

NAURETTAVA PIRUNKONE

AUTOMOBILIHUUMORI 1900-LUVUN ALUN LEHDISSÄ

Teija Försti

Kuka tuo herra on joka ajaa noin hirveätä kyytiä?

Hän on esimies yhdistyksessä ”Turva ja rauha kadulla ja tiellä”.¹

Ensimmäisiä kaskuja ja humoristisia kertomuksia automobiileista ja autonkuljettajista alettiin julkaista suomalaisissa lehdissä 1800–1900-luvun vaihteessa, jolloin todellisia automobiileja oli Suomessa nähty vasta vähän. Yllä lainattu kasku on vuodelta 1902. Siinä pilailun kohteena oli varhaiselle automobiilihumorille tyypilliseen tapaan autojen vauhti. Tässä vaiheessa vähäiset automobiilit eivät vielä todellisuudessa suuressa määrin aiheuttaneet turvattomuutta tai rikkoneet rauhaa Suomen maanteillä tai kaupunkien kaduilla, mutta ongelma alkoi olla tuttu jo autoistuneissa maissa.

Kauppaneuvos Viktor Forselius toi Benz Velo Comfortable -merkkisen ajoneuvon Lyypekistä Turkuun toukokuussa 1900.² Tätä on viimeaikaisissa suomalaisen autoilun historioissa pidetty ensimmäisenä Suomeen tuotuna autonä. On kuitenkin tulkintakysymys, mistä autoilun historian on kulloinkin haluttu laskea alkaneen Suomessa: Ensimmäisistä sanomalehdistä löytyvistä maininnoista Suomen alueella liikkuneista autoista vai vasta 1910-luvusta, jolloin automobiileilla alkoi ensimmäisen kerran olla liikenteellistä merkitystä. Aikaisemmassa suomalaisessa autoilun historiantutkimuksessa on korostettu autoilun hidasta ja myöhäistä alkua Suomessa verrattuna muun muassa naapurimaihin ja etsitty syitä esimerkiksi huonoista teistä sekä potentiaalisen ostajakunnan että autonmyyjien vähäisyydestä.³

Tämän artikkelin aiheena on automobiilihumori 1900-luvun alun suomalaisissa lehdissä. Tarkastelen toisin sanoen aikaa, jolloin automobiilit olivat vasta tekemässä tuloaan osaksi suomalaista liikennettä ja arkea. Artikkelin päälähteinä on käytetty Kansalliskirjaston digitoimia suomenkielisiä sanoma- ja aikakauslehtiä vuosilta 1899–

1909, ja niissä julkaistuja kaskuja, pilakuvia ja humoristisia kertomuksia.⁴ Digitoituidet lehdet mahdollistavat laajojen aineistojen kartoittamisen yksinkertaisilla tekstihauilla. Ongelmana on kuitenkin jossain määrin vanhemmissa teksteissä laatu ja luettavuus. Huomionarvoista on, että samoja kaskuja ja automobiiliuutisia julkaistiin eri lehdissä ympäri maata. Tätä artikkelia varten olen pyrkinyt kartoittamaan ja analysoimaan, millaisista teemoista syntyi huumoria autojen ollessa vielä sellaisia teknisiä uutuuksia, joita harva oli omin silmin nähnyt.

Millainen laite oli automobiili, josta lehdissä pilailtiin? Automobiiliksi ja moottori-vaunuksi kutsuttiin 1800–1900-luvun vaihteessa esimerkiksi kaksi- ja kolmipyöräisiä motorisoituja polkupyörää muistuttavia kulkuneuvoja ja moottoripolkupyöriä. Varhaisimmat 1880–1890-lukujen automobiilit olivat hybridejä, joiden tekniikka, toiminta ja ulkonäkö olivat saaneet vaikutteita hevoscärryistä ja kevyet renkaat muistuttivat polkupyörän pyöriä.⁵ Lehtien välityksellä automobiileista kertovat uutiset olivat levinneet myös suomalaisen lukevan yleisön tietoisuuteen.

Esimerkiksi urheilutoimittaja Ivar Wilskman kertoi Suomen Urheilulehdessä vuonna 1899 seuranneensa sanomalehtien kertomuksia ”noitten meillä tuntemattomien ’kommervenkkiä’ ulkomuodosta ja kulusta”. Hän kertoi myös ihailleensa sitä ”miehekästä varmuutta”, jolla eräs ”urheilija” oli ohjannut tällaista vaunua ”tiellä olevien kuormien, raitiovaunujen, pelästyvien maalaishevosten, eteenjuoksevien poikien, siunaavien akkojen ja vihasien koirien välitse ja ohitse”.⁶ Wilskman tarkoitti tässä vaunulla Suomen Valokuvaus, Kauppa- ja Tehdas-osakeyhtiön maahantuomaa moottoripolkupyörää, josta hän käytti lisäksi nimityksiä moottorivaunu ja automobiili.⁷ 1900-luvun taitteen jälkeen automobiililla alettiin aikalaisteksteissä tarkoittaa ensisijaisesti nelipyöräistä polttomoottorilla varustettua autoa, josta puhuttiin usein myös kärrynä tai vaununa. Uutta teknistä laitetta oli luontevaa verrata tuttuihin ja ymmärrettäviin käsitteisiin, kuten hevosvaunuihin ja -voimiin.⁸

Tässä artikkelissa tarkastelun keskiössä ei kuitenkaan ole automobiilin tai auton teknisten ominaisuuksien kehitys. Auton liikenteellisen ja taloudellisen merkityksen rinnalla on vähemmän tutkittu auton kulttuurista vastaanottoa. Artikkelissani etsin vastausta kysymyksiin, mikä automobiileissa oli koomista ja miksi? Mille automobiili-huumorissa naurettiin?

Seppo Knuutila on esittänyt tuoreen Huumorin skaalat-antologian (2015) johdannossa, että huumorin käsitteen määrittely ja paikantaminen ei ole yksiselitteistä, sillä huumori on ymmärretty eri tieteenaloilla moninaisin tavoin. Viime vuosina huumorin tutkimuksessa on siirrytty ennalta määriteltyjen kategorioiden määrittämisestä kohti huumorin ja komiikan tuottamisen kontekstuaalisia ehtoja ja kytkentöjä. Toisin kuin nopeasti voisi ajatella, huvittavaa ei ole mahdollista tarkasti erottaa vakavasta.⁹ Vitsi harvoin on pelkästään vitsi, kuten erityisesti

huumorin ja sukupuolen kytköksiä tutkinut kulttuurihistorioitsija Anu Korhonen on todennut. Huumorin avulla käsitellään usein vaikeita tai yhteiskunnassa muuttumassa olevia asioita. Huumori on aina sidoksissa aikaansa ja kulttuurinsa sekä kulttuurissa esillä olleisiin puheenaiheisiin, ja tulee paljastaneeksi niistä jotain myös nykyhetken perspektiivistä tulkintoja tekeväälle historiantutkijalle.¹⁰

Tässä lähteenä käytettyihin kaskuihin voi hyvin soveltaa Knuutilan esittämää kaskun määrittelyä. Kaskut ovat kansanomaista huumoria ja maailmankuvan ilmaissijoita, joiden avulla on tulkittu todellisuutta. Kaskuille ominaista on, että tapahtumat kehystetään arkiseen, elettyyn ympäristöön ja kotoistetaan.¹¹ Toisaalta kaskuperinne on ollut myös kansainvälistä ja liikkuvaa siten, että samanlaiset aihepiirit ovat toistuneet ympäri Eurooppaa, kuten esimerkiksi kaskut herroista ja palkollisista tai avioelämän ympärille rakentuneet kaskut.¹² Huumorin kulttuurisidonnaisuuden havaitsee varhaisen autohuumorin kohdalla esimerkiksi siten, että osa kertomuksista saattaa naurattaa myös nykylukijaa, osaa on mahdotonta ymmärtää ilman kontekstia ja jotkin humoristiset jutut tuntuvat nykylukijasta suorastaan sopimattomilta. On myös selvää, että huumori ei koskaan naurata kaikkia samalla tavoin.

AUTOMOBILIIN ANSIOITA

”Naisen valitushuuto kiinnitti ensiksi huomionni automobiiliin.”¹³ Näin alkoi joulukuussa 1899 Päivälehdessä julkaistu humoristinen kertomus ”Automobiilin ansioita”. Pelosta huutava nainen ja automobiili on yhdistelmä, joka toistui tämän jälkeen seuraavina vuosikymmeninä autohuumorissa erilaisina variaatioina. Koska kyseessä on hyvin varhainen suomalaisessa lehdessä julkaistu humoristinen automobiilikertomus,

analysoin sitä tässä hieman tarkemmin.

