

Pertti Mattila

## **Suuret teknologiat**

Miten teknologiaa kuvattiin Helsingin Sanomien uutisoinnissa ja kirjoittelussa  
vuosina 1889 – 1930

Suomen historian pro gradu-tutkielma

Helmikuu 2016

Historian ja etnologian laitos

Jyväskylän yliopisto

## JYVÄSKYLÄN YLIOPISTO

<b>Tiedekunta – Faculty</b> Humanistinen tiedekunta	<b>Laitos – Department</b> Historian ja etnologian laitos
<b>Tekijä – Author</b> Pertti Mattila	
<b>Työn nimi – Title</b> Suuret teknologiat Miten teknologiaa kuvattiin Helsingin Sanomien uutisoinnissa ja kirjoittelussa vuosina 1889–1930	
<b>Oppiaine – Subject</b> Suomen historia	<b>Työn laji – Level</b> Pro gradu - tutkielma
<b>Aika – Month and year</b> Helmikuu 2016	<b>Sivumäärä – Number of pages</b> 91
<b>Tiivistelmä – Abstract</b> <p>Tutkimuksessa tarkastellaan teknologian historiaa 1900-luvun vaihteen Suomessa. Päälähteenä toimii vuodesta 1889 lähtien julkaistu sanomalehti, Helsingin Sanomat. Tutkimuksessa selvitetään aineistolähtöisen grounded theory -menetelmän avulla niitä piirteitä ja tapoja, joilla uusia yhteiskuntaan merkittävästi vaikuttaneita teknologioita kuvattiin. Tutkimustulos on teoria Helsingin Sanomien teknologiasta välittämän kuvan luonteesta.</p> <p>Helsingin Sanomien julkaisujen sisällöllisestä vaihtelevuudesta johtuen tutkimustulokset antavat teknologian kuvaamisesta hyvin moninaisen kuvan. Tarkastellun ajanjakson alussa uutta yhteiskuntaan vielä juurtumatonta teknologiaa kuvattiin niillä piirteillä ja ominaisuuksilla, jotka siitä tiedettiin, tai jotka oli saatu tietoon. Teknologiaa koskeva tieto oli välitettyä ja ulkomailta saatua. Kirjoitukset loivat kuvaa vaarallisesta, mutta kiinnostavasta teknologiasta.</p> <p>Suuria teknologioita, joilla tarkoitetaan merkittäviä yhteiskuntaan juurtuneita teknologioita, alettiin kuvata ajankohtaisemmin ja niitä yhteiskuntaan liittäen 1930 – lukua lähestyttäessä. Tämä oli seurausta teknologian yleistymisestä ja aikaisempaa merkittävämmästä näkyvyydestä yhteiskunnassa. Teknologian kuvaaminen muuttui selkeimmin auton kohdalla, koska se oli helpoiten saatavissa ja koettavissa. Lentokone sen sijaan jäi etäiseksi, sillä sen yleistyminen oli hidasta ja uutisointi onnettomuuspainotteista. Juna ja polkupyörä olivat jo ehtineet juurtua 1900-luvun alun Suomeen. Radion ja puhelimen juurtuminen alkoi 1930 – luvun paikkeilla, jolloin teknologian kuvaaminen yleensäkin oli alkanut muuttua arkisemmaksi.</p>	
<b>Asiasanat – Keywords</b> Teknologian historia, Helsingin Sanomat, automobiili, lentokone	
<b>Säilytyspaikka – Depository:</b> JYX-julkaisuarkisto	
<b>Muita tietoja – Additional information</b>	

# SISÄLLYS

1 JOHDANTO.....	1
2 TEKNOLOGIAN TUTKIMUS .....	4
2.1 Teknologian kehitys 1900 – luvun alun Suomessa.....	4
2.2 Teknologia käsitteenä.....	6
2.3 Teknologian historian tutkimus.....	9
3 TUTKIMUSAINEISTO JA -MENETELMÄT .....	13
3.1 Helsingin Sanomat 1900–luvun alussa.....	13
3.2 Rajaus ja tutkimustehtävät.....	14
3.3 Tutkimusmenetelmät.....	16
4 TEKNOLOGIAN SUURET TEEMAT .....	21
4.1 Ilmailu .....	21
4.2 Autoilu.....	34
5 TEKNOLOGIA OSANA YHTEISKUNTAA.....	52
5.1 Teknologian juurtuminen osaksi arkea .....	52
5.2 Bentsiini vai benzini - teknologian nimeäminen.....	60
5.3 Automainosten välittämä kuva .....	67
6 LOPUKSI – TEKNOLOGIAN MONINAINEN KUVAAMINEN.....	76
LÄHTEET .....	82

# 1 JOHDANTO

“It has become appallingly obvious that our technology has exceeded our humanity.”

– Albert Einstein

Tarkasteltaessa tietoyhteiskuntaa voi Einsteinin sanomaa myötäillen todeta, että teknologia on vaikuttanut merkittävästi ihmisen elämään ja yhteiskuntaan. Näkökulmasta riippuen teknologian ja ihmisen välisellä vuorovaikutuksella voidaan nähdä olevan monia eri merkityksiä ja vaikutussuuntia.<sup>1</sup> Keskustelua voidaan käydä tulen ja pyörän keksimisestä, ”älylaitteiden” tarpeellisuudesta sekä ihmiskehon ja elämän muokkaamisesta teknologian avulla.<sup>2</sup> Lopullista vastausta teknologian merkitykselle ei varmasti voida koskaan selvittää, eikä siihen suoranaisesti ole tarvettakaan. Varmuudella voidaan kuitenkin todeta, että teknologialla on aina jonkinlainen merkitys.

Tarkastelen tutkielmassani lähdeaineiston avulla teknologian kuvaamista yleisellä tasolla sekä niitä ajatuksia ja kokemuksia, jotka syntyvät ihmisen ja teknologian kohdatessa. En tarkastele teknologian ja ihmisen kohtaamista välittömänä ilmiönä, vaan kohtaamisten kuvauksia ja teknologian kohtaamista yleisempänä kulttuurisena ilmiönä. Tutkimukseni tarkoituksena on luoda kuva teknologian saamista merkityksistä ja erityisesti niistä teknologian piirteistä, joita pidettiin tärkeinä, ja joita haluttiin tuoda esiin.

---

<sup>1</sup> Ks. esim. Bijker, Wiebe E.; Hughes, Thomas P. & Pinch, Trevor (toim.) 1989, *The Social Construction of Technological Systems*, The MIT Press, Cambridge, Massachusetts; London, England; Teknologiateollisuus ry:n artikkelikokoelma 2010, *Ihminen ja teknologia – Hyvän vuorovaikutuksen suunnittelu*, Tampere, Tammerprint Oy.

<sup>2</sup> Ortega y Gasset 1939, Sotala 2009.

Yleisesti teknologiatutkimusta on tehty Suomessa hyvin laajalla skaalalla. Tutkimuskohteina ovat olleet muun muassa suomalainen ydinvoimalaitos, kodin teknologia, Internetin kulttuurihistoria, naisten autoilu sekä naisten tekniikan opiskelu. Suomalainen teknologiatutkimus näyttäisi kuitenkin painottuvan enemmän informaationtekniikan sekä suomalaisen teknologiakulttuurin ja sen sukupuolittuneisuuden tutkimukseen.<sup>3</sup> Tätä käsitystä toki hämärtää tämän tyyppisen tutkimuksen levittäytyminen tieteen eri aloille, minkä vuoksi usein kuuleekin puhuttavan yleisemmin pelkästä teknologiatutkimuksesta tai innovaatiotutkimuksesta.

Teknologian historiallinen tarkastelu on vaikeasti lokeroitavissa, koska teknologiaa näkyy monissa eri ihmisen historian vaiheissa ja se linkittyy moneen muuhun tekijään. Teknologian tutkimuksen merkittävin määrittävä tekijä näyttäisikin olevan teknologian itsensä saama merkitys tutkimuksen rakenteessa. Tämä tarkoittaa sitä, että tämänkin tutkimuksen päälähteinä toimivia painettuja julkaisuja voidaan itsessään tarkastella yhtenä merkittävänä teknologisen kehityksen osana<sup>4</sup>. Tutkimuksen määrittäminen tapahtuu teknologian saaman arvon mukaan. Tutkitaanko teknologiaa osana jotain kokonaisuutta, teknologian vaikutusta johonkin vai teknologiaa itseään?

