

AUTOILU JA SUKUPUOLI 1920-LUVUN SUOMESSA

Teija Försti

Kulttuurihistorian alaan kuuluvassa väitöskirjassani *Vauhtikausi. Autoilun sukupuoli 1920-luvun Suomessa* (Turun yliopisto 2013) tarkastelin autoilun ja sukupuolen vuorovaikutteista suhdetta. Tarkasteluajanjaksona 1920-luku oli hedelmällinen ensinnäkin siksi, että autojen lukumäärä kasvoi merkittäväällä tavalla Suomessa erityisesti vuosien 1923–1928 välisenä aikana. Samanaikaisesti sukupuolijärjestelmä oli murroksessa ensimmäisen maailmansodan jälkeen. Kulttuurihistoriallisesta näkökulmasta kiinnostavaa oli se, miten auto nykyaikaisuuden ilmentymänä läpäisi koko kulttuurin 1920-luvulla. Kasvanut autojen lukumäärä näkyi, kuului ja tuoksui kaupunkien kaduilla ja maanteillä, ja auton kohtaamiselta oli vaikea välttyä lehtijutuissa, reklaameissa, runoudessa ja ajanvietekirjallisuudessa, elokuvissa tai kuvataiteessa. Auto oli keskeinen symboli ensimmäisen maailmansodan jälkeen tulevaisuuteen katsovalle maailmalle niin Suomessa kuin muualla länsimaissa.

TUTKIMUKSEN TAUSTAA

Autoilua on aikaisemmassa tutkimuksessa lähestytty useimmiten eksplisiittisen miehisyyden alueena, jossa ”sukupuolella” on lähinnä tarkoitettu naisia ja viitattu naisautoilijoiden vähäiseen lukumäärään varhaisimman autoilun kohdalla. Sukupuolihistoriallisesta tutkimusnäkökulmasta tuntui kuitenkin mielekkäältä kysyä, mihin autoilun miehisyyttä perustui ja miten autoilu samalla tuotti miehisyyttä. Tutkimuksen tavoitteena oli antaa aiempaa monipuolisempi tulkinta 1920-luvun autoilun sukupuolesta ja auttaa ymmärtämään paremmin myös nykyhetken autoilun sukupuolittumisen historiallisuutta ja kulttuurisuutta.

Tutkimuksen aineisto oli tekniikan kulttuurihistorialliselle tutkimusotteelle ominaiseen tapaan monipuolinen.¹ Pääaineiston muodostivat aikakaus- ja moottorialan lehtien autoilu- ja liikennekirjoittelu vakavammista tekstilajeista pakinoihin ja pilakuviin, lisäksi täydentävänä aineistona käytettiin kaunokirjallisuutta, muutamaa elokuvaa ja autoilijoiden etujärjestöjen arkistoaineistoa ja viranomaislähteitä. Tekstejä lähilukiessani huomioni kohdistui sukupuoleen kiinnitettyjen ja sukupuolta tuottaneiden merkitysten ja merkitysten analysointiin. Lähteissä rakennettiin käsityksiä ja mielikuvia siitä, millaisia miehet ja naiset ovat autoilijoina ja liikenteessä ylipäätään.

Henkilökuvassa Teija Försti

Teija Förstin väitöskirja *Vauhtikausi. Autoilun sukupuoli 1920-luvun Suomessa* tarkastettiin Turun yliopistossa 14. joulukuuta 2013. Försti tarkastelee väitöskirjassaan sitä, miten autoilun ja sukupuolen vuorovaikutteinen suhde rakentui 1920-luvulla. Vaikka autoja ei vielä 1920-luvulla paljon ollutkaan, niistä puhuttiin, ja niistä luotiin mielikuvia julkisuudessa. Försti kutsuu 1920-lukua ”kulttuurisen autokuumeen” ajaksi.

Försti päätyi aiheeseensa aiempien opintojensa pohjalta: hänen gradunsa käsitteli varhaisia naisautoilijoita ja heidän representaatioitaan. Hän löysi tutkimusta tehdessään Helmi Tengenin, varhaisen autoilijan ja Naisasialiito Unionin jäsenen, haastatteluita ja havaitsi,

LIIKENTEEN SUKUPUOLIJÄRJESTELMÄ

Autoilun edistäminen ja sukupuolijärjestelmän muokkaus tapahtui rinnakkain. Autojen lukumäärän lähdettyä voimakkaaseen kasvuun erityisesti autoilijoiden etujärjestöjen lehdissä alkoivat toistua tarinat ja kertomukset, joissa vanhojen naisten ja maaseudun väen, yksinkertaisina esitettyjen miesten ja naisten, autoihin kohdistuneet pelot esitettiin huvittavina ja takapajuisina. Näissä fiktiivisissä kertomuksissa nuoret, autoilevat miehet johdattelivat autoilla liikkuvaan teknologiseen nykyaikaan ja vanhat naiset sekä maaseudun vanhempi väki symboloivat vanhaan, edistystä vastustavaan aikaan takertumista.²