Ensinnäkin kertomuksessa kuvattiin värikkäästi automobiilin epävarmaa ja vaarallista liikkumista kadulla. Autobiili yritti kiivetä ”sähköpatsaseen”, hypätä aidan yli ja tehdä ”itsemurhan”. Se katkaisi pois ruumisvaunun peräosan ja kaatoi kumoon polkupyöräilijän. Kaikkea tätä säästivät ”sydäntä vihlovat huudot, parkuminen ja sadattelu”. Kadulla automobiilin hillitöntä menoa ja huutoa seuranneet kaksi katsojaa toimivat tarinan kertojina. Toinen kauhisteli, kuka idiootti oli kyseessä. Toinen automobiilin menoa seurannut vastasi, että kyseessä ei suinkaan ollut mikään idiootti vaan autoa ohjasi ”pitkä Träskblom” rouva mukanaan. Ensimmäinen kysyjä ihmetteli, minkä tähden mies tahtoi ottaa rouvansa hengiltä tällä petomaisen hirveällä tavalla. Miksi tämä ei esimerkiksi pistänyt uhriaan lihamyllyyn tai antanut naisen kuolla rauhallisesti, vaikka mitä ilmeisimmin halusi päästä vaimostaan eroon. Toisen mukaan tästä ei suinkaan ollut kysymys, vaan vaimo oli ”mankumalla mankunut” moottorivaunua ja aviomies oli vihdoin suostunut sellaista kokeilemaan.¹⁴

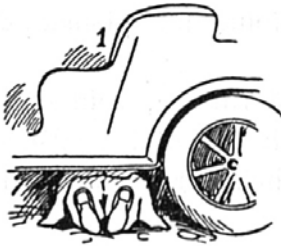
Kuten edellä kerrotusta käy ilmi, automobiilin säntäilevä ja vaaroja aiheuttanut liikkuminen esitettiin tässä fiktiivisessä kertomuksessa naurettavaksi. Kertomusta voi luonnehtia mustaksi huumoriksi siinä mielessä, että siinä pilailtiin traagisilla asioilla, kuten kuolemalla, itsemurhalla ja vaimon surmaamisella.¹⁵ Tarinassa on myös sellaisia satiirin piirteitä, joita kirjallisuudentutkijat Sari Kivistö ja H. K. Riikonen ovat määritelleet teoksessa Satiiri Suomessa. Kertomuksessa kuvataan kärjistetyä koomisesti ja kriittisesti automobiilin hankkinutta pariskuntaa sekä korostetun liioitellen automobiilin liikkumista.¹⁶ Samalla kun ”Autoilun ansioita” kertomus kuvasi kaupunkiliikenteen uutta tulokasta koomisesti se rakensi sukupuolittavia mielikuvia miehestä ja naisesta ja näiden suhteesta automobiiliin. Jutun nainen halusi automobiilia ja vasta-

hakoinen mies taipui vaimonsa toistuviiin pyyntöihin: ”mankumiseen”. Nainen muistuttaa varhaisemmasta populaarikulttuurista tuttua suulaan naisen hahmoa, joka käy miehensä hermoille.¹⁷

Tarina on nykyhetken perspektiivistä kiinnostava, koska se esittää toisin usein toistetun, jopa stereotyyppiaksi vakiintuneen ajatuksen, että vain miehet himoitsevat autoja statussymboleina. Kuten huumorin tulkinnassa yleisemmin, emme voi varmasti tietää, mikä kertomuksessa on aikalaisluki-joissa herättänyt naurua: Nainen, joka on halunnut näin joutavan kapineen kuin automobiili, vai idiootiksi moitittu mies, joka on sellaisen hankkinut. Huumoristinen kertomus osoittaa joka tapauksessa autohumorin ja sukupuolen kytköksen alkaneen suomalaisessa julkisuudessa jo ennen auton saapumista suomalaiseen liikenteeseen.

Humoristisen tarinan loppu korosti automobiilin turhuutta ja vaarallisuutta: ”Minä en lainkaan hämmästyisi, jos rouva menettäisi halun automobiiliin – sanoi toinen miettiväisenä, nähdessään miten automobiili turhaan yritti sysätä raitiovaunua radalta.”¹⁸ Autobiilien luotettavuus ja liikkuminen olivat tämän jälkeen huumorin aiheena pitkään. Esimerkiksi vuonna 1908 pilalehti Hulivilissä julkaistiin seuraava lyhyt kasku: ”Hoipertelee kun Anderssonin automobiili.”¹⁹ Vitsit ja kaskut automobiilin kyseenalaisesta luotettavuudesta kulkuvälineenä kertovat epäluulosta uutta teknologiaa kohtaan, mutta niillä oli myös yhteys todellisuuteen. Autobiilien puolestapuhujat Saksassa ja Ranskassa korostivat mielellään automobiilin moottorin väsymättömyyttä ja nopeutta verrattuna hevosiin.²⁰ Todellisuudessa varhaisten automobiilien renkaat rikkoutuivat helposti hevosliikenteelle suunnitelluilla maanteillä ja 1900-luvun alun automobiilit olivat kankeita ohjattavia.

1800-luvun lopun ja 1900-luvun alun Euroopassa ja Yhdysvalloissa ensimmäiset automobiilit olivat vapaa-aikaan tarkoit-



Automobiilin ohjaajan elämä.

50 0/0 siitä on vääntämistä ja rasvaamista vastahakoisen vaunun alla. Toiset



50 0/0 taas mörkönä koppalasién takana.

Pilakuvassa naurettiin automobiilien vioille ja kuljettajien pukeutumiselle.

Lähde: Urheilulehti 21 / 1909, 31, Kansalliskirjaston Digitoidut aineistot.

tuja kalliita materiaalisia objekteja, jotka julkisuudessa liitettiin feminiinisyyteen, muotiin ja näyttätymiseen kaupungin kaduilla tai puistoissa. Ne olivat vauraiden ja Euroopassa erityisesti aristokratian huvitteluvälineitä, joihin harvoilla oli varaa ja joilla ei nähty olevan liikenteellistä merkitystä.²¹

Uusi Suometar sanomalehdessä vuonna 1901 julkaistu artikkeli määritteli automobiilin ulkomailta yleistyneeksi varakkaiden kansanosien muotikulkuneuvoksi. Lehden mukaan automobiileja oli Ranskassa jo ”rajan määrää”, ja erityisesti Pariisin aristokraattisissa kaupunginosissa automobiilien ja polkupyörien määrä näytti ylittävän jopa ”jalanastujain” määrän. Lehdessä kerrottiin automobiilikilpailujen syrjäyttäneen urheilulajina polkupyöräkilpailut, joissa hengenvaaraan oli joutunut vain yksi henkilö eli ajaja itse. Sen sijaan automobiiliurheilussa ”tapana on ruhjoa yksi tai useampia vastaantulijoita kuoliaaksi”.²² Tästä aikalaiskriittikistä huolimatta auton suosion kasvun on autoilun historiallisessa tutkimuksessa usein esitetty johtuneen juuri automobiili-

kilpailuista, joita tavallinenkin kansa pääsi seuraamaan. Autourheilukisoissa vauhti ja kuolemanvaara olivat keskeisesti läsnä, mistä syystä niitä pidettiin vuosisadan vaihteen sukupuolikäsitysten mukaisesti ennen kaikkea miehisenä urheiluna.²³

On kuitenkin huomattava, että ensimmäisten eurooppalaisten automobiilin ajajien joukossa oli myös naisia. Esimerkiksi Veuve Clicquot -shampanjatalon vauras perijätär, Uzèsin herttuatar Anne de Rochechouart de Mortemart (1847–1933) on autoilun historiassa muistettu nopeudesta ja ylinopeussakosta, jonka hän sai vuonna 1899 ajettuaan 2-sylinterisellä Delahaye-autollaan Bois de Boulognessa, Pariisin länsilaidalla sijaitsevassa puistossa. Hän ajoi yli 15 kilometrin tuntinopeudella 12 kilometrin tuntinopeusrajoitusalueella.²⁴ Vaikka edellä kerrottu nopeus nykyajan ihmisestä tuntuu vaatimattomalta, 1800-luvun lopussa se oli suoranaista hurjastelua. Ensimmäisten eurooppalaisten naispuolisten autoilijoiden harrastuksessa yhdistyivät sekä muodikkaus että vauhti.

