä aikaisemmin suurta kiinnostusta herättänyt valistus- ja varainkeräysmuoto oli toistaiseksi jätettävä odottamaan aikoja parempia.”<sup>34</sup>*

Oletettavaa on, että lukuun ottamatta suurimpia keskuksia autontuntemuskurssit loppuivat 1980-luvulla. Samaa kertovat Tuula Salminen ja Matti Siltala, joista Salminen mainitsee, että oppilaiden lisäksi myös kurssin vetäjistä alkoi olla pulaa. Siltala arvelee, että tulijoita ei riittänyt, koska esim. televisio oli suuri houkutin ihmisten vapaa-ajalla.<sup>35</sup> Joillakin paikkakunnilla kursseja järjestettiin vielä 1990- ja 2000-luvuilla. Autoliiton viimeiset autontuntemuskurssit pidettiin Airi Räsäsen mukaan, vuonna 2006.<sup>36</sup> Luonnol-

linen syy kurssien loppumiselle on tietysti autojen tekninen kehitys. Nykyajan uusille autoille ei oikeastaan pysty tekemään minikäänlaisia korjauksia, vaan autot on vian sattuessa melkein poikkeuksetta vietävä korjaamolle, jossa niiden viat paikallistetaan erityisten tietokoneiden avulla. Lisäksi kännykkäaikana apua saa yleensä kohtuullisen nopeasti, jos jää tien päälle. Uskon myös, että Siltalan esiin ottama huomio ihmisten vapaa-ajan vieton muuttumisesta on keskeinen. 1970-luvun aikana auto arkipäiväistyi suomalaisessa yhteiskunnassa ja 1980-luvulla auto oli useimpien suomalaisten arkinen kulkuväline. Auto, sen huoltaminen ja korjaaminen, ei enää merkinnyt ihmisille samaa kuin aiemmin, ja vapaa-ajan viettoon liittyi paljon uusia, houkuttelevia asioita.

Kun tarkastellaan keskustelua naisautoilusta 1970-luvun ajan, ei siinä tapahtunut suuriakaan muutoksia verrattuna edelliseen vuosikymmeneen. Keskustelu niin naistenlehtien kuin autolehtienkin sivuilla jatkui aktiivisena, välillä jopa kiivaan intohimoisena. On ilmeistä, että naisautoilijat edelleen erotettiin miesautoilijoista. Välillä tämä tapahtui huumorin keinoin, välillä totisemmalla sävyllä. Naisautoilukeskusteluun osallistui niin toimittajat, autoalan ihmiset kuin lukijat.<sup>37</sup> On itse asiassa vaikea löytää toista vastaavaa teknologiaa, joka olisi aiheuttanut yhteiskunnassa niin suuria tunteita – esim. juuri sukupuolten välisessä keskustelussa – kuin auto. Tietylnainen ”akka ratissa” -käsitys elää edelleen yhteiskunnassa vahvasti, vaikkei sitä enää julkisuudessa esitetä. Kulttuurisesti se on kuitenkin edelleen vahvasti läsnä.

Vaikka naisten autontuntemuskurssit saattavat tuntua pieneltä ja vähäpätöiseltä asialta, kun katsellaan suomalaisen autoistumisen ja autonkäytön historiaa, voidaan ne kuitenkin sukupuolinäkökulmasta katsottuna nähdä merkittävinä. Kurssien alku osui myös mielenkiintoiseen murrosaikakauteen, jolloin sekä auton omistaminen että naisten

autoilu olivat Suomessa yleistymässä. Autontuntemuskurssseille osallistuessaan nais-autoilijat ottivat askeleen sellaiseen maailmaan, jonne heitä ei aiemmin ollut katsottu sopiviksi. Osittain heidän osallistumisensa oli käytännön pakon sanelemaa vanhan ja epäluotettavan autokantamme vuoksi, mutta toisaalta heillä oli kova halu oppia huolehtimaan käyttämänsä auton pikkukorjauksista. Niin vaikeaa se ei ollut, etteivät myös naiset olisi siihen kyenneet. Kysymys oli myös halusta osallistua auton ja autoilun laajaan maailmaan, johon oleellisesti kuului myös auton huoltaminen ja vikojen korjaaminen. Tunnelman voi kiteyttää Moottorilehden toimittajan Irene Leinosen erään artikkelin viimeisiin sanoihin: ”*Siiis mikäs meitä naiset estäisi enää osallistumasta yhtä aktiivisesti autoiluun kuin mieskin, ei mikään.*”<sup>8</sup>

Riikka Jalonen on Suomen historian jatko-opiskelija Turun yliopistossa, joka tekee väitöskirjaa naisten autoilukokemuksista Suomessa 1950–1980.