Tutkimukseni tutkimusprosessi rakentuu aineistollisesta lähtökohdasta käsin: *Miten teknologiaa kuvattiin lehdistössä?* Tutkimusprosessin suunta määräytyy aineiston mukaan ja tutkimus muovautuu jatkuvasti tutkimuksen edetessä, jolloin alustavien teoreettisten hypoteesien esittäminen on epärelevanttia. Näin

---

<sup>3</sup> Esim. Försti 2013; Männistö-Funk 2014; ks..myös Paju, Petri 2008, "Ilmarisen Suomi" ja sen tekijät: matematiikkakonekomitea ja tietokoneen rakentaminen kansallisena kysymyksenä 1950 luvulla, Väitöskirja, Turku: Turun yliopisto; Vähäpesola, Johanna 2009, "Uhka miehisydelle ja ammatille – Naiset tekniikan opiskelijoina ja asiantuntijoina Suomessa 1879–1939", Historian pro gradu – tutkielma, Tampereen yliopisto; Aromaa, Jari 2013, Korroosion ja korroosioneston historia, Espoo: Aalto yliopisto; Talsi, Noora 2014, Kodin koneet: teknologioiden kotouttaminen, käyttö ja vastustus, Väitöskirja, Joensuu: Itä-Suomen yliopisto; Kilpiö, Kaarina; Kurkela, Vesa ja Uimonen, Heikki 2015 Koko kansan kasetti: C-kasetin käyttö ja kuuntelu Suomessa, Helsinki: SKS.

<sup>4</sup> Kirjapainotaito, joka on vaikuttanut merkittävästi länsimaiseen kulttuuriin. (Salmi 1996, 51–77).

ollen varsinaisen tutkimuksen aikana muuttumattoman ja spesifin tutkimuskysymyksen asetteleminen on tämän tyyppisessä tutkimuksessa haastavaa.

Tämän tutkimuksen kohdalla tutkimuskysymyksen tarkoituksena onkin toimia tutkijaa ohjaavana ja tutkimusta koossa pitävänä opasteena, joka yhdessä soveltamieni tieteellisen tutkimuksen tekemisen oppien kanssa mahdollistaa tutkimusprosessin onnistumisen. Tutkimuskysymyksen rakenne ei ole pysyvä sen ennalta määräytyvästä luonteesta huolimatta, vaan se rakentuu ja muovautuu tutkimuksen kanssa rinnakkain. Toisin sanoen lähteille esitetyt kysymykset muuttuvat kerätyn aineiston mukaan, jolloin lähteistä itsestäänkin voi nousta merkittäviä kysymyksiä. Tutkimuksen ja tutkijan tehtävänä on jäsenellä aineistoa ja siitä esiin nousevia kysymyksiä ja vastauksia.<sup>5</sup> Tämän tutkimuksen lähtökohtana toimiva kysymys on seuraava: *Mitkä erityispiirteet määrittävät teknologian kuvaamista lehdistössä?*

Tutkimukseni tarkoitus on avartaa yhden merkittävän teknologisen murrosajan tapahtumia Suomessa. Murroksesta tai mullistuksesta puhuminen on perusteltua, vaikka tällainen muutos onkin usein pitkäjänteistä ja vaiheittaista, aivan kuten *teollisessa vallankumouksessa*<sup>6</sup>. Tätä tutkimusta ei tule kuitenkaan pitää pidemmän aikavälin laajempuna yhteiskunnallisena tarkasteluna<sup>7</sup>, vaan Suomea koskevan merkittävän murrosajan yhtenä tärkeänä osana<sup>8</sup>.

---

<sup>5</sup> Laadullisen tutkimuksen käytäntöjä, esim. Alasuutari 1999, 252 - 304; Metsämuuronen 2006; Alasuutari 2011.

<sup>6</sup> Vallankumous on harhaanjohtava termi, sillä teollinen muutos levisi maailmalla varsin hitaasti. (Salmi, 1996 83–87).

<sup>7</sup> Vrt. esim. Salmi, Hannu 1996, "Atoompomilla kuuhun!" Tekniikan mentaalihistoriaa, jossa käsitellään kokonaisvaltaisesti tekniikan mentaalihistoriaa ja Misa 2004, joka kattaa aikavälin 1450 – 2011.

<sup>8</sup> Vrt. esim. Peltonen, Matti (toim.) 1990, "Arki ja murros – Tutkielmia keisariajan lopun Suomesta", Jyväskylä: Gummerus.

## 2 TEKNOLOGIAN TUTKIMUS

### *2.1 Teknologian kehitys 1900 – luvun alun Suomessa*

Teknologian kehitys 1800- ja 1900-luvun vaihteessa antaa lupaavan perustan aiheen tutkimukselle.<sup>9</sup> 1800-luvun lopulla ja 1900-luvun alussa Suomessa omaksuttiin monta yhteiskuntaa mullistavaa yksittäistä teknologiaa. Auto, polkupyörä, puhelin ja radio olivat merkittäviä suomalaiseseen yhteiskuntaan vaikuttaneita teknologioita, jotka sulautuivat osaksi yhteiskuntaa. Ne muovasivat ihmisten ajatusmalleja ja käsityksiä muun muassa liikkumisesta ja viestien välittämisestä.<sup>10</sup> Tutkimuskirjallisuuden antaman rinnakkaisen tiedon ja lähteistä tekemiäni löydösten perusteella Suomen teknologisen kehityksen tilanne 1900-luvun alussa oli hyvä.

Osa merkittävistä teknologioista oli ehtinyt juurtua suomalaiseen yhteiskuntaan jo ennen tarkasteleman lähdemateriaalin julkaisua. Esimerkiksi polkupyörä, jonka merkitys liikkuvuutta parantavana tekijänä oli ollut suuri<sup>11</sup>, ehti juurtua suomalaiseen kulttuuriin jo 1880-luvulla. Polkupyörä oli yleinen jo 1900-luvun alun Suomessa, vaikka kaikilla ei ollut sitä varaa ostaa. Polkupyörän ympärille myös syntyi nopeasti harraste- ja kilpatoimintaa. 1900-luvun alussa vallitsi polkupyöräkuume.<sup>12</sup> Juna oli myös yleistynyt jo vuosien 1860 ja 1900 välisenä aikana siinä määrin, että lähes kaikki Suomen nykyiset rataosuudet oli jo raken-

---

<sup>9</sup> Keksinnöistä ja niiden vaikutuksesta, Kero, Reino ja Kujanen, Hannu (toim.) (1989) Kivikiveestä tietotekniikkaan: tekniikan sosiaalishistoriaa kivikaudesta nykypäivään, Turku: Turun yliopiston historian laitos; Nykänen, Panu (2002) Teknologian menneisyyttä jahtaamassa, Helsinki: Helsingin insinöörit.

<sup>10</sup> Pantzar 1996, 17–53; Salmi 1996, 105–156.

<sup>11</sup> Ibid.

<sup>12</sup> Männistö-Funk 2014, 50–53; Pantzar 1996, 37–42.

nettu 1900-luvulle tullessa<sup>13</sup>. Puhelinkin oli ollut käytössä jo 1880-luvulla, mutta kunnolla se alkoi yleistyä vasta 1920-luvun lopulla<sup>14</sup>.

Suomen teknologian kehityksen tasosta kertoo jotain myös alla oleva tarkastellun ajanjakson lopussa vuonna 1931 otettu kuva. Kuvassa esiintyvä suksilla varustettu Sääski-lentokone on Suomen ensimmäinen sarjavalmisteinen kokonaan Suomessa valmistettu lentokone<sup>15</sup>.



Kuva 1. Olof Sundström, 1931: Auto ja Sääski-lentokone. Autossa istuu Vuokko Knuutila, ensimmäinen suomalainen naislentäjä. Helsingin kaupungin museo.

---

<sup>13</sup> Alameri 1979.

<sup>14</sup> Pantzar 1996, 22–25.

<sup>15</sup> Raunio 2005.



## **2.2 Teknologia käsitteenä**

Tämän tutkimuksen suurin yksittäinen määriteltävä käsite on teknologia. Teknologialla on tässä tutkimuksessa monimerkityksinen tehtävä. Se on määriteltävä käsite ja tutkimuksen kohde, mutta toisaalta se määrittelee valmiiksi tutkimuksen suuntaa, ja se asettaa valmiita olettamuksia ja käsityksiä. Tutkimustulosten onnistumisen, mahdollisen jatkuvuuden ja ajallisen muutoksen selvittämiseksi teknologia-käsite täytyy määritellä kahdessa ajassa. Nykyinen teknologia-käsite määrittelee tutkimusta ylhäältä. Teknologia menneessä on tutkimuksen avulla määriteltävä käsite.