Teknisten laitteiden vastaanoton näkökulmasta tässä luvussa analysoidun humoristisen kertomuksen ”Automobiilin ansioita” tekee mielenkiintoiseksi se, että varsinaisia automobiileja ei ollut tässä vaiheessa juurikaan nähty muualla kuin Helsingissä. Nämäkin olivat olleet käytännössä moottoripolkupyöriä. Mielikuvituksellinen kertomus saattoi automobiilin naurunalaiseksi ja rakensi mielikuvia turhasta ja vaarallisesta laitteesta, jollaisen vain ”idiootti” hankkisi. Viihdyttäväksi tarkoitettusta tarinasta voi lukea sekä kansanhuumorille tyypillistä ”herroille” naurua että kaskuperinteestä tuttua pilailua aviopuolisoiden välisellä suhteella.

AUTOMOBIIILILLA AVIOLIITTOON

Ensimmäisistä kaskuista lähtien automobiili esitettiin heteroseksuaalisen parisuhteen solmimisen välineenä, joka johdatteli naisen ja miehen yhteen. Automobiili toisin sanoen tarjosi uudenlaisen kehyksen ennestään tutulle heteroseksuaalisen kohtaamisen käsikirjoitukselle, jossa tyttö ja poika kohtaavat. Automobiilin matkaan lähteminen toisen sukupuolen edustajan kanssa oli kaskujen mukaan kyseenalaista: ”Pidättekö automobiilia kovin vaarallisena? Kyllä tosiaankin. Eräänä päivänä lähti toverini, vakaa nuorimies ajelulle nuoren neitosen keralla ja palasi – kihlattuna.”²⁵ Toinen varhainen kasku samalta vuodelta (1902) esitti kohtaamisen vaaran näin: ”Kuinka niin äkkiä tutustuitte Lilly-neitiin? Putosimme molemmat samasta automobiilista.”²⁶ Huumorissa ei niinkään viitattu siveellisyyttä horjuttavaan vaaraan tai seksuaalirikoksiin vaan miehen vaaraan menettää vapautensa, jos erehtyi samaan automobiiliin nuoren naisen kanssa.

1900-luvun alussa Yhdysvalloissa käytiin keskustelua autojen vaikutuksesta seksuaalimoraaliin. Auton voiman pelättiin

herättävän voimakasta seksuaalisuutta naisissa, aivan kuten aikaisemmin oli esitetty polkupyörien aiheuttavan. Autot myös tarjosivat helposti suojan lempiville pareille, jotka halusivat ajaa piiloon valvovilta katseilta. Huolta aiheuttivat lisäksi autojen rikkoutumiset yksinäisillä paikoilla ja pelko siitä, että nuoria tyttöjä houkuteltaisiin vieraisiin autoihin. Nämä pelot eivät olleet täysin perusteettomia, sillä auto oli usein seksuaalirikosten tapahtumapaikka.²⁷

Pilajutuissa automobiili teknisenä uututena symboloi uudenlaista aikaa sekä toisinaan myös sukupuolimurrosta. Vuonna 1907 julkaistiin Lukutupa-lehdessä kaksi ”kosimis-kirjettä” kuvaamaan muuttuneita aikoja ja tapoja sekä uutta naistyyppiä. Vuodelle 1857 päivytyssä kirjeessä mies kertoi ihastuneensa kosintansa kohteeseen nähtyään tämän auttamassa äitiään talouspuuhissa, täyttämässä isänsä piippua ja istumassa rukin ääressä, ylipäättään kaikkialla ”levittämässä lepoa ja rauhaa”. Kirjeen kirjoittanut ”Karl Gustaf” lupasi myös suojella kosintansa kohdetta ”jokaiselta kylmältä tuulen puuskalta” ettei tämän naisellisyyden kukoistus vain vahingoittuisi. Toisessa vuodelle 1907 päivytyssä humoristisessa kosintakirjeessä mies kertoi ihastuneensa Elsaan tämän ajaessa ohi automobiilillaan uudessa takissaan ”kivien ja kantojen, hanhien ja kanojen ja kaikenlaisen muun pikkuroskan ylitse”. Kirjeen kirjoittanut ”Erik” kertoi myös saaneensa oman automobiilin ja ehdotti rohkeasti yhteistä komeaa retkeä Espanjaan, Portugaliin tai Balkanin niemimaalle. Jälkikirjoituksessa Erik ehdotti lisäksi seuraavaa: ”PS voisimmehan mennä naimisiinkin ja silloin voisi retkestä tulla häämatka. Mitäs tuumit?”²⁸

Jälkimmäinen, nykyaikainen ”kosimis-kirje” kuvasi murroksessa ollutta naiskuvaa ja uutta naista, joka oli aktiivinen toimija ja kuvaannollisesti oman elämänsä ratissa toisin kuin 1850-luvun passiivinen ja siveä nainen. Kosintakirjeen ihailevasta sävystä

huolimatta voi kuitenkin kysyä, oliko tämä uusi nainen sittenkin vielä enemmän naurun kuin ihailun kohde. Esimerkiksi naisten äänioikeutta ja koulutusoikeuksia ajavia naisia näkyi 1800–1900-luvun vaihteen pilapiirroksissa toistuvasti. Naisista pelättiin tulevan ”naismiehiä” naisasian edetessä. Naispuoliset professorit ja papit esitettiin naurettavina tulevaisuudenkuvina.²⁹ Tulokinnasta ja lukijasta riippuen naurua lienee herättänyt joko käsitys vanhasta tai uudesta naistyypistä, jota kirjeissä representoitiin. Automobiili oli joka tapauksessa myös tässä kertomuksessa sopiva väline kuvaamaan muuttuneita tapoja ja sukupuolikäsityksiä.

Kaskuperinteessä tuttu teema, aviomiehen ja -vaimon suhde, sai automobiilikaskeissa uusia versioita. Humoristisessa kertomuksessa nimeltä ”Hyvin käytetty päivä” automobiili oli niin tehokas väline, että sillä mies pääsi sekä nopeasti avioliittoon että vielä päivän päätteeksi ehti ajamaan avioerotoimistoonkin. Tarina oli kellontarkka ote ”erään amerikkalaisen päiväkirjasta”.³⁰ Automobiili oli myös materiaallinen esine, jonka omistajuudesta käytiin kiistaa avioerotilanteessa. Seuraava ”Uusi aika” niminen lyhyt kasku julkaistiin useassa sanomalehdessä vuonna 1902. Asianajaja kysyi naiselta, halusiko tämä siis eron miehensä. Vaimo vastasi: ”Tahdon. Koettakaa saada lapset hänelle, mutta automobiili minulle.”³¹ Edellinen vitsi kiersi lehdissä vielä muutama vuotta myöhemmin.³² Otsikolla ”Nykyäikaista” julkaistiin vitsi, jossa mies kysyi avioeron kynnyksellä olevalta naiselta, miten kauan tämä oli ollut naimisissa. Nainen, ”innokas automobiililla ajaja”, vastasi: ”No, noin 9000 kilometriä minä matkustin hänen rinnallaan.”³³

Huumorintutkimuksessa on osoitettu, miten naurua herättää juuri asioiden esittäminen päinvastaisessa järjestyksessä kuin on totuttu eli eräänlainen ”nurinkäännetty maailma”. Keskiajan karnevalistisessa nauruperinteessä keskiössä oli ihmisten välisten

hierarkkisten suhteiden tilapäinen kumoutuminen.³⁴ Ylösalaisin käännetyn maailman traditioon liittyvät pilajutut, joissa mies ja nainen esitetään käyttäytymässä päinvastoin kuin heidän tulisi ajan normien mukaan toimia. 1900-luvun alun sukupuolijärjestyksen mukaisesti keskiluokkaisen naisen paikka oli olla kotona, ja hänen tärkein tehtävänsä oli olla äiti ja aviovaimo. Näissä uutta tekniikkaa himoavissa naisissa ei kuitenkaan tulkintani mukaan esitetty kritiikkiä vallinnutta sukupuolijärjestelmää vastaan vaan naurua sellaisille naisille, jotka halusivat muuttaa vallinnutta järjestystä. Avioerotilanteessa automobiilin lastensa sijasta valitseva nainen oli naurua herättävä koominen hahmo.