<sup>1</sup> Olen tutkinut autolehdissä ja naistenlehdissä käytyä keskustelua naisautoilusta vuosien 1950 ja 1980 välisenä aikana vuonna 2006 valmistuneessa pro gradu -työssäni. Keskustelu oli koko tutkimusaikakauden varsin vilkasta ja monivivahteista, ja siihen osallistuivat niin toimittajat, lukijat sekä muita autoalan toimijoita. Vuonna 1969 Suomessa suoritettiin 78 132 henkilöautoajokorttia, joista naisten osuus oli jopa 46 %. Tekniikan Maailma 6/1970, 117.

<sup>2</sup> Tekniikan ja maskuliinisuuden suhteesta: Mellström 1996, 134–137. Ks. myös Wosk 2001, 131–133.

<sup>3</sup> Laaksonen 1994, 76–77.

<sup>4</sup> Suomen Autoliitto ry. Vuoden 1969 vuosikertomus. ALa 8.

<sup>5</sup> Suomen Autoliitto ry. Vuoden 1971 vuosikertomus. ALa 8.

<sup>6</sup> Naisellekin voi opettaa kuinka pikkuviat korjataan, Moottori 9/1969, 27.

<sup>7</sup> Suomen Autoliitto ry. Vuoden 1971 vuosikertomus. ALa 8.

<sup>8</sup> Tuula Salmisen haastattelu 5.9.2008; Matti Siltalan haastattelu 9.9.2008. Ks. myös: <http://paikallisyhdistykset.sat.fi/ssaty/history4.htm>.

<sup>9</sup> Naisautoilijoiden jatkokoulutuskurssit, Auto 2/1969, 34.

<sup>10</sup> Airi Räsäsen haastattelu 11.9.2008; Tuula Salmisen haastattelu 5.9.2008 ja Matti Siltalan haastattelu 9.9.2008.

<sup>11</sup> Ne naiset, ne naiset, Auto 5/1970, 91.

<sup>12</sup> Matti Siltalan haastattelu 9.9.2008.

<sup>13</sup> Vuoden 1969 Suomen Autoliitolla oli 111 paikallisosastoa. Suomen Autoliitto ry. Vuoden 1969 vuosikertomus. ALa 8.

<sup>14</sup> Airi Räsäsen haastattelu 11.9.2008.

<sup>15</sup> Airi Räsäsen haastattelu 11.9.2008; Tuula Salmisen haastattelu 5.9.2008; Matti Siltalan haastattelu 9.9.2008; Yrjö Törneblomin haastattelu 19.9.2008.

<sup>16</sup> Masonen 1994, 31. Suomen Autoliiton ja Autoklubin tiepalvelumiesten yhteenlasketut suoritukset 1960-luvun lopulla olivat n. 12 000–15 000 per vuosi. Masonen 1994, 44.

<sup>17</sup> Suomen Autoliitto ry. Vuoden 1971 ja 1972 toimintasuunnitelmat. ALa 4.

<sup>18</sup> Esim. AL on myös naisia varten Moottori 4/1975, 12–13; Naiset tutustumassa autonsa salaisuuksiin Korpivaaralla Moottori 2/1976, 45; AL:n autontuntemuskurssi naisille Moottori 9/1976, 10; Käyhän se naiseltakin...Moottori 9/1977, 11.

<sup>19</sup> Automies 1/1978, 28.

<sup>20</sup> Airi Räsäsen haastattelu 11.9.2008.

<sup>21</sup> Ks. esim. Auto huoltoon – yritä ensin itse, Tekniikan Maailma 2/1972, 82.

<sup>22</sup> Esim. Naisautoilijoiden jatkokoulutuskurssit, Auto 2/1969, 34; SAL:n jatkokoulutuskurssit naisautoilijoille, Auto 3/1969, 47, 49; Äidille hyvä autopeukalo, Moottori 6-7/1969, 5; Naiset tutustumassa autonsa salaisuuksiin Korpivaaralla Moottori 2/1976, 45; Käyhän se naiseltakin...Moottori 9/1977; Tytöt opissa, Automies 1/1978, 28.

<sup>23</sup> Airi Räsäsen haastattelu 11.9.2008; Tuula Salmisen haastattelu 5.9.2008; Matti Siltalan haastattelu 9.9.2008.

<sup>24</sup> Tytöt opissa, Automies 1/1975, 28.