Tutkimuksen tässä vaiheessa on hyvä tehdä selväksi teknologia-sanana haasteellisuus. Teknologian etymologinen tausta pohjautuu klassisen kreikan kielen sanoihin *tekhne*, joka tarkoittaa pelkistettynä taitoa, ja *logos*, joka tarkoittaa pelkistettynä tietoa. *Tekhne* sanasta juontuu myös suomen kielessä usein käytetty tekniikka-sana. Filosofisesti tarkasteltuna tekniikalla ja teknologialla voidaan nähdä olevan tietyt eroavaisuudet. Tekniikka on tällöin laajempi yläkäsite, joka kattaa kaiken tekemisen ja muovaamisen. Teknologia on osa tekniikkaa sisältäen teorian ja tekniikan soveltamisen. Puhekielessä nämä sanat ovat alkaneet muuttua toistensa synonyymeiksi ja niiden erotteleminen on hankalaa.<sup>16</sup> Itse en koe jaottelun käyttämistä tarpeellisena tämän tutkimuksen kohdalla. Tutkimukseni painottuessa merkityksiin, tiedon välittymiseen ja ihmislähtöisyyteen, olen päätenyt käyttämään yleisesti sanaa teknologia.

Nykyhetken teknologia-käsitteen perinpohjainen tieteellinen määrittelemine on vaikeaa. Teknologia on käsitteenä monitulkintainen ja sitä on vaikea kuvailla yhdellä oikealla tavalla.<sup>17</sup> Teknologiaksi voidaan laskea eri yhteyksissä esimerkiksi työn välineet eli koneet, koneiden käyttämisen taito tai organisaatiot konei-

---

<sup>16</sup> Heikkerö, Topi 2009, 43–52; Airaksinen, Timo 2003, 11–19.

<sup>17</sup> Misa 2004, 260–261.

den ympärillä. Tämä vaikuttaa myös teknologian ja yhteiskunnan vuorovaikutuksen tarkastelun monitulkintaisuuteen, vaikka yhteiskunnan käsitteen voi daankin katsoa jo vakiintuneen.<sup>18</sup>

Monet teknologiatutkimuksen tekijät ovat antaneet teknologialle omia määritelmiään. Tämä johtuu siitä, että jokainen teknologian kokija tulkitsee sitä eri tavalla ja antaa sille oman subjektiivisen merkityksensä. Merkittäviä omaan ajatteluuni vaikuttaneita tapoja kuvata teknologiaa ovat Karl-Erik Michelsenin esittämä määritelmä teknologiasta *järjestelmänä*, ”Teknologia voidaan nähdä järjestelmänä, johon kuuluvat itse koneen tai laitteen lisäksi, myös ihminen, organisaatio ja instituutio.”<sup>19</sup>, sekä Mika Pantzarin *radikaalit teknologiat*, joilla Pantzar tarkoittaa merkittävästi yhteiskuntaan vaikuttaneita teknologioita, kuten esimerkiksi radio, televisio ja auto, joista tämän tutkimuksen tarkastelun kohteena ovat radio ja auto.<sup>20</sup>

Teknologian käsittämisen ja ymmärtämisen vaikeutta kuvastaa hyvin keskustelu teknologian kehityksen luonteesta ja suhteesta yhteiskuntaan. Yleisen, mutta hyvin kiistanalaisen teorian mukaan, teknologia on ”voima”, joka ohjaa yhteiskuntaa ja määrää sen kehityksen suunnan. Tätä teoriaa nimitetään teknologiseksi determinismiksi. Deterministisen teknologia-ajattelun jyrkimmän näkemys mukaan teknologian katsotaan muuttavan yhteiskuntaa väistämättömästi, eikä teknologian kehitystä voi pysäyttää kukaan. Tämä näkemys pyritään usein kieltämään tutkijoiden toimesta, vaikkei heillä olisikaan esittää toista teoriaa teknologian kehitykselle. Vaikka kyseessä on kiistanalainen teoriakenttä, jossa ei voida todistaa tietyn teorian paikkansapitävyyttä, pyrin itse noudattamaan Timo Airaksisen näkemystä teknologian kehityksestä. Airaksisen mukaan teknologian kehitys on determinististä silloin, kun se pääsee ihmisen maail-

---

<sup>18</sup> Lemola 2000, 10.

<sup>19</sup> Teknologisen järjestelmän määritelmä ks. Michelsen 2000, 62–89. Jatkossa käytän tätä määritelmää käsitellessäni teknologiaa järjestelmänä.

<sup>20</sup> Pantzar 1996, 17-53.

maan. Ennen tätä, keksintövaiheessa, se on vielä ihmisen muokattavissa ja ihmisen valinnoilla on merkitystä<sup>21</sup>. Tässä tutkimuksessa teknologian kehitys sijoittuu näiden kahden vaiheen välille.<sup>22</sup>

2000-luvulla teknologian käsitettä on alettu käyttää innovaatio-käsitteen yhteydessä. Innovaatio käsitteenä sisältää muun muassa teknologian kehityksen, keksinnöt, sosiaaliset ja yhteiskunnalliset muutokset sekä yleisen edistyksen. Innovaatio-käsitteen käyttö on alkanut yleistyä tieteellisessä, poliittisessa ja populistisessa retoriikassa. Poliittisessa retoriikassa innovaatiopolitiikka-käsitettä käytetään koko yhteiskunnallisen edistyksen ja sen suunnittelun kuvaamiseen. Innovaatio-käsitteestä on tullut osa tieteellistä, poliittista ja populistista kieltä.<sup>23</sup> Tästä huolimatta hylkään tämän sanan käyttämisen, koska se kuvastaa ennemminkin valmiin muutoksen tarkastelua ja muutoksen luomista, kuin teknologian mahdollisen vaikutuksen tarkastelua.

Teknologian moninaisista ymmärrystavoista johtuen olen päätenyt kuvaamaan yhteiskuntaa mullistaneita teknologioita *suurina teknologioina*. Käsitteellä suuret teknologiat tarkoitan lähteissä ja tutkimuskirjallisuudessa kuvattuja teknologioita, jotka näyttävät tärkeinä, ja joita kuvataan laajasti yleisellä tasolla.

---

<sup>21</sup> Airaksinen 2003, 125-222.

<sup>22</sup> Ks. lisää pohdintaa determinismistä ja teknologian luonteesta, Chandler, Daniel 1995, 'Technological or Media Determinism' ; „ Marx, Leo & Merrit, Roe Smith (toim.) 1994, Does Technology Drive History? The Dilemma of Technological Determinism. Cambridge: MIT Press.

<sup>23</sup> Lemola & Honkanen 2004.

## 2.3 Teknologian historian tutkimus

”Onko teknologialla menneisyyttä?” on Karl-Erik Michelsenin<sup>24</sup> vuonna 2000 artikkelinsa otsikossa esittämä perustavanlaatuinen kysymys. Michelsen luo artikkelissaan katsauksen siihen, miten historiantutkimuksessa on suhtauduttu teknologiaan. Perinteisesti historiantutkimuksessa teknologia on nähty tausta-vaikuttajan roolissa. Teknologiaa ei ole yhdistetty menneiden tapahtumien tai ilmiöiden keskeiseen vaikutuspiiriin. Teknologia esiintyy irrallisena välineenä, eikä sen katsota olevan merkityksellistä itse tapahtumien kannalta.<sup>25</sup>

Michelsen arvostelee artikkelissaan vanhoillista tapaa lähestyä teknologian historiaa. Tyypillistä tällaiselle niin sanotulle perinteiselle teknologian historiantutkimukselle on teknologian kehityskaaren käsittely ja tutkimuksen keskittyminen pelkästään teknologiaan itseensä. Perinteistä teknologian historiaa ovatkin suurimmaksi osin kirjoittaneet insinöörit, jotka ovat halunneet tallentaa töitään jälkipolville. Näissä tutkimuksissa teknologia on irrotettu yhteiskunnasta, jossa se vaikuttaa, ja jossa siihen vaikutetaan. Teknologiaa on käsitelty irrallisena koneena, jonka merkitsevät tekijät ovat sen ominaisuudet ja piirteet.<sup>26</sup>

Nykyään teknologian historiaa on kuitenkin alettu tarkastella enemmän ja sen tutkimuksessa on alettu käyttää uusia näkökulmia, joissa teknologiaa ei nähdä enää pelkästään erillisenä koneena, vaan sen katsotaan olevan jatkuvassa vuorovaikutuksessa yhteiskunnan kanssa. Tällaista niin sanottua uutta teknologian historiantutkimusta tai -näkemystä kutsutaan yleisesti *teknologian kulttuurihisto-*

---

<sup>24</sup> Karl-Erik Michelseniä voidaan pitää teknologian yhteiskunnallisen ja historiallisen merkityksen puolestapuhujana. Hän itse nimeää osaamisalueekseen yhteiskuntatutkimuksen, historian ja teknologiatutkimuksen (Etelä-Karjala-instituutin henkilökuntaesittely, viitattu 3.5.2014). Lisää Michelseni ajatuksia teknologian roolista historian tutkimuksessa: Michelsen Karl-Erik 1990, ”Teknologian historia – tutkimuksen unohdettu ulottuvuus”. Teoksessa Ahtiainen, Pekka et al. (toim.), Historia nyt. Näkemyksiä suomalaisesta historiantutkimuksesta. Porvoo-Helsinki-Juva: WSOY.