IHMISTEN JA ELÄINTEN YHTEENTÖRMÄYKSIÄ AUTOMOBILIIN KANSSA

”Voi sitä kateutta. Kekkosen poika joutui eilen automobiilin alle. – No niillä sitä pitää olla aina sitä kaikkein uusinta!”³⁵ Lokakuussa 1901 Päivälehdessä julkaistun vitsin aihe oli varsin synkkä: lapsen onnettomuus. Toisessa automobiilikaskussa (1902) pilailtiin kuoleamalla seuraavasti: ”Sattuiko vakavainlainen onnettomuus? – Eipä toki, kaksi vaan tuli kuoliaaksi ajetuksi, kone vikaantui ainoastaan hiukan.”³⁶ Amerikkalaisia automobiilikaskuja otsikon alla julkaistiin puolestaan kasku, jossa tuomari syytti ”miljoonamiestä” kahden henkilön yliajamisesta. Tämä tempaisi lompakon taskustaan ja kysyi, paljonko kappale maksaa.³⁷

Mistä näissä ja lukuisissa muissa onnettomuuksilla pilailleissa kaskuissa ja vitseissä oikeastaan oli kysymys? Nauru vaikuttaisi kohdistuneen ennen kaikkea modernisoitumassa olleen maailman uuteen keksintöön, jonka uhriksi joutuminen olisi jopa ollut uutta. Anu Korhonen on ehdottanut, että nauru antaa historiantutkijalle mahdollisuuden tarkastella menneisyyden arvomaailmaa lähietäisyydeltä. Sellaiset asiat, joilla

Pilakuvissa ja kaskuissa toistuvat jalankulkijoiden ja eläinten päälle ajavat "herrat".

Lähde: Uusi Tasku-Matti 2-3 / 1902, 11, Kansalliskirjaston Digitoidut aineistot.

vitsaillaan, kertovat usein kulttuurin ristiriidoista ja jännitteistä, muuttumassa olevista arkipäivän arvoista tai normeista. Nauru ei suinkaan aina kerro siitä, mitä paheksutaan, vaan jostain mitä ihailaan tai josta keskustellaan.³⁸ Nauru on ollut myös vallan väline, jolla on osoitettu valtasuhteita ja jolla esimerkiksi työtätekevät ja rahvas ovat hakeneet helpotusta alistaiseen asemaansa.³⁹

Kuten aiemmin totesin, samaan aikaan sanomalehdissä kirjoitettiin automobiilikilpailuissa muualla Euroopassa tapahtuneista onnettomuuksista. Suomeen automobiilit tekivät kuitenkin vasta tuloaan. Elokuussa 1901 usassa lehdessä kirjoitettiin kahden Victor Forseliuksen palveluksessa olleen nuoren miehen Bentz-moottorivaunulla tekemästä 350 kilometriä pitkästä ajomatkastasta, joka herätti runsaasti ihmettelevää yleisöä reitin varrelle.⁴⁰ Suomalaisen autoilun historiassa pioneerina pidetyn kamariherra Hjalmar Linderin ensimmäisen automobiilin hankinta on ajoitettu alkukesälle 1902. Ennen ensimmäisen maailmansodan syttymistä hänellä oli tietävästi ainakin kuusi automobiilia, mistä syystä hänet on joissain varhaisemmissa autoilun historioissa esitetty Suomen ensimmäisenä autonomistajana. Kesällä 1903 kirjoitettiin turkulaisen hammaslääkärin ja autoliikkeen perustaneen Anders William Widenäsin automobiilillaan aiheuttamasta onnettomuudesta, jota on pidetty ensimmäisenä tiedossa olleena automobiilionnettomuutena Suomessa.⁴¹ On siis selvä, että todellisia automobiilionnetto-

Johdonmukainen.



Tuomari: Onko herra parooni aivan varma siitä, että herra parooni soitti kyllin kuuluvasti, ennenkuin herra parooni ajoi automobiilillaan miesparan päälle?

Parooni: Luonnollisesti! Minä soitan aina kolme kertaa säännöllisesti, ennenkuin minä ajan kenenkään päälle.

muuksia tapahtui 1900-luvun ensimmäisinä vuosina Suomessa vähemmän kuin mitä niillä pilailtiin.

Varhaisesta autohumorista löytyy myös runsaasti kaskuja ja vitsejä eläinten ja automobiilien kohtaamisista ja erityisesti automobiilien yliajamiksi joutuneista eläimistä. Seuraava otsikolla ”Urheilua” julkaistu vitsi on tyyliltään tyyppinen vuosisadan ensimmäiselle vuosikymmenelle:

”Automobiilin ajaja: Oletko saanut paljon tänään?

Metsästäjä: Ei kannata kehua, yksi jänis ainoastaan. Entä sinulla?

Automobiilin ajaja: Lehmän, kolme sikaa ja viisi kanaa.”²⁴²

Edellä lainattu vitsi muistuttaa muodoltaan uutista, joka ilmestyi eri sanomalehdissä vuonna 1900. Lyhyen tekstin mukaan Aachenin ja Berliinin välillä käydyin auto-

mobiilikilpailun aikana ajettiin kuoliaaksi ”1 lehmä, 2 sikaa, 13 lammasta, 16 koiraa ja 23 kanaa”, minkä lisäksi kumoon ajettiin yksi heinäkuorma ja yksi aita, mutta urheilijoita ei ollut sanottavammin loukkaantunut. Lähteenä oli ollut ”muuan berliiniläinen lehti”.⁴³ Vakavasta aiheesta syntyi huumoria, jossa pilailtiin varakkaiden ja yläluokkaisten automobiilin omistajien kustannuksella:

”Mutta herra kauppaneuvoshan näyttää tuntevan kaikkien elukoiden hinnat tarkalleen suurimmasta härästä pienimpään kananpoikaan asti. Oletteko ruvenneet harjoittamaan kauppaa karrjalla? – Ei vaan minä olen ruvennut ajelemaan automobiililla.”⁴⁴

Huomiota kiinnittää, että pilailun kotieläinten kuolemalla automobiilionnettomuuksissa liittyi aina raha. Suhde kotieläimiin tai riistaan näyttäytyy näin vain taloudellisena kysymyksenä. Valtaapitäville nauramisella on pitkä perinne, mutta nauru alhaalta ylöspäin herroille sai tämän tyyppisessä onnettomuushuumorissa myös käänteisiä muotoja. Vuonna 1903 Kansan Lehdessä julkaistussa pidemmässä humoristisessa kertomuksessa kerrottiin chicalaisesta ”entisestä teurastajasta, miljonääripohatta James Billistä”, joka ajoi sian yli. Tämä ei kuitenkaan ollut ”eurooppalainen herrasmies”, joka olisi kyselemättä maksanut omistajan saneleman hinnan. Hän neuvotteli sopivaksi katsomansa hinnan ”läskistä” ja heitti sian omistajan yllätykseksi ruhon ”teurastuskoneen” eli automobiilin kyytiin. ”Puhkuvan hirviön” perään katsomaan jäänyt talonpoika totesi: ”Tuo kaupunkilaisherra oli sittenkin suurempi kettu kuin minä...”⁴⁵

Huumorissa rakennettiin näin myös kulttuurisia mielikuvia eri kansallisuuksista ja kansoista, kuten millaisia ovat ”eurooppalaiset” tai ”amerikkalaiset”. ”Amerikkalaisuuteen” liitettiin useimmiten raha, tehokkuus ja nopeus sekä autohuumorissa että muussa automobiileja käsitelleessä uutisoinnissa. Edellisessä kaskussa huomiota kiinnittää myös sosiaalinen luokka, koska julkaisijana oli tamperelainen työväenlehti Kansan Lehti. Työväenlehdistössä kirjoitettiin muita lehtiä kriittisemmin autoista, mutta ei ristiriidattomasti. Tässä ”amerikkalaisessa” kaskussa tavallinen työmies, teurastaja, oli vaurastunut ”miljonääripohattaksi” ja hankkinut auton. Kokoonpanolinjoilla valmistettujen edullisten autojen ilmestyttyä markkinoille 1900-luvun alussa autoilu alkoi demokratisoitua ja autot alkoivat symboloida konkreettista menestymisen merkkiä myös työväestölle ja Amerikkaan työn perässä muuttaneille siirtolaisille.⁴⁶

Autoja pelkäävät hevoset ja autojen alle jäävät kotieläimet olivat sellainen huolenaihe, joka herätti maaseudulla suurta vastustusta kaupunkilaisia autonomistajia kohtaan Euroopassa ja Yhdysvalloissa erityisesti vuosisadan alussa.⁴⁷ Tässä mielessä onnettomuuksilla pilailun voidaan tulkita tuoneen myös helpotusta vakavaan ongelmaan. On kuitenkin syytä muistaa, että vielä 1900-luvun ensimmäisellä vuosikymmenellä ongelma oli Suomessa tuttu lähinnä lehtien sivuilta.