<sup>25</sup> Tuula Salmisen haastattelu 5.9.2008.

<sup>26</sup> Esim. Tekniikan Maailma 1/1969, 3; Moottori 17/1978, 2.

<sup>27</sup> Moottori 3/1977, 7.

<sup>28</sup> Airi Räsäsen haastattelu 11.9.2008; Tuula Salmisen haastattelu 5.9.2008; Matti Siltalan haastattelu 9.9.2008.

<sup>29</sup> Naisellekin voi opettaa, kuinka pikkuviat korjataan, Moottori 9/1969, 27. Ks. myös Äidille hyvä autopeukalo, Moottori 6-7/1969, 5.

<sup>30</sup> Ne naiset, ne naiset, Auto 5/1970, 91.

<sup>31</sup> Matti Siltalan haastattelu 9.9.2008.

<sup>32</sup> Matti Siltalan haastattelu 9.9.2008. Ks. myös: Tytöt opissa, Automies 1/1975, 28.



<sup>33</sup> Airi Räsänen haastattelu 11.9.2008. Ks. myös: AL:n autontuntemuskurssi naisille, Moottori 9/1976, 10 ja Naiset tutustumassa autonsa salaisuuksiin Korpivaaralla, Moottori 2/1976, 45.

<sup>34</sup> <http://paikallisyhdistykset.satl.fi/iaty/sivut/his1988.htm>. Tässä viitatus kurssit eivät siis olleet Autoliiton, vaan Imatran Autoteknillisen yhdistyksen järjestämiä, mutta vähäiset osanottajamäärät korostuivat pienemmällä paikkakunnilla varsin nopeasti, järjestävästä tahosta huolimatta.

<sup>35</sup> Tuula Salmisen haastattelu 5.9.2008 ja Matti Siltalan haastattelu 9.9.2008.

<sup>36</sup> Airi Räsänen haastattelu 11.9.2008. Ks. myös: <http://paikallisyhdistykset.satl.fi/ssaty/history4.htm>.

<sup>37</sup> Terho 2006, passim.

<sup>38</sup> AL on myös naisia varten, Moottori 4/1975, 13.

#### LÄHTEET:

##### Arkistolähteet:

MOBILIA, Auto- ja tiemuseo, Kangasala

Suomen Autoliiton liittokokousten ja valtuuskunnan pöytäkirjat 1965–72. ALa 4.

Suomen Autoliiton vuosikertomukset 1967–1971. ALa 8.

##### Lehdet:

Auto 2/1969, 3/1969, 5/1970

Automies 1/1978

Moottori 6–7/1969, 9/1969, 4/1975, 2/1976, 9/1976, 3/1977, 9/1977, 17/1978

Tekniikan Maaailma 1/1969, 6/1970, 2/1972

##### Kirjallisuus:

LAAKSONEN, Esko: Herraklubista koko kansan autoliitoksi. Autoliiton 75 vuotta. Gummerus Kirjapaino Oy. Jyväskylä 1994.

MASONEN, Pekka: Pelti pystyssä. Suomalaisen tiepalvelun historia. Gummerus Kirjapaino Oy. Jyväskylä 1994.

MELLERSTRÖM, Ulf: Teknologi och maskulinitet: Män och deras maskiner. Teoksessa Från symaskin till cyborg. Redaktörer Elisabet Sundin & Boel Berner. ScandBook AB. Falun 1996.

TERHO, Riikka: "Nainen on aina nainen liikenteessäkin!" Keskustelu naisten autoilusta suomalaisessa aikakauslehdissä 1950–1980. Suomen historian pro gradu -tutkielma. Turun yliopisto 2006. (Painamaton)

WOSK, Julie: Women and the Machine. Representations from the Spinning Wheel to the Electronic Age. The John Hopkins University Press. Baltimore & London 2001.

##### Internetlähteet:

Imatran Autoteknillinen yhdistys ry. Historiikki 1988. Luettu 25.8.2008. <http://paikallisyhdistykset.satl.fi/iaty/sivut/his1988.htm>

Salon Seudun Autoteknikkojen Yhdistys ry. Luettu 25.8.2008. <http://paikallisyhdistykset.satl.fi/ssaty/history4.htm>

##### Haastattelut:

Airi Räsänen 11.9.2008

Tuula Salminen 5.9.2008

Matti Siltala 9.9.2008

Yrjö Törneblom 19.9.2008 (Haastattelija Pentti Kaikkonen)

Kaikki haastattelut tekijän hallussa.