Julkisessa kirjoittelussa sukupuolierolle, naisten ja miesten erilaisuudelle rakentuvaa

sukupuolijärjestelmää tuotettiin uudelleen ja vakiinnutettiin. Autoilijoiden näkökulmasta liikenteen ongelmana olivat autojen alle säntäilevät ihmiset, joita lehdissä kutsuttiin merkillepantavan usein feminiinistävillä sanannoilla, kuten ”päättömät kanat” tai ”kaakattavat kanaparvet”. Hermostuminen, impulsiivisuus ja säntäily esitettiin naisellisiin ominaisuuksina niin jalankulkijoista kuin autoilijoistakin puhuttaessa. Kirjoituksissa tuotettiin toistuvasti sukupuolittuneita käsitteitä ”miesten” ja ”naisten” tavasta liikkua liikenteessä.

AUTOILIJAN SUKUPUOLI

Auto oli nykyaikaisen miehen ja naisen kulkuväline, jonka muodikkuus, tehokkuus, vauhti ja voima liittivät nämä ominaisuudet

että varhaisia naisautoilijoita oli tutkittu varsin vähän. Hänen väitöskirjansa keskeistä aineistoa ovatkin autoilun sukupuolittamiseen liittyvät kirjoitukset aikakauslehdissä, kuten *Suomen Kuvalehdessä*, *Kotiliedessä* ja *Vära Kvinnorissa*, sekä autoalan lehdissä. Näiden ohella hän on käyttänyt myös mm. elokuvia, kaunokirjallisuutta ja auto-op-paita.

Naispuolisia autoilijoita toki oli 1920-luvullakin. Naisia oli myös automobiiliklubien jäseninä, mutta pääosin kyse oli miesten keskinäisestä toiminnasta. Naisten autoilua ei niinkään vastustettu, mutta autoilun ei katsottu sopivan kaikille naisille. Usein esitetty argumentti oli, että nainen on ”liian hermostunut ajamaan”. Förstin käyttämissä lähdeteksteissä auto ja autoilu esitettiin siis varsin sukupuolittuneessa valossa, ja hän esittää, että näin luotiin autoilun sukupuolinen järjestys. Tämä

näkyi muun muassa siinä, miten autoja markkinoitiin: miehille korostettiin teknisiä ominaisuuksia ja voimaa, ja autoa markkinoitiin työmatkan kulkemiseen. Naisille taas kerrottiin auton eri väreistä ja sen kätevyydestä perheen asioiden hoitamisessa, kuten kaupassa käymisessä ja lasten kuljettamisessa.

Försti kertoo, että kiehtovinta väitöskirjatutkimuksessa oli se, että autoilun sukupuolta voi tutkia muutenkin kuin numeroiden valossa. Jatkossa hän tutkisi mielellään laajemmin liikenteeseen liittyvää aistillisuutta, kuten liikenteen ääniä ja hajuja. Näistä oli Förstin mukaan vaikea löytää sukupuolinäkökulmaa, joten ne jäivät väitöskirjassa vähälle huomiolle. Nyt Försti kirjoittaa kirjaa autoilevan naisen kulttuurihistoriasta 1900-luvun alun Suomessa. Hän tutkii muun muassa sitä, mikä naisille oli autoilussa tärkeää ja miksi naiset harrastivat autoilua.

Teija Försti on *Tekniikan Waiheiden* lukijoille tuttu lehden edellisenä päätoimittajana. Tähän tehtävään hän tuli vuonna 2010, Sampsa Kaatajan luopuessa päätoimittajuudesta voidakseen keskittyä väitöskirjansa viimeistelemiseen. Tehtävään haluttiin mieluiten väitöskirjantekijä, ja Försti, joka tuolloin toimi Tekniikan Historian Seuran sihteerinä, tuli valituksi. Seuraan hän oli liittynyt vuonna 2004 silloisen graduohjaajansa Petri Pajun houkuttelemana. Kun Försti oli vetänyt lehteä kaksi vuotta, hän halusi vuorostaan saada väitöskirjansa valmiiksi, ja niin hän luopui päätoimittajuudesta 2011, vaikka jatkoikin vielä toimituskunnassa seuraavan vuoden.

Tekniikan Waiheita onnittelee Teija Förstiä väitöksen johdosta!