Kun autojen lukumäärä alkoi kasvaa 1910-luvun alun Suomessa, lehdissä lisääntyivät jutut todellisista Suomen maanteillä tapahtuneista onnettomuuksista. Lehdissä kuvattiin useimmiten auton negatiivisia puolia, kuten hevosajoneuvojen rikkoutumisia ja auto-onnettomuuksissa loukkaantuneita ihmisiä ja eläimiä. Huomionarvoista on, että samaan aikaan julkisuudessa esiteltiin auton hyötyjä esimerkiksi postin palveluksessa.⁴⁸ Autojen vähäisestä määrästä ja 1910-luvulla tapahtuneesta kasvusta kertovat jotain seuraavat luvut. Helsingin keskuspoliisille oli ilmoitettu kaiken kaikkiaan 75 autoa heinäkuuhun 1908 mennessä. Näistä 54 oli yksityisomistuksessa ja 21 erinäisten

virastojen muun muassa Uudenmaan lääninhallituksen hallinnassa.⁴⁹ Vuosina 1905–1909 Turun Tullin kautta tuotiin keskimäärin kolme autoa vuodessa, mutta vuosina 1910–1914 jo noin 18 autoa vuodessa, mikä merkitsi myös muutoksia aiempaan tielikenteeseen. Kasvaneen autoilun seurauksia Varsinais-Suomessa vuosina 1911–1914 tarkastelleet Juha Kaitanen ja Hannu Salmi ovat myös korostaneet lehdistön merkitystä mielikuvien luojana. Lehdistö osallistui aktiivisesti autoiluun liittyvän mielikuvituksen rakentamiseen, eikä ollut ainoastaan auto-onnettomuuksien passiivinen raportoija.⁵⁰

Autoilun ensimmäisen kasvukauden aikana 1910-luvun alun Suomessa yhteentörmäys hevosen kanssa oli sekä symbolinen että konkreettinen, kuten Kaitanen ja Salmi ovat todenneet. Auto tuli hoitamaan sellaisia ihmisten ja tavaroiden kuljetukseen liittyneitä tehtäviä, joita aiemmin oli hoidettu hevosvoimilla. Auto edusti myös modernia aikaa ja tekniikkaa.⁵¹ Tässä artikkelissa aineistona käytetyissä 1900-luvun ensimmäisen vuosikymmenen kaskuissa ja pilajutuissa vanhan ja uuden liikennemuodon, hevosen ja automobiilin, kohtaamiset näyttäytyvät kuitenkin vielä useimmiten ensimmäisen voittolina. Hevonen oli luotettavampi kulkuneuvo kuin hevosvoimilla kulkenut automobiili. Eräässä vitsissä pilailtiin automobiililla olleen aamulla 40 hevosvoimaa ja iltapäivällä palatessa vain yksi: Sen hevosen, joka veti sitä.⁵² Seuraavassa vitsissä automobiili oli kirjaimellisesti vain puolikas hevosajoneuvo, kun maalaisukko ihmetteli näkemäänsä automobiilia toiselle: ”Kahto-keepas, kun miehiltä on karannut hevonen ja kärryllä pistelöivät perästä.”⁵³ Automobiilia tehtiin ymmärrettäväksi vertaamalla sitä vanhan tutun liikennemuodon toimintaan, ääneen ja ulkonäköön. Hevosvoimista tai ”hepoista” puhuminen ja auton kutsuminen kärryksi ovat jääneet jossain määrin myös oman aikamme arkikieleen.

Pirun kärry
Pirunkärryt* kadulla
Hermosteikon kauhuna
Kiitää että paukkuu
Hallit perään haukkuu.⁵⁴

Yllä lainatussa Tuulispää-lehdessä vuonna 1908 julkaistussa ”Kevään enteitä” laulelman säkeessä laulettiin pirunkärryistä. Viitteeseen kirjoittaja oli lisännyt kommentin: ”* suomal. vastine sanalle automobiili. Joka keksii paremman saa 10 penniä.”⁵⁵

Automobiilit eivät olleet ensimmäisiä teknisiä laitteita, joita on verrattu itseensä paholaiseen, vaan tällä on pidempi perinne. Teknologian historiaa tutkinut Jaakko Suominen on esittänyt, miten jo 1800-luvun populaarissa kertomisperinteessä suuronnettomuuksien pelko yhdistyi uuden teknologian viehätukseen. Teknologian toiseus tai jopa demonisuus ihmisen ja teknologian kohdatessa on toistunut teknologiatutkijoiden eri aikakausilta nostamissa esimerkeissä.⁵⁶ Ensimmäisiä polkupyöriä verrattiin piruun ja niiden toimintaa paholaisen tekoihin. Ivar Wilskman on muistelmissaan kertonut 1880-luvun ”pyöräilykuumeen” ajoilta tarinaa, miten ”muuan muija Saarijärven salomailla” oli eräänä pimeänä syysiltana siunaillut ja kauhistellut nähdessään tiellä itse paholaisen: ”tulta suussa ja päästä valkoisena”. Kyseessä oli ollut savuketta polttava ylioppilas polkupyörällään.⁵⁷ Maalaisnaisten peloista myös pilailtiin: ”Voi elä hyvä piru tule, minä tien parannuksen, tien, tien, sano maalais-akka kun ensi kerran polkupyörällä ajajan näki.”⁵⁸ Pidemmässä humoristisessa kertomuksessa vuonna 1906 kerrottiin kahden kansanihmisen ja automobiilin kohtaamisesta maaseudulla. Vehkeen oli oltava itse paholainen, ja sen perään oli pakko sylkeä. Väline oli aivan yhtä outo herrojen kommervenkki kuin oli ollut aikoinaan erään maisterin Helsingistä tuoma polkupyörä.⁵⁹

Historioitsija Tiina Männistö-Funk on tehnyt varhaista polkupyöräilyä koskevasta muisteluaineistosta havainnon, että vanha nainen esitettiin hämmästyttävän usein polkupyöriä vastustavana tai niitä pelkäävänä hahmona. Muisteluaineiston tarinat esitettiin myös usein huumorisävytteisesti. Polkupyöriä koskevassa sanomalehtikirjoittelussa koulutettu luokka esitettiin edistyksellisenä suhteessa takapajuisena ja taikauskoisena esitettyyn tavalliseen kansaan. Polkupyörätarinoissa vanha nainen representoi vanhaa, hidasta ja modernia vastustavaa elämäntapaa, ja nuori mies polkupyörineen edusti uuden ajan rytmiä ja kehitystä.⁶⁰ Myös automobiiliin ja kansaa edustavien ”ukkojen ja akkojen” kohtaamisia kuvanneissa humoristissa tarinoissa ja kaskuissa uuden teknisen välineen toi maaseudulle yleensä akateemisesti koulutettu nuori mies.

Kuten uutuuskien vastustamisen syitä ja tapoja modernisoituvassa 1800-luvun lopun ja 1900-luvun alun Suomessa tutkinut Kati Mikkola on havainnut, sellaiset koneet, joiden rakennetta ja toimintaperiaatetta oli hankala hahmottaa, leimattiin sielunvihollisen aikaansaamiksi. Kristillinen maailmanselitysjärjestelmä oli suomalaisella maaseudulla varsin yleinen ja itsestään selvä tapa hahmottaa maailmaa, mikä näkyi myös ajan huumorissa uskonnollisena retoriikkana. Uuden tekniikan vastustamisessa, kuten kaikkien uusien ilmiöiden kohdalla, vedottiin Raamattuun ja maailmanlopun ennusteisiin. Uudistusmielisten mielestä uudet ilmiöt olivat Jumalasta peräisin olevia, ja uutuuskien vastustajien mielestä ne olivat peräisin itse Perkeleestä. Esimerkiksi valokuvausta pidettiin Antikristuksen keksintönä. Aktiivista vastarintaa uusia koneita kohtaan ilmaistiin tuhoamalla esineitä tai uhkailemalla koneen rikkomisella sekä pilkkaamalla niiden käyttäjiä julkisesti. Mikkolan mukaan passiivisempaa modernisaation mukanaan tuomien esineiden ja aatteiden vastustamis-