<sup>25</sup> Michelsen 2000, 62–89.

<sup>26</sup> Ibid.

*riaksi*, koska siinä teknologiaa tutkitaan erityisesti sen yhteiskunnallisessa ja kulttuurillisessa kontekstissa. Teknologian kulttuurihistoria on saanut alkunsa Yhdysvalloista, josta tämä näkökulma on rantautunut Suomeen viime vuosikymmenen lopulla. Tämän näkökulman perusajatus on tutkia teknologian ja yhteiskunnan vuorovaikutusta tarkastelemalla teknologian ja ihmisen kohtaamista sekä siitä syntyviä käsityksiä ja ajatuksia.<sup>27</sup> Teknologian kulttuurihistoriaa ei kuitenkaan pidetä virallisena tutkimuskentän nimityksenä, vaan se on pikemminkin yleisnimitys kaikille teknologian historian uusille tarkastelutavoille.

Teknologian kulttuurihistorian edelläkävijöiksi kansainvälisellä tutkimussaralla voidaan nimetä David E. Nye, Carolyn Marvin sekä edesmennyt Thomas P. Hughes.<sup>28</sup> Nye on tutkinut muun muassa amerikkalaisten suhtautumista sähköön ja hän on onnistunut löytämään kaksi selvästi toisistaan eroavaa diskursssia. Amerikan sähköistymisen myötä muodostuivat ammattilaisen ja tavallisen kansalaisen eriävät käsitykset sähköstä. Ammattilaisille sähkö oli arkinen väline, joka toimi apuna työnteossa, ja jolla tehtiin työtä. Tavallinen kuluttaja taas näki sähkön taianomaisena ja etäisenä.<sup>29</sup>

Aikaisemmat teknologian kulttuurin historian tutkimukset vaikuttaisivat olevan erityisen mielenkiintoisia ja hedelmällisiä oman tutkimukseni kannalta. Työni luonteesta, relevantin tutkimuskirjallisuuden rajallisesta määrästä ja käyttämäni tutkimusmenetelmistä johtuen, tämän tutkimuksen tukena ei ole ollut mahdollista käyttää valmista kokonaisvaltaista teoriapohjaa. Aikaisemmat tutkimukset kuitenkin tukevat hyvin omaa ajatteluani, ja mikä parasta, suomalainen teknologian historian tutkimus ja teknologian kulttuurihistorian tutkimus on edennyt

---

<sup>27</sup> Michelsen 2000, 62–89; Suominen 2005, 202–218; Ks. myös Peter Burken pohdinta kulttuurihistorian uudesta materiaalin paradigmasta. (Burke 2008, 69–72).

<sup>28</sup> Michelsen 2000, 62–89; Paju 2005, 194–203; Suominen 2005, 204–218; Michelsen 2014.

<sup>29</sup> Nye 1990; Ks. myös teknologian kulttuurihistorian ”yleisteos”: Carolyn, Marvin 1988, *When old technologies were new: Thinking about electric communication in the late nineteenth century*. New York: Oxford University Press.

ja lisääntynyt siinä määrin, että se on tutkittavasta aiheesta<sup>30</sup> riippuen täysin riittävää teknologian historian tutkimuksen pohjamateriaaliksi. Tutkimusalana teknologian historian tutkimus on edennyt viime vuosina niin hyvin<sup>31</sup>, että aikaisemmin teknologian historian tutkimuksen asemaa kritisoinut Karl-Erik Michelsen on todennut vuonna 2012 sen saavuttaneen vakaan ja merkityksellisen aseman suomalaisessa historiantutkimuksessa.<sup>32</sup>

Suomalainen tutkimus keskittyy pääosin tutkailemaan 1900-luvun loppupuolen teknologian ja ihmisen vuorovaikutusta sekä teknologian sisään kirjoitettua sukupuolijaottelua<sup>33</sup>, eikä sen suora soveltaminen muuhun teknologian kuvaamisen toisella aikakaudella ole ongelmattonta. Tämän lisäksi suomalainen teknologian historiantutkimus positiivisesta muutoksesta huolimatta on vielä hyvin hajanaista, eikä perustavanlaatuisia tutkimuskentän määrittelyjä ole vielä tehty<sup>34</sup>.

Suurin osa yleisesti saatavilla olevasta 1900-luvun alun teknologiaa käsittelevästä kirjallisuudesta on edelleen teknologiaa esitteleviä historiikkeja ja kokoelmateoksia, joiden tutkimuksellinen anti jää pieneksi. Teknologiaa esittelevien historiikkien sekä muiden selkeästi vanhempien, eri maiden kulttuuria ja eri aikoja käsittelevien tutkimusten käyttäminen kontekstin luomisen apuna on erittäin haastavaa.

---

<sup>30</sup> Esim. informaatioteknologia ja innovaatioiden tarkastelu.

<sup>31</sup> Raportti Suomen teknologian historian tilasta Myllyntaus, Timo & Männistö, Tiina & Jalonen, Riikka 2007: "Finnish History of Technology at the Turn of the Millennium." ICOHTEC Country report; Paju 2010.

<sup>32</sup> Michelsen 2012, 32–37.

<sup>33</sup> Perinteistä teknologian historian tutkimusta on kritisoitu vahvasti sukupuolisokeudesta ja sukupuolikäsitysten lukkiutumisesta esim. Suominen 2003.

<sup>34</sup> Lisää teknologian ja ihmisen välisen suhteen tulkinnan monimuotoisuudesta esim. Lemola 2000 ja Suominen 2003, 13–18.

Tutkimusalana teknologian historia on kehittynyt viime vuosikymmeninä valtavasti ja uusia tutkimuksia julkaistaan jatkuvasti esim. Tiina Männistö-Funkin 2014 väitöskirja ”Itse tehty moderni: Gramofoni, polkupyörä ja valokuvaus suomalaisten elämässä 1880-luvulta 1940-luvulle”. Lopulta teknologian kulttuurihistoria kuvastaa historian tutkimuksen tarjoamaa mahdollisuutta monipuolisen ja tulkinnallisen tutkimuksen tekemiseen, missä voidaan yhdistää niin arjen historiaa, sukupuolittuneisuuden historiaa, esinehistoriaa kuin innovaatioidenkin tutkimusta.<sup>35</sup>

Tämä tutkimus asettuu osaksi teknologian historiallisen tarkastelun kenttää, joka moninaisuudessaan mahdollistaa hyvin erilaisten tutkimusten tekemisen. Tämä tutkimus, vaikka se onkin vain pieni otanta tietyistä aiheista ja tietyltä ajanjaksolta, on se osa suurempaa teknologian historiallisen tarkastelun jatkumoa, joka ulottuu aina kivikirveestä tietokoneeseen<sup>36</sup>.

---

<sup>35</sup> Lisää kulttuurihistorian tutkimuskirjallisuuden tulkitsemisesta ks. Kärki, Kimi & Järvinen, Hanna (toim.) 2005, Avaintekstejä kulttuurihistoriaan. Turku: Turun yliopisto. Ks. erityisesti Paju 2005, 194–203 ja Suominen 2005, 204–218.