Katariina Mauranen

samalla käyttäjiinsä. Fiktiivisissä tarinoissa autoilevien sankarien miehisuus kytkettiin toistuvasti myös autojen rahalliseen arvoon. Automiehisyyteen kytkettiin kiinteästi auton ohjaamisen taito ja liukuhihnalla valmistettujen autojen saapumisen myötä myös oman auton korjaamisen taito. Autoilijan miehistä identiteettiä rakensivat osaltaan myös autoilijoiden etujärjestöt, joissa miespuoliset jäsenet keskustelivat liikenteen kehittämisestä autoilun ehdoilla. Naiset osallistuivat järjestöjen järjestämille autoiluretkille ja -matkoille ja jossain määrin myös autokilpailuihin omista sarjoistaan.

Fiktiivisissä esityksissä autoileva nainen alkoi enenevässä määrin symboloida itsenäistä, nykyaikaista naista. Moderniin naistyyppiin liittyi kiinteästi myös uuden teknologian hallinta. Autojen ja autotarvikkeiden myynti-ilmoituksissa muodikas, moderni nainen, jolla oli polkkatukka, pieni hattu ja lyhyet hameenhelmat, istui ratin takana vielä huomattavasti useammin kuin reaaliset suomalaiset naiset 1920-luvulla. Omaa elämäänsä autonsa lailla itsenäisesti ohjaavan naisen hahmossa oli myös jotain pelottavaa ja vallinnutta sukupuolijärjestystä uhmaavaa. Vastakohtana autoa ohjaavalle ”uudelle naiselle” pakinoissa, vitseissä ja pilapiirroksissa autoileva nainen esitettiin usein tekniikkaa ja liikennesääntöjä ymmärtämättömän koomisena hahmona.

Erityisesti *Kotiliesi*-lehden kertomuksissa ja Fordin mainonnassa autoa esitettiin naiselle tärkeänä työvälineenä paremman taloudenhoidon välineenä. Näin auto kytkettiin samalla perinteisiin naisen tehtäviin yhteiskunnassa. Tämä kulttuurinen auton käytön malli aktualisoitui Suomessa vasta 1960-luvulta lähtien, mutta merkillepantavaa on, miten tätä mallia tuotettiin kulttuurisesti jo 1920-luvulla.

Autoilukirjoittelussa rakentuneet sukupuoliittuneet käsitykset autoilijoista ja jalankulkijoista olivat osin tavoitteellisesti tuotettuja ja osin tiedostamatta toistettuja, mutta juuri toiston kautta ne vakiintuivat ar-

kisiksi ”totuuksiksi”. Huomionarvoista on, että sukupuolten välisen eron säilyttämistä retorisesti kielen tasolla sekä rakenteiden ja toiminnan tasoilla pidettiin tärkeänä. Miehet ja naiset saattoivat kirjoitusten mukaan olla yhtä lailla hyviä ajajia, mutta eri tavoin ja erilaisiksi ymmärrettyjen ominaisuuksiensa vuoksi. Miehet ja naiset esitettiin erilaisina ja useimmiten myös toisilleen vastakkaisina liikenteessä liikkujina.

AUTON SUKUPUOLI

Tutkimissani lähteissä myös autoa inhimillistettiin ja sukupuolitettiin. Autoja personoitiin antamalla niille lempinimiä, esimerkiksi T-Fordia kutsuttiin sekä Liisaksi että Heikiksi, ja kuvailemalla niitä inhimillistävästi aivan kuin ne olisivat olleet ihmisen tai lemmikkieläimen kaltaisia eläviä olentoja. Autoon kytkeytyneet sukupuolen rajoja hämärtävät merkitykset olivat kiinnostavia. Kaksikymmenlukulaisessa julkisuudessa auton sukupuoli oli ambivalentti: auto oli joustavasti joko voimaa uhkuva fallinen symboli tai feminiininen lämmin syli. Auto ymmärrettiin sekä miehen omistamaksi feminiiniseksi esineeksi, jonka ominaisuudet muistuttivat naissukupuoleen liitettyjä ominaisuuksia, että maskuliinisen voiman symboliksi kontekstista riippuen.

Teija Försti, FT, kulttuurihistorian tutkija ja tietokirjailija
tmbfor@utu.fi

Vauhtikausi. Autoilun sukupuoli 1920-luvun Suomessa on luettavissa sähköisesti osoitteessa:
<http://www.doria.fi/handle/10024/93799>

¹ Tekniikan kulttuurihistoriasta ks. myös Hannu Salmi & Jaakko Suominen: Cultural History of Technology. Tekniikan Waiheita 4/2000, 5-13.

² ks. myös Männistö-Funk: Tiina: Gendered practices in Finnish cycling, 1890-1939. ICON - Journal of the International Committee for the History of Technology. Volume 16, 2010, 53-73.