ta oli uusien asioiden välttäminen, paheksunta ja nauru.⁶¹

Huumori ei välttämättä aina ole hauskaa, kuten Mikkolan tutkimus kertoo ja aikaisemmassa huumorintutkimuksessa on osoitettu. Nauruteoreetikko Michael Billig on ehdottanut, että nauru on sosiaalisen kontrollin muotona universaalialia ja kaikista kulttuureista löytyvää.⁶² Automobiilien kutsuminen piruiksi ja niiden toiminnan selittäminen paholaisen tekoina oli vuosisadan vaihteessa yleistä ja sama retoriikka jatkui vielä 1920-luvulla. Pakinoitsija Bagheera kertoi *Suomen Kuvalehdessä* vuonna 1926, mikä hänen mielestään osoitti autoilun vakiintuneen suomalaiseen liikenteeseen: ”Ja tuskinpa tapaavat enää minkään maantien varrella sitä akkaa, joka luulee paholaisen kulkuneuvoksi hevosesta liikkuvaa vaunua. Ne ajat ovat olleet ja menneet.”⁶³ Jutut demonisesta autosta kertovat peloista, joita uusi tekninen laite herätti. Toisaalta kertomuksissa toistettiin sukupuolittavasti vanhemman, yksinkertaisena esitetyn naisen representaatiota uutta teknologiaa pelkäävänä hahmona.

PAUKKUVA JA MÖLISEVÄ KONE

Automobiilit muuttivat kaupunkien ja maaseudun aistein koettua ympäristöä. Erityisesti automobiilien äänistä kirjoitettiin usein lehtien eri tekstilajeissa. Vuosisadan taitteen automobiiliuutiset kertoivat vielä useimmiten Euroopasta, kun taas 1910-lukua lähesyttävässä paikalliset uutiset automobiilien aiheuttamista ongelmista ja onnettomuuksista yleistyivät. Eurooppalaisten kaupunkien autoistumista kuvaavissa artikkeleissa ja matkakertomuksissa esiteltiin suurkaupunkien vilkasta liikennettä nykyaikaisuuden merkinä, mutta samalla tuotiin esille automobiilien äänien ja hajujen aiheuttamia haittoja. Jutuissa toistuivat automobiilien

toitotukset, töräytykset ja törinät sekä hajua negatiivisesti kuvanneet sanat, kuten katku ja käry.

Autobiilien ääni ja hajut olivat myös lukuisten kaskujen aiheena, kuten seuraavassa vuonna 1908 Tuulispäässä julkaistussa kaskussa: ”Automobiili tulee, sano kaupunkilainen, kun härkä mörähti.”⁶⁴ Kaskuperinteelle ominaiseen tapaan tässä ammennettiin komiikkaa kahden erilaisen elämänpiirin kohtaamisesta. Kuten Knuutila on todennut, kaskun ymmärtäminen edellyttää myös aina sen kulttuurin ymmärtämistä, jossa kasku on elänyt.⁶⁵ Edellinen kasku asettaa naurunalaiseksi luonnosta etäänntyneen kaupunkilaisen, jolle automobiilin ääni on tutumpi kuin maaseudulla elävän härän. Naurua on oletettavasti herättänyt myös se, että huomattavasti tavanomaisempaa oli verrata vielä harvinaisten automobiilien aiheuttamia ääniä tutulta kuulostaviin ääniin, kuten hevosten ja muiden eläinten ääniin.

Autobiilien päästämille äänille ja hajulle naureskelussa hyödynnettiin myös vanhempaa perinnettä olevaa pieruhumoria.⁶⁶ Pilalehti Pääsiäis-munassa pilailtiin vuonna 1909 automobiilin aistimellisuudella ja ruumiin hallitsemattomuudella seuraavasti:

”Kaksi rakastunutta ovat arvoituksilla.

Herra: Mikä on se, jonka päällä istutaan ja joka sanoo put-put-put sekä haisee pahalle?

Neiti: (loukkaantuneena) Hyi teitä!

Herra: Anteeksi! *Minä* tarkoitin automobiilia.”⁶⁷

Aisteja on totuttu ajattelemaan yksilöllisinä ja ainutlaatuisina, biologiaan perustuvina kokemuksina, mutta niillä on myös kulttuurinen, sosiaalinen ja historiallinen ulottuvuutensa. Aistimelliset kokemukset ovat vuorovaikutteisia ja yhteydessä siihen sosiaaliseen todellisuuteen, jossa aistihavainnot tehdään.⁶⁸ Automobiilin moottorin ääni ja merkinantolaite toimivat kommu-



Kurikka-lehden pilakuvassa auton paha haju ja hallitsemattomat ruumiin äänet yhdistyivät herroille nauramiseen. Lähde: Kurikka 8 / 1908, 8, Kansalliskirjaston Digitoidut aineistot.

nikaatiovälineenä ja varoittivat saapuvasta kulkuneuvosta. Uudenlaiset äänet myös säikäyttivät tiellä kulkeneita jalankulkijoita ja hevosia. Vaikka automobiilien äänillä ja pahana pidetyllä hajulla vitsailtiin, esimerkiksi varsinaissuomalaisissa lehdissä odotettiin kumipyöრაisten automobiilien tuovan ratkaisun hevosajoneuvojen tuottamaan meluhaittaan kaupungissa.⁶⁹

Hevosten jätökset kaduilla tuottivat epäilemättä myös oman hajuhaittansa, mutta näihin hajuihin oli totuttu aikojen myötä eikä näitä kommentoitu huumoris- sa samaan tapaan kuin automobiilin hajua. Kuten Bruce Johnson ja Hannu Salmi ovat todenneet, tavanomaiset aistiärsykkeet saattavat jäädä aikalaisaineistoissa artikuloimatta, koska aistit ovat näihin adaptoituneet. Historiantutkija ei siis voi suoraan lähteistä vetää johtopäätöksiä siitä, millainen on ollut menneisyyden aistiympäristö.⁷⁰ Kun totuttu aistein koettu automobiilien myötä muuttui, tämä tallentui myös kirjallisiin lähteisiin. Toisaalta kirjalliset lähteet, kuten julkaistut kaskut, myös etukäteen tuottivat mielikuvia siitä, millaiselta automobiilit kuulostavat, näyttävät ja tuoksuvat.

HUUMORIN MERKITYS VARHAISEN AUTOILUN HISTORIAN TUTKIMUKSESSA

Teknisten innovaatioiden vastaanoton näkökulmasta on tärkeää tutkia, millä tavoin automobiilit tulivat suomalaisille tutuiksi ennen varsinaista kosketusta itse laitteeseen. Kulttuuriset vaikutteet ja mielikuvat automobiileista ja niiden omistajista saapuivat lehtijulkisuuden välityksellä Suomeen ennen kuin ihmisillä alkoi olla omakohtaista kokemusta automobiileista. Lehtijulkisuudessa otettiin kantaa uuden teknisen innovaation mukanaan tuomiin ongelmiin, mutta myös mahdollisuuksiin tulevaisuudessa. Tästä syystä myös varhaisen julkisuuden tutkiminen on tärkeää autoilun historian tutkimuksessa auton liikenteellisten ja taloudellisten merkitysten rinnalla. Kuten tekniikan historian sosiaalisen rakentumisen tutkimustraditiossa on jo aiemmin havaittu, teknisiä laitteita ja koneita on syytä tarkastella osana kulttuuria ymmärtääksemme niiden vastaanottoon liittynyttä vastustusta ja hyväksymistä sekä käyttöä.

Ensimmäiset automobiilit olivat vauraamman yläluokan harrastus, jota pidettiin ennemmin urheiluna kuin liikennemuotona ja johon liittyi kiinteästi oman vaurauden osoittaminen. Näin ollen kansanomaisessa huumorissa pilailun kohteena olivat useimmiten ”herrat”, jotka olivat tällaiseen hullutukseen tarttuneet. Rinnalla tuotettiin kuitenkin myös huumoria niistä, jotka eivät ymmärtäneet uuden ajan teknisiä keksintöjä. Naurun kohteena fiktiivissä humoristisissa tarinoissa ja kaskuissa olivat tällöin merkillepantavan usein sukupuolittavasti vanhemmat, yksinkertaiset kansannaiset.

Automobiilihumori toisti aiemmas- ta kaskuperinteestä tuttuja teemoja, kuten valtaapitävien ja työläisten sekä maaseudun väen ja kaupunkilaisten välisistä suhteista tai avioparien keskinäisistä väleistä kertovia kaskuja. Automobiilihumorissa toistettiin ja uusinnettiin myös sukupuolta ja ruumiillisuutta koskevia käsityksiä. Automobiili oli myös oivallinen väline symboloimaan muuttuvia aikoja ja tapoja.