<sup>36</sup> Ks. Kero, Reino ja Kujanen, Hannu (toim.) (1989) Kivikirveestä tietotekniikkaan: tekniikan sosiaalishistoriaa kivikaudesta nykypäivään, Turku: Turun yliopiston historian laitos; Nykänen, Panu (2002) Teknologian menneisyyttä jahtaamassa, Helsinki: Helsingin insinöörit.

## 3 TUTKIMUSAINEISTO JA -MENETELMÄT

### 3.1 Helsingin Sanomat 1900-luvun alussa

Tutkielmani lähteenä käytän *Päivälehteä* ja *Helsingin Sanomia*<sup>37, 38</sup>. Tarkasteltava ajanjakso kattaa vuosien 1889 ja 1930 välisen ajan. Tämä ajanjakso on Suomen teknologisen kehityksen kannalta merkittävä<sup>39</sup> ja tutkielmani näkökulmasta suhteellisen vähän tarkasteltu aihealue. Tutkimukseni kulttuurista näkökulmaa ja kattavuutta tukeakseni tarkastelen myös muita ajanjaksolla ilmestyneitä julkaisuja ja saatavilla olevia lähteitä. Tarkastellun ajanjakson aikana tai sen välittömässä läheisyydessä tuotettu lähdemateriaali, kuten esimerkiksi valokuvat ja aikalaiskirjallisuus, auttavat kokonaiskuvan muodostamisessa, ja ovathan ne itsessäänkin osa teknologiaa ja kulttuuria<sup>40</sup>.

Tämän tutkimuksen lähteenä toimivaa Helsingin Sanomia pidetään yhtenä Suomen tärkeimpänä tiedonvälittäjänä. Tämä on perusteltua, sillä Helsingin Sanomat on kirjoittelussa hyvin monipuolinen sanomalehti ja käsiteltävällä ajanjaksolla se oli jo laajalevikkinen.<sup>41</sup> Sen välittämät viestit ovat siis vaikuttaneet laajaan lukijakuntaan. Sanomalehtien rooli tiedonvälittäjinä on ollut aina erittäin

---

<sup>37</sup> Päivälehti alkoi ilmestyä Helsingin Sanomiksi nimettynä saman toimituksen toimittamana vuonna 1904, koska se lakkautettiin sensuurivalvonnan vuoksi. Lehtien julkaisujen välillä on neljän päivän katkos. Ks. lisää lehden historiasta Päivälehti – Helsingin sanomat historiikki 2012.

<sup>38</sup> Käyttämäni lähteet Päivälehti Helsingin Sanomat on saatavilla mikrofilmattuna Jyväskylän yliopiston kirjastossa. Lähteet ovat saatavissa myös digitoituna Suomen kansalliskirjaston palvelusta DIGI - Kansalliskirjaston digitaaliset aineistot, Viitattu 20.9.2015.

<sup>39</sup> Pantzar 1996 17–53. Mika Pantzar on kulutustukija ja hänen teoksensa käsittelee teknologian historiaa Suomessa kuluttajan näkökulmasta. Teos saanut aikoinaan paljon huomiota ja sille on myönnetty Valtion tiedonjulkistamisenpalkinto sekä Tieteellisten seurojen neuvottelukunnan vuoden tiedekirja kunniamaininta (Kuluttajatutkimuskeskuksen henkilöstöesittely, viitattu 3.5.2014). Pantzarin teos tarjoaa hyvän pohjan teknologian historiallisen kontekstin ymmärtämiselle, vaikka se käsitteleeekin pääosin kulutuksen ja teknologian omaksumisen historiaa.

<sup>40</sup> Salmi 1996.

<sup>41</sup> Tommila 1987, 79 ja 80; Salokangas & Tommila 1998, 210–212.



merkittävä, mutta osittain juuri tästä välittäjän roolista johtuen, on pelkän sanomalehden käyttäminen lähteenä ongelmallista. Vaikka sanomalehden voidaan katsoa kuvaavan vallitsevan ajan yleisiä käsityksiä, saattavat tavallisen ihmisen kokemukset silti jäädä pimentoon, koska tiedon alkuperästä ei aina voida olla varmoja.

Helsingin Sanomia ja Päivälehteä, aivan kuin muitakin julkaistuja painatteita, tarkasteltaessa tulee ottaa huomioon myös niiden toimituksen vaikutus julkaisuun informaatioon sekä vallitsevan yhteiskuntajärjestyksen vaikutus, kuten esimerkiksi sensuuri. Päivälehdessä ja Helsingin Sanomien kohdalla tuleekin ottaa huomioon Suomen poliittinen asema ja sen muutos tarkastellulla ajanjaksolla, vaikka ne eivät suoraan heijastuisikaan julkaisuista. Huomioitava seikka on myös se, että molempien tarkasteltujen lehtien päätoimittajana toimi merkittävänä yhteiskunnallisena vaikuttajana tunnettu Eero Erkko, jonka vaikutus lehden julkaisupolitiikkaan on ollut suuri<sup>42</sup>.

### ***3.2 Rajaus ja tutkimustehtävät***

Tutkimuksen rajaus perustuu ensisijaisesti tarkastellun lähteen julkaisuaikoihin ja niitä vastaavaan aikakauteen, toisin sanoen Päivälehdessä ja Helsingin Sanomien julkaisuihin vuosina 1889–1930. Aikajakson valintaan vaikuttavat muun muassa tarkasteltavien ilmiöiden ja teemojen näkyvyys sekä aineiston saatavuus. Sanomalehtien digitointi, joka parantaa saatavuutta, luettavuutta ja tiedon etsintää, on mahdollistanut työskentelyn tehokkuuden ja laadun paranemisen. Varsinaisena aineiston keruuajana Helsingin Sanomia oli digitoitu tutkimuskäyttöä varten vuoteen 1911 saakka. Vuoden 1911 jälkeinen aineisto on käyty

---

<sup>42</sup> Zetterberg 2001.

läpi perinteisemmässä, ei niin tehokkaassa, mikrofilmatussa muodossa.<sup>43</sup> Toinen, puhtaasti aineistolähtöinen rajausta perustuu niihin löydöksiin, jotka tutkimuksen kannalta ovat merkityksellisiä. Näin ollen tutkimus muovautuu aineistosta tehtyjen löydösten mukaan ja tutkimuksen onnistumisen ja pätevyyden kannalta tärkeimmäksi tutkijan tehtäväksi jää tutkimusprosessin suorittaminen.

Sanomalehtien rakenteesta johtuen ovat niistä esiin nousevat löydökset usein hyvin hajanaisia ja toisistaan poikkeavia, jolloin kaikkia merkittäviä teknologioita koskevien selkeiden pitkien aikavälien johtopäätösten tekeminen on haastavaa. Helsingin Sanomissa tämä näkyy erityisesti radion kohdalla, jonka osalta ongelmat esiintyivät sitä koskevien kirjoitusten esiintymisajankohdissa. 1920-luvun lopulla radio esiintyi lukuisissa eri yhteyksissä lehden kirjoittelussa. Käsiteltävän ajanjakson alussa radiota koskevaa kirjoittelua ei kuitenkaan esiintynyt sellaisissa määrissä, jota olisi tarvittu sen tarkasteluun pidemmällä aikavälillä. Radion merkitystä yhteiskunnan muovaavana tekijänä ei kuitenkaan sovi vähätellä<sup>44</sup>. Toinen merkittävä, mutta Helsingin Sanomissa vähäisesti uutisoitu, teknologia oli puhelin<sup>45</sup>.

Suurten teknologioiden, kuten radion ja puhelimen, kuvaamisen tutkiminen mahdollistaa kuitenkin teknologian ja yhteiskunnan suhteen tarkastelun yleisemmällä tasolla, jossa teknologian kuvaamisen eri merkitykset otetaan erityistarkasteluun. Yksittäisten teknologioiden tarkastelu toimii siis teknologian yleisen kuvaamisen tulkinnan välineenä. Radion ja puhelimen kuvaamista ja niistä kirjoittelua voisi siis tulkita niihin liitettyjen erityispiirteiden kautta, jotka ilmenevät niille annetuissa merkityksissä sekä niiden suhteessa yhteiskuntaan. Yhtenä

---

<sup>43</sup> 21.1.2016 on Helsingin Sanomia digitoituna Kansalliskirjaston digitoidut aineistot – palvelussa vuoteen 1920 asti. Vapaaseen käyttöön on saatavilla vuodet 1904 – 1910.

<sup>44</sup> Pantzar 1996, 25–31.

<sup>45</sup> Helsingin Sanomat 1905 – 1930.

tällaisena erityispiirteenä voidaan pitää esimerkiksi teknologian ja yhteiskunnan arjen suhdetta, toisin sanoen sitä, miten teknologia vaikutti ihmisten arkeen.<sup>46</sup>

Kaikki merkittävästi yhteiskuntaan vaikuttaneet teknologiat eivät myöskään esiinny Helsingin Sanomissa riittävässä määrin ja oikeissa muodoissa, jotta niitä olisi voinut käsitellä tutkimuksen menetelmällisen prosessin avulla. Tästä johtuen tarkastelun ulkopuolelle tai erittäin vähäiselle tarkastelulle jää joitain merkittäviä teknologioita 1800-luvun ja 1900-luvun vaihteesta, esimerkiksi juna ja elokuva<sup>47</sup>. Olen valinnut käsiteltäväksi ne teemat ja löydökset, jotka selkeimmin tulevat esiin tarkastellusta lähdemateriaalista, ja joita on mahdollista työstää tutkimuksen eheyden kannalta riittävästi menetelmällisen prosessin avulla.

Tutkimuksen eduksi ja tutkimustyötä helpottaakseni olen asettanut seuraavat ehdot ja lähtökohdat tutkimuksen tekemiselle tutkimuskysymyksen muodossa. Koska en syvenny yhteen yksittäiseen teknologiaan, vaan luon yleisen katsauksen käsittelemääni ajanjaksoon ja siihen, miten teknologiaa silloin kuvattiin, olen muotoillut tutkimuskysymyksen seuraavasti: ***Mitkä erityispiirteet määrittelivät teknologian kuvaamista Päivälehdessä ja Helsingin Sanomissa?***

### ***3.3 Tutkimusmenetelmät***

Koska tutkimukseni kohdentuu historian tutkimuksessa vielä vakiintumattomaan aiheeseen, ei valmista perustavanlaatuista metodologista pohjaa ole käytettävissä. Tutkimuskentän jäsentymättömyys luo tutkijalle haasteita, mutta samalla se antaa mahdollisuuden monialaisen ja joustavan tutkimuksen tekemiseen. Tutkimuksen rajauksen kannalta tutkimusmenetelmien ja eri näkökulmien liialli-

---

<sup>46</sup> Pantzar 1996, 25–31.

<sup>47</sup> Salmi 1996.

nen vapaus on ongelmallista, minkä vuoksi tutkijan tekemillä valinnoilla on erityisen suuri merkitys. Historiantutkimuksen yleiset tutkimuskäytännöt ovat kuitenkin päteviä tämänkin tutkimuksen kohdalla ja niiden avulla voidaan saavuttaa riittävä tutkimustuloksen luotettavuus.

Tutkimuskentän jäsentymättömyydestä johtuen<sup>48</sup> olen valinnut tämän tutkimuksen kantavaksi menetelmäksi *grounded theoryn*, jonka avulla voidaan tarkastella vähän tutkittua aihetta ilman valmista teoriapohjaa. Laadulliseksi menetelmäksi luettava grounded theory, jonka yleisimmät suomennokset ovat ”ankkuroitu teoria” ja ”aineistopohjainen teoria”, on kehitetty perinteisen ylhäältä päin ohjautuvan tutkimuksen vastineeksi. Grounded theory–menetelmää on sovellettu lukuisten eri tutkijoiden toimesta<sup>49</sup>, niinpä se ei edusta yhtä nimenomaista menetelmää, vaan se on enemmänkin yleisnimitys tietyille menetelmällisille tavoille tehdä tutkimusta. Nimensä mukaisesti grounded theory on kuitenkin erittäin aineistolähtöinen menetelmä, jossa aineisto ja siitä nousevat löydökset määrittävät tutkimuksen suunnan. Yleensä aineistona toimivat haastattelut<sup>50</sup>, mutta käytännössä aineistona voi toimia mikä tahansa lähde, minkä vuoksi tämä menetelmä on erityisen kelpollinen mitä tahansa laadullista historiantutkimusta tehtäessä.

Grounded theoryssä perimmäisenä tavoitteena on tutkitun aiheen tai ilmiön perustan selvittäminen ja uuden formaalin teorian muodostaminen aineistosta tehtyjen päätelmien avulla. Tutkimuksen tuloksena syntyvä lopullinen teoria on kuitenkin vain tutkijan esittämä hypoteesi tutkimuksen kohteesta. Lopullinen teoria

---

<sup>48</sup> Aineiston keruu- ja käsittelytapani tukevat myös tämän menetelmän valintaa.

<sup>49</sup> Esim. Strauss, Anselm. & Corbin, Juliet. 1990/1998, *Basics of Qualitative Research: grounded theory procedures and techniques*. Newbury Park: Sage; Charmaz, Kathy 2006, *Constructing grounded theory : a practical guide through qualitative analysis*. London: Sage.

<sup>50</sup> Oktay 2012, 27–29.

saavutetaan aineiston kylläntymisen<sup>51</sup> avulla. Aineistoa kerätään ja käsitellään niin kauan, ettei se tarjoa mitään uutta sen hetkiseen teoriaan.<sup>52</sup>

Grounded theory on menetelmänä hyvin laaja, mikä antaa tutkijalle tiettyjä vapauksia. Esimerkiksi aineiston keruu-, käsittely- tai analysointitapojen valinnalla ei ole merkitystä tutkimuksen onnistumisen kannalta, kunhan ne täyttävät muutoin tieteellisen tutkimuksen kriteerit. Tutkijan tärkein tehtävä grounded theory -menetelmää käytettäessä on omien ja valmiiden näkemysten sekä teorioiden pois sulkeminen. Muista teorioista tulee olla tietoinen, mutta niiden ei saa antaa vaikuttaa aineiston käsittelyyn.<sup>53</sup> Yleisiä tieteellisen tutkimuksen tekemisen hyviä käytäntöjä noudattaen tutkimus tulee myös liittää aiempaan tutkimukseen. Käytännössä tutkijan ja aiemman tutkimuksen vaikutuksen täydellinen pois sulkeminen on siis mahdotonta, mikä tulee ottaa huomioon tutkimusta tehdessä ja tutkimustulosta arvioidessa.

Työskenteleminen grounded theoryn perusajatuksia noudattaen on myös melko vapaata. Sen pohjalta tehtyyn tutkimukseen tulisi kuitenkin sisältyä menetelmään pohjautuvan päättelyn käyttäminen ja aineistosta tehtyjen käsitteellisten löydösten jatkuva vertailu. Päättely tapahtuu koodaamalla aineistoa. Anita Saaranen-Kauppinen ja Anna Puusniekka ovat tiivistäneet koodaamisen seuraavasti: ”Koodaamisella tarkoitetaan aineiston käsitteellistämistä, pilkkomista ja uudelleen muotoilua tai jäsentämistä.” Erilaisia koodaamistapoja voi kuitenkin olla useita ja niitä käytetään useilla eri tasoilla. Pääsääntöisesti tutkimuksen alussa aineistoa koodataan avoimesti ja yksittäisiä löydöksiä tarkastellen. Tutkimuksen edetessä koodaamista syvennetään ja tarkennetaan tehtyjen löydösten ja teemojen perusteella. Koodaaminen tapahtuu vaiheittain, mutta tutkija saa liikkua vapaasti eri vaiheiden välillä. Tämä mahdollistaa aineiston vertailun, jolla tarkoi-

---

<sup>51</sup> Voidaan käyttää myös vierasperäistä sanaa *saturaatio*.

<sup>52</sup> Saaranen-Kauppinen & Puusniekka 2006; Oktay 2012, 39–40.

<sup>53</sup> Saaranen-Kauppinen & Puusniekka 2006.

tetaan aineiston sisäistä ilmiöiden, käsitteiden ja alustavien teorioiden sekä niiden eri tasojen vertailua keskenään. Lyhykäisyydessään Saaranen-Kauppinen ja Puustisen kirjoituksessa esitetty kuvaus selittää grounded theoryn periaatteen hyvin: ”GT:ssa siis tiivistetään aineistoa vaihe vaiheelta: pienistä yksittäisistä havainnoista ja koodauksia kuljetaan kohti suurempaa kokonaisuutta, teoriaa tutkittavasta aiheesta.”<sup>54</sup>

Menetelmällisestä vapaudesta huolimatta tutkimukseen tulee sisältyä hyvää tieteellistä käytäntöä määrittelevät rakenteet, jotka tukevat sen relevanttiutta, rehellisyyttä sekä muita tutkimuseettisesti tärkeitä toimintatapoja. Tutkielmani siis etenee hyvän tieteellisen tutkimuksen rakenteen mukaisesti, noudattaen samalla menetelmään perustuvia toimintatapoja. Tutkimusprosessisi lähtee liikkeelle valitun lähdeaineiston kattavalla tarkastelulla. Käyn tarkastelun tuloksena kerätyn aineiston läpi koodaten, jolloin yksittäiset löydökset muodostavat joko isompia kokonaisuuksia tai ne jäävät merkityksettöminä käsittelyn ulkopuolelle. Aineiston koodausta, toisin sanoen sen käsittelyä, tapahtuu koko tutkimuksen ajan. Koodauksen tuloksena muodostuvien teorioiden todentamiseen käytän rinnakkaista tutkimuskirjallisuutta. Pidän kuitenkin ulkopuoliset ja omasta ajattelustani lähtevät vaikutteet mahdollisimman vähäisinä koko tutkimuksen ajan.

Tarkastelen aineistoa diskursiivisesti, kiinnittäen huomiota siihen, miten teknologiaa kuvaillaan, ja miten se tuodaan esiin aikakauden julkaisuissa. Tarkoitukseni on tarkastella tarkemmin niitä diskursseja, jotka nousevat esiin teknologian ja ihmisen kohtaamisesta, sekä suhtautumisesta teknologiaan yleisesti. Mitä haluttiin kertoa? Mitä pidettiin tärkeänä ja kertomisen arvoisena? Diskurssianalyysi käsitetään moninaisena ja monipuolisena aineiston analyysitapana. Eri maissa sille annetaan eri merkityksiä. Käytännössä diskurssille ei ole olemassa yhtä ainoaa oikeata tapaa tehdä analyysiä. En aio orjallisesti noudattaa valmiita teorioita tai tapoja tehdä tutkimusta. Käytän kuitenkin aineistontulkinnan apuna

---

<sup>54</sup> Saaranen-Kauppinen & Puusniekka 2006.

diskurssianalyysin yhtä perimmäistä tapaa tulkita kielen ja tekstin käytön ilmenemistä todellisuuden kuvaajana.<sup>55</sup>

Lähestyn aineistoa esinehistoriallisen tarkastelun avulla, jolloin suuret teknologiat edustavat yksittäisiä esineitä ja asioita, kuten esimerkiksi lentokone, auto ja radio. Tämä rajaa osaltaan teknologian suurta kirjoa ja sitä, mitä teknologiaksi kutsutaan. Koska kyse on kuitenkin kulttuurillisesta tutkimuksesta, tutkin myös suurten teknologioiden ympärille kytkeytyviä ilmiöitä, tapahtumia ja kertomuksia. Tutkimus ei tällöin jää pelkän esinehistorian tai teknologian esittelemisen tasolle, vaan aineiston laadusta riippuen siihen kytkeytyy myös kulttuurihistoriallisia näkemyksiä.<sup>56</sup>

---

<sup>55</sup> Lisää diskurssista ks. esim. Remes, Liisa 2006, Diskurssianalyysin perusteet. Teoksessa: Metsämuuronen, Jari (toim.) 2006, Laadullisen tutkimuksen käsikirja, 285–374 ja Jokinen & Juhila & Suoninen 1993.

<sup>56</sup> Alasuutari 2011.

## 4 TEKNOLOGIAN SUURET TEEMAT

### 4.1 Ilmailu

Ilmailun<sup>57</sup> historiaa ja erityisesti ihmisen halua ja kykyä oppia lentämään voidaan pitää kiistattomasti isona teknologisenä virstanpylväänä. Ilmailu on yksi suurista teknologioista ja siksi tarkastelun arvoinen. Linnun lailla lentämistä ja siirtymistä paikasta toiseen ilmojen halki on pidetty mainitsemisen arvoisena Helsingin Sanomissa ja sitä edeltäneessä Päivälehdessä, jossa julkaistiin filosofista pohdintaa sisältävä kirjoitus lintujen lentokyvystä ja sen soveltamisesta jo vuonna 1891<sup>58</sup>. Päivälehdessä, jota alettiin julkaista päivittäin vuoden 1890 alusta, löytyy lentämistä koskevia kirjoituksia tasaisesti vuodesta 1891 eteenpäin. Päivälehteä seuranneessa lehdessä, Helsingin Sanomissa, jatketaan ilmailusta kirjoittelua.

Ilmailu on tutkimuksen ja tarkastellun aineiston ajallisen rajauksen kannalta mainio tarkastelun kohde. Nykyilmailun alkuhetkien voidaan katsoa alkaneen Wrightin veljesten onnistuneesta lentoyrityksestä. Ajallisesti tämä sopii yhteen Päivälehdessä ja Helsingin Sanomien ensimmäisten julkaisujen kanssa. Lehdessä esiintyviä ilmailua koskevia kirjoituksia ja ilmailun kehitystä voi täten seurata samanaikaisesti. Tämä mahdollistaa tarkasteltuun aineistoon liittyvien kirjoitusten ajankohtaisuuden selvittämistä aikalaistapahtumiin nähden.<sup>59</sup> Ilmailun tarkastelu tämän tutkimuksen mukaisessa kontekstissa on kuitenkin hankalaa, sillä esimerkiksi Mika Pantzar, Hannu Salmi ja Thomas J. Misa eivät käsittele sitä

---

<sup>57</sup> Käytän tämän tutkielman yhteydessä sanaa ilmailu, koska teknologisten järjestelmien idean perusteella sen voi katsoa sisältävän myös käsityksen lentokoneesta. Ilmailu-sanaa käytettiin myös *Helsingin Sanomissa* ja *Päivälehdessä* hyvin laajassa merkityksessä. Toisaalta voitaisiin puhua myös ilmailun teknologiasta.

<sup>58</sup> Päivälehti 23.7.1891, ”Lentoneuvot.”

<sup>59</sup> Orville ja Wilbur Wright lensivät joulukuussa 1903 ensimmäisenä ihmisinä *lentokoneella*. *Helsingin sanomien* ensimmäinen julkaistu painos ilmestyi 7. heinäkuuta 1904.



juuri ollenkaan, vaikka heidän tarkastelunsa on muutoin erittäin kattava. Salmi toki toteaa lentokoneen olleen yksi merkittävä teknologia, joka vaikutti yhteiskuntaan ja ihmisen ajatteluun, mutta hän ei käsittele sitä sen tarkemmin. Ilmailun sivuuttamiseen vaikuttavat sen etäinen rooli ja näkymättömyys ihmisten arjessa verrattuna esimerkiksi junaan tai autoon. Ilmailu on voitu jättää tarkastelun ulkopuolelle juurikin sen haastavuuden vuoksi.<sup>60</sup> Teknologian yleisiä määrittelyjä ja kokemuksia kylläkin voidaan soveltaa myös ilmailuun, vaikka tutkimuskirjallisuudessa sitä ei tehtäisikään.

Aineistoa tarkastellessa tuli selkeästi esiin, että kaikkia lentämiseen liittyviä merkityksellisiä uutisia ei ainakaan Päivälehdessä julkaistu ja esimerkiksi Hiram Maximin lentokokeesta ei kirjoiteta ollenkaan, vaikka häntä koskevia uutisointeja esiintyy muutoin paljon.<sup>61</sup> Vertailun vuoksi voidaan todeta, että monessa muussa vuonna 1891 julkaistuissa sanomalehdissä kyllä uutisoidaan Maximin lentokoneesta<sup>62</sup>, ja vaikka kyseessä onkin täysin sama uutinen, ei sen merkitystä voida vähätellä. Kaikissa julkaisuissa esitettiin sama kirjoitus, jonka alkupeiräinen kirjoittaja ei ole tiedossa. Varmuudella ei voida myöskään sanoa, mikä lehdistä sai uutisen ensimmäisenä haltuunsa. Kyse on pohjimmiltaan pelkästä tiedon välittämisestä sen oman arvonsa vuoksi. Uutinen on uutinen, eikä siihen ole perehdytty sen enempää. Selvää kuitenkin on, että Päivälehdessä lukijoille muodostui erilainen kuva Maximin kekseliäisyydestä ja edesottamuksista kuin hänen lentokokeesta lukeneille muille ihmisille.

---

<sup>60</sup> Pantzar 1996; Salmi 1996; Misa 2004.

<sup>61</sup> Päivälehti 7.6.1894, "Pieniä tietoja.", 4; Päivälehti 7.5.1898, "Sota. – *Erilaisia tietoja.*", 3; Päivälehti 18.10.1898, "Pieniä tietoja. - *Maksimkanuunan keksijä vangittu.*", 4.

<sup>62</sup> Pohjalainen 23.6.1891, "Niitä näitä.", 3; Keski-Suomi 25.6.1891, "Ulkomaalta.", 4; Haminan Sanomat 26.6.1891, "Yhtä toista.", 4; Lappeenrannan Uutiset 27.6.1891, "Ylhäällä ja alhaalla eli ilmasta ja vedestä.", 3; Tampereen Sanomat 1.7.1891, "Niitä näitä.", 4; Aura 2.7.1891, "Niitä näitä.", 3.

Päivälehdien kirjoitukset ilmailun kehittymisestä olivat pääosin yksittäisiä, asiasällöltään poikkeavia yksittäisiä ”Pikku-uutisia”<sup>63</sup>, eikä niiden avulla voinut muodostaa selkeää kokonaisvaltaista kuvaa ilmailusta, vaikkakin uutisointi oli paikoin erittäin ajankohtaista. Kirjoitusten joukosta löytyy tosin muutama kattavampi kirjoitus, joita käsittelen niiden erityisluonteen vuoksi myöhemmin tässä luvussa. Muutoin Päivälehdien lukijat saivat lukea kirjoituksia muun muassa ilmapallolla tehtävästä retkestä pohjoisnavalle<sup>64</sup> ja uusista sota-aseista; ”Uusi sota-ase. Speaker-lehden mukaan on Edison keksinyt lentokoneen jolla voi heittää dynamiittipommeja viholliseen kaupunkiin”<sup>65</sup>. Vastaavanlaisia pieniä kirjoituksia Päivälehdestä löytyy useita ja niiden sisältö koostuu muutaman yksittäisen asian kertomisesta. Kirjoitukset kertovat esimerkiksi, että Yhdysvalloissa sotaministeriö myönsi 125,000 mk sodassa tiedusteluun käytettävien lentokoneiden kehittämiseen<sup>66</sup>, norjalainen merimies on saanut päähänsä kehittää lentokoneen<sup>67</sup>, lentokonetta keksitään Ruotsissa<sup>68</sup> ja Pariisissa on luvattu 100,000 mk palkinnoksi käytännöllisen lentokoneen keksijälle<sup>69</sup>.

Osa kirjoituksista pyrkii myös olemaan vakuuttavampia ja tieteellisempiä, mutta tarkemmin tarkasteltuna niiden sisältö jää olemattomaksi. Eräästäkin keksijästä kerrotaan seuraavasti: ”Uuden lentokoneen on taas eräs ranskalainen tiedemies, sähkötieteilijä Ader keksinyt...”<sup>70</sup>. Kirjoituksessa vakuutetaan ja painotetaan, että kyseessä on todellinen toimiva keksintö, eikä se ole pelkän mielikuvituksen tuotetta. Kuitenkaan tätä lentokonetta, jota nimitetään ”konelinnuksi”, ei

---

<sup>63</sup> Päivälehdien ”Pikku-uutisia” ja ”Ulkomailta” osiot.

<sup>64</sup> Päivälehti 13.11.1890, ”Ulkomaan uutisia. – Ilmapallolla pohjoisnavalle.”, 4.

<sup>65</sup> Päivälehti 27.4.1892, ”Pieniä tietoja.”, 4; Ks. myös Speaker-lehden tekemä haastattelu Edisonista, Päivälehti 6.5.1892, ”Uusia keksintöjä – 1. Edisonin dynamiittisade.”, 2.

<sup>66</sup> Päivälehti 23.11.1898, ”Pieniä tietoja. – Lentokoneita sodassa.”, 4.

<sup>67</sup> Päivälehti 21.5.1895, ”Pieniä tietoja. – Lentokoneen keksijä.”, 3.

<sup>68</sup> Päivälehti 15.2.1899 ”Pieniä tietoja. – Lentokonetta keksitään Ruotsissa.”, 4.

<sup>69</sup> Päivälehti 4.5.1900, ”Pieniä tietoja. – Ilmapurjehdustaidon...”, 3.

<sup>70</sup> Päivälehti 16.7.1891, ”Pieniä tietoja. – Uuden lentokoneen...”, 4.

Aderin mukaan pidetä täydellisenä, vaan se tulisi toimimaan mallina muille. Koneesta ei myöskään ole vielä tarkkoja tietoja ja jutun kirjoittajakin pohtii lopulta tämän koneen toimivuutta: ”Ja jos kone todellakin on niin tarkoituksenmukainen...”. Vastaavanlaisia kirjoituksia, joissa kerrotaan muun muassa lentokoneesta ”joka varmasti lentää”<sup>71</sup>, löytyy Päivälehdestä useita.<sup>72</sup>

Lentokoneiden keksimisestä kertovissa kirjoituksissa korostetaan keksijän nerokkuutta ja keksinnön edistyksellisyyttä, mutta väitteiden tueksi esitetään spekulaatioita ja arvioita koneiden lentokyvyistä. Kirjoituksen antama kuva pyrkii siis olemaan vakuuttava, mutta niiden todellinen viesti ei eroa muista kirjoituksista, joissa vain kerrotaan jonkun nousseen ilmaan<sup>73</sup>. Tällainen kirjoittelu ei anna vakuuttavaa kuvaa lentokoneen kehityksestä, vaan se luo kuvan epävarmasta ja kokeellisesta teknologiasta, mutta joka on kuitenkin saattanut näyttäytyä erittäin mielenkiintoisena ja kehityskelpoisena riippuen kirjoituksen vakuuttavuudesta.

Vaikka Päivälehden ilmailua koskevat kirjoitukset ovat pääosin yksittäisiä teknologian edistystä tai keksijöitä käsitteleviä pikku-uutisia, on niiden joukosta löydettävissä suuria teemoja, joita käsitellään useassa eri kirjoituksessa. Päivälehden lukijat saivat lukea paljon ilmapalloista ja ilmalaivoista.<sup>74</sup> Ilmapalloista ja ilmalaivoista kirjoittelu saa jokseenkin enemmän huomiota verrattuna lentokoneen kehityksestä kirjoitteluun. Tätä ei voida kuitenkaan suoraan tulkita kannanotoksi niiden puolesta, vaan kyseessä voi olla ulkomaan kirjeenvaihtajan

---

<sup>71</sup> Päivälehti 16.12.1896, ”Pieniä tietoja. – Lentokone, joka varmasti lentää,...”, 4.

<sup>72</sup> Päivälehti 10.3.1897, ”Pieniä tietoja. – Lentokone.”, 4; Päivälehti 7.6.1901, ”Pieniä tietoja. – Uusi lentokone.”, 3; Päivälehti 22.2.1902, ”Pieniä tietoja. – Uusi lentokone keksitty.”, 3.

<sup>73</sup> Päivälehti 15.2.1894, ”Pieniä tietoja. – Eräs kiintonainen ilmapallo...lähti nousemaan ilmaan...”, 4; Päivälehti 21.5.1895, ”Pieniä tietoja. – Lentokoneen keksijä.”, 3; Päivälehti 4.5.1900, ”Pieniä tietoja. – Ilmapurjehdustaidon...”, 3; Päivälehti 16.7.1891, ”Pieniä tietoja. – Uuden lentokoneen...”, 4.

<sup>74</sup> Päivälehti 10.3.1903, ”Pieniä tietoja. – Ranskalaisia ilmapallomatkueita.”, 3; Päivälehti 20.9.1902, ”- Ilmapallon räjähdys.”, 2; Päivälehti 28.8.1902, ” – Uusia ilmapurjehtijoita saapunut Suomeen.”, 2.

rajallinen mahdollisuus saada tietoa. Varsinaisia mielipiteitä sisältäviä kirjoituksia löytyi lähdeaineistosta muutama kappale, mutta niissäkin välitetään vain keksijän tai teoreetikon mielipide lentämiseen vaadittavasta teknologiasta. Hyvä esimerkki on vuonna 1892 julkaistu kirjoitus:

”Hra Delprat ei pidä ilmapalloa kulkuneuvoja minkään arvoisena, kun se ainoastaan voi kohota ja laskeutua eikä ole ohjattavissa, vaan on kaikkien tuulten heiteltävänä. Ilmakulussa täytyy ottaa