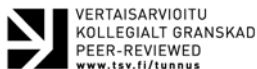
Automobiilionnettomuuksien todellinen vaara oli muutamien automobiilien Suomessa vielä 1900-luvun alussa vähäinen. Automobiilihumorin voi yhtäältä tulkita lieennyttäneen automobiileja kohtaan heränneitä pelkoja kuin myös toisaalta lietsoneen ennakkoluuloja niitä kohtaan. Huumorin kohdalla tulkinta jää kuitenkin aina kuulijalle. Huumori ei koskaan ole yksiselitteistä, eikä sen perusteella voida tehdä suoria johtopäätöksiä siitä, millainen on ollut kertomisajankohdan maailma.

Tässä artikkelissa olen hahmotellut teemoja, joista 1900-luvun ensimmäisen vuosikymmenen aikana suomenkielisissä lehdissä julkaistussa automobiilihumorissa pilailtiin. Aihe vaatisi syvällisempää tutkimusta sen osalta, miten ja mistä vaikutteet ja automobiileista rakennetut mielikuvat ovat saapuneet Suomeen. Laajemmassa tutkimuksessa olisi syytä ottaa huomioon myös kielirajat ylittävä automobiilijulkisuus.

Useimmiten esimerkiksi pilalehtien aineistot olivat suoria käännöksiä pohjoismaisista tai saksalaisista lehdistä. Olisi kiinnostavaa etsiä vastausta kysymykseen, mikä automobiilihuumorissa oli erityisesti ”suomalaista” verrattuna muuhun Eurooppaan. Tämä vaatisi laajemman kansainvälisen digitoidun lehtiaineiston louhintaa ja analysointia kuin tätä artikkelia varten on ollut mahdollista tehdä.

1900-luvun alun automobiilihuumorin osoittaa, että huumori on aina kulttuurisidonnaista, aikaan ja paikkaan sitoutunutta, vaikka tietyt asiat saattavat herättää naurua myös nykylukijoissa ja tietyt kaskujen kerronnalliset muodot ovat toistuneet eri kulttuureissa. Autoilun historian tutkijalle huumori on antoisa tutkimuskohde, koska se antaa meille vihjeitä siitä, millaiset automobiileihin liittyvät seikat ovat herättäneet keskustelua, tunteita ja aistimellisia havaintoja 1900-luvun alun ihmisissä. Uusista asioista on aina kerrottu kaskuja. Automobiili epäilemättä oli tekninen laite, jonka kotouttamisessa ja ymmärrettäväksi tekemisessä kansanomaisella huumorilla on ollut merkitystä.

Kirjoittaja on FT, kulttuurihistorioitsija ja vapaa tutkija.



¹ Automobiilikaskuja, Suomen Kansa, 25.08.1902, nr. 194, 4, Kansalliskirjaston Digitoidut aineistot.

² Marttila 2009, 13–18.

³ Mauranen 2001, 34–37; Bergholm 2001, 66–67.

⁴ Kansalliskirjaston digitoimat Suomessa vuosina 1771–1910 ilmestyneet sanoma- ja aikakauslehdet ovat vapaasti käytettävissä. <http://digi.kansalliskirjasto.fi/>

⁵ Mom 2015, 62.

⁶ Ivar Wilsman: Onko moottorivaunulla ajo urheilua? *Suomen Urheilulehti* 6 / 1899, 61–64, Kansalliskirjaston Digitoidut aineistot.

⁷ Marttila 2009, 14.

⁸ Försti 2013, 22–25; Möser 2003, 242. Automobiilisanan käytöstä 1900-luvun alussa on huomattava, että sanalla viitattiin tarkasteluajanjakson lehdistä toisinaan myös ”omin voimin liikkuneisiin” raideliikenteen vaunuihin, mutta tässä tarkastelu kohdistuu maantieliikenteeseen.

⁹ Knuutila 2015, 7–10.

¹⁰ Korhonen 2013, 9–15; ks. myös Bremmer & Roodenburg 1997, 1–8.

¹¹ Knuutila 1992, 20–21. Kaskun määrittelystä ks. myös Korhonen 2013, 16–23.

¹² Knuutila 1983, 18; Korhonen 2013, 16–23.

¹³ Automobiilin ansioita. *Päivälehti* 6.12.1899, 4, Kansalliskirjaston Digitoidut aineistot.

¹⁴ Ibid.

¹⁵ Mustan huumorin määrittelystä lisää ks. esim. Hokkanen 2015, 362–365.

¹⁶ Kivistö 2012, 13.

¹⁷ Korhonen 2013, 58–65.

¹⁸ Automobiilin ansioita. *Päivälehti* 6.12.1899, 4, Kansalliskirjaston Digitoidut aineistot.

¹⁹ Hulivili 1 / 1908, 7, Kansalliskirjaston Digitoidut aineistot.

²⁰ Sachs 1992, 5–9.

²¹ Seiler 2008, 50–54;

²² Automobiilin historiaa. *Uusi Suometar* 2.10.1901, 2, Kansalliskirjaston Digitoidut aineistot.

²³ Möser 2003, 242–246, 253.

²⁴ Herttuatar läpäisi ensimmäisenä naisena Euroopassa myös ajokokeen vuonna 1898. Williams 2014, 98–99.

²⁵ Amerikkalaisia automobiilikaskuja. *Suomen Kansa* 22.8.1902, 4; Kansalliskirjaston Digitoidut aineistot.

²⁶ Automobiilikaskuja. *Suomen Kansa* 25.8.1902, 4, Kansalliskirjaston Digitoidut aineistot.

²⁷ Clarke 2007, 28.

²⁸ Kosimiskirjeitä. *Ajankuvauksia*. *Lukutupa* 6 / 1907, 7, Kansalliskirjaston Digitoidut aineistot.

²⁹ Ylönen 2001, 65–68; Kivistö 2012, 190–191.

³⁰ Hyvin käytetty päivä. *Etelä-Suomi* 13.2.1906, 4, Kansalliskirjaston Digitoidut aineistot.

³¹ Uusi aika. *Suomen Kansa* 31.5.1902, 3, Kansalliskirjaston Digitoidut aineistot.

³² Ks. esim. Suupohjan Kaiku 20.2.1904, 4, Kansalliskirjaston Digitoidut aineistot.

³³ Nykyaikaista. *Velikulta* 8 / 1905, 4, Kansalliskirjaston Digitoidut aineistot.

³⁴ Bahtin 2002, 10–13.

³⁵ Voi sitä kateutta. *Päivälehti* 20.10.1901, 2, Kansalliskirjaston Digitoidut aineistot.

³⁶ Automobiilikaskuja. *Suomen Kansa* 25.8.1902, 4, Kansalliskirjaston Digitoidut aineistot.

³⁷ Amerikkalaisia automobiilikaskuja. *Suomen Kansa*

22.8.1902, 4, Kansalliskirjaston Digitoidut aineistot.

³⁸ Korhonen 2001, 176.

³⁹ ks. esim. Bahtin 2002, passim; Krekola, Salmi-Nikander & Valenius 2000, passim.

⁴⁰ Ks. esim. Automobiililla tehty ajomatka. Turun Lehti 8.8.1901, 2; Tampereen Uutiset 10.8.1901, Kansalliskirjaston Digitoidut aineistot.

⁴¹ Marttila 2009, 19–22.

⁴² Urheilua. Velikulta 13 / 1909, 6, Kansalliskirjaston Digitoidut aineistot.

⁴³ Uusi Suometar 15.9.1900, 5; Karjalatar 18.9.1900, 3. Kansalliskirjaston Digitoidut aineistot.

⁴⁴ Selitystä. Suomalainen 20.8.1902, 2, Kansalliskirjaston Digitoidut aineistot.

⁴⁵ Säästeliäs miljoonamies. Kansan Lehti 8.9.1903, 3, Kansalliskirjaston Digitoidut aineistot.

⁴⁶ Ford Motor Company kehitti huokeita ja käytännöllisiä automalleja vuosina 1903–1908. Vuosina 1908–1909 markkinoille tullut Fordin T-malli sai suurta suosiota erityisesti ”kansanautona”. Försti 2013, 5, 161, 216–217.

⁴⁷ Mom 2015, 68–84.

⁴⁸ Kaitanen & Salmi 2000, 40–46.

⁴⁹ Helsingin Sanomat 22.7.1908, 4, Kansalliskirjaston Digitoidut aineistot.

⁵⁰ Kaitanen & Salmi 2000, 39, 45.

⁵¹ Kaitanen & Salmi 2000, 46.

⁵² Tiesi sen. Tuulispää 49–50 / 1910, 11, Kansalliskirjaston Digitoidut aineistot.

⁵³ Helsingin Sanomat 25.8.1909, 8.

⁵⁴ Laulajapoika: Kevään enteitä. Tuulispää 13 / 1908, 5, Kansalliskirjaston Digitoidut aineistot.

⁵⁵ Ibid.

⁵⁶ Suominen 2003, 96–100.

⁵⁷ Wilskman 1929, 177.

⁵⁸ Ahdistus. Tuulispää 18 / 1904, 4. Kansalliskirjaston Digitoidut aineistot.

⁵⁹ Automopiili. Ilkka 1.11.1906, 4. Kansalliskirjaston Digitoidut aineistot.

⁶⁰ Männistö-Funk 2010, 57–58.

⁶¹ Mikkola 2009, 206, 298–301.

⁶² Korhonen 2013, 14, 257.

⁶³ Bagheera: Autoilusta. Suomen Kuvalehti 8/1926, 255.

⁶⁴ Tuulispää 11 / 1908, 6, Kansalliskirjaston Digitoidut aineistot.

⁶⁵ Knuuttila 1983, 15.

⁶⁶ Ks. lisää uuden ajan alun pieruhuumorista Korhonen 2013, 227–254.

⁶⁷ Erehdys. Pääsiäis-muna 1 / 1909, 7, Kansalliskirjaston Digitoidut aineistot.

⁶⁸ Salmi 2001, 342–344; Johnson & Salmi 2012,

83–84.

⁶⁹ Lahtinen 2004, 173.

⁷⁰ Johnson & Salmi 2012, 91.

LÄHTEET

Kansalliskirjaston Digitoidut sanoma- ja aikakauslehdet 1899 – 1909. <http://digi.kansalliskirjasto.fi/Tarkistettu> 29.6.2016.

Bagheera: Autoilusta. Suomen Kuvalehti 8/1926, 255.

Kirjallisuus

BAHTIN, Mihail: Francois Rabelais – keskiajan ja renessanssin nauru. Like, Helsinki 2002.

BERGHOLM, Tapio: Suomen autoistumisen yhteiskuntahistoriaa. Teoksessa Viettelyksen vaunu. Autoilukulttuurin muutos Suomessa. Toim. Kalle Toiskallio. Suomalaisen Kirjallisuuden Seuran toimituksia 841, Helsinki 2001.

BREMMER, Jan & Herman Roodenburg: Introduction: Humour and History. Teoksessa A Cultural History of Humour. Ed. Jan Bremmer & Herman Roodenburg, Polity Press, Cambridge 1997.

CLARKE, Deborah: Driving Women. Fiction and Automobile Culture in Twentieth-Century America. The John Hopkins University, Baltimore 2007.

FÖRSTI, Teija: Vauhtikausi. Autoilun sukupuoli 1920-luvun Suomessa. Turun yliopisto, Annales Universitatis Turkuensis, C 371, Turku 2013.

HOKKANEN, Laura: Mustan ja alatyylisen huumorin ilmiöitä 2000-luvun digiloressa. Teoksessa Huumorin skaalat. Esitys, tyyli, tarkoitus. Toim. Seppo Knuuttila, Pekka Hakamies ja Elina Lampe-la. Suomalaisen Kirjallisuuden Seura, Kalevalaseuran vuosikirja 94, Helsinki 2015.

JOHNSON, Bruce & Hannu Salmi: Aistien historia: Kohteet ja menetelmät. Teoksessa Tulkinnan polkuja. Kulttuurihistorian tutkimusmenetelmiä. Toim. Asko Nivala & Rami Mähkä. Cultural History – Kulttuurihistoria 10, Turku 2012.

KAITANEN, Juha ja Hannu Salmi: Autohurjastelua – surulliset seuraukset. Autoliikenteen uhka Varsinais-Suomessa 1911–14. Teoksessa Satalasissa. Toim. Ismo Vähäkangas. Turun historiallinen arkisto 54, Kaarina 2000.

KIVISTÖ, Sari: Johdanto. Teoksessa Satiiri Suomessa. Toim. Sari Kivistö & H. K. Riikonen, Suomalaisen Kirjallisuuden Seuran Toimituksia 1396, Helsinki 2012.

KIVISTÖ, Sari: Satiiri lehdissä. Teoksessa Satiiri Suomessa. Toim. Sari Kivistö & H. K. Riikonen, Suomalaisen Kirjallisuuden Seuran Toimituksia 1396, Helsinki 2012.

KNUUTTILA, Seppo: Vanhoja kaskuja. Arvi a. Karisto Oy:n kirjapaino, Hämeenlinna 1983.

- KNUUTTILA, Seppo: Kansanhuumorin mieli. Kaskut maailmankuvan aineksina. Suomalaisen Kirjallisuuden Seuran Toimituksia 554, Helsinki 1992.
- KNUUTTILA, Seppo: Huumorin tartunta. Teoksessa Huumorin skaalat. Esitys, tyyli, tarkoitus. Toim. Seppo Knuuttila, Pekka Hakamies ja Elina Lampe-la. Suomalaisen Kirjallisuuden Seura, Kalevalaseuran vuosikirja 94, Helsinki 2015.
- KORHONEN, Anu: Naurun teorit ja historiantutkimus. Historiallinen Aikakauskirja 2 / 2001, 169–179.
- KORHONEN, Anu: Kiusan henki. Sukupuoli ja huumori uuden ajan alussa. Atena, Jyväskylä 2013.
- LAHTINEN, Rauno: Turun muuttuvat kadut 1890–1939. Teoksessa Tilan kokemisen kulttuurihistoriaa. Toim. Riitta Laitinen. Cultural history – Kulttuurihistoria 4, Turku 2004.
- MARTTILA, Jukka: Auton Suomeen tulo dokumenttien valossa. Teoksessa Annetaanpa välikaasua! 50 vuotta autohistoriallista osaamista. Toim. Ilkka Heikinheimo. Suomen automobiilihistoriallinen klubi, Helsinki 2009.
- MAURANEN, Tapani: Satavuotias autoilija. Teoksessa Viettelyksen vaunu. Autoilukulttuurin muutos Suomessa. Toim. Kalle Toiskallio. Suomalaisen Kirjallisuuden Seuran toimituksia 841, Helsinki 2001.
- MOM, Gijis: Atlantic Automobilmism: Emergence and Persistence of the Car 1895–1940. Berghahn Books, New York and Oxford 2015.
- 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.
- MÖSER, Kurt: The dark side of automobilism, 1900–30: Violence, war and the motorcar. The Journal of Transport History, Volume 24, 2/2003, 238–258.
- Naurava työläinen, naurettava työläinen: näkökulmia työväen huumoriin. Toim. Joni Krekola, Kirsi Salmi-Nikander ja Johanna Valenius, Työväen historian ja perinteen tutkimuksen seura, Tampere 2000.
- SACHS, Wolfgang: For Love of the Automobile: Looking Back into the History of our Desires. Originally published as Die Liebe zum Automobil: ein Rückblick in die Geschichte unserer Wünsche (1984). Translated from German by Don Reneau. University of California Press, Berkeley and Los Angeles, California 1992.
- SEILER, Cotten: Republic of Drivers. A Cultural History of Automobility in America. The University of Chicago Press, Chicago and London 2008.
- SALMI, Hannu: Onko tuoksuilla ja äänillä menneisyys? Aistiympäristön historia tutkimuskohdeena. Teoksessa Kulttuurihistoria. Johdatus tutkimukseen. Toim. Kari Immonen ja Maarit Leskelä-Kärki. Suomalaisen Kirjallisuuden Seura, Helsinki 2001.
- WILLIAMS, Jean: A Contemporary History of Women's Sport, Part One: Sporting Women, 1850-1960, Routledge Research in Sports History 3, Routledge, New York 2014.
- WILSKMAN, Ivar: Muistelmiani voimistelu- ja voimailuelämämme alkua ajoilta. Otava, Helsinki 1929.
- YLÖNEN, Marja: Pilahistoria. Suomi poliittisissa pila-piirroksissa 1800-luvulta 2000-luvulle. Suomalaisen Kirjallisuuden Seura, Helsinki 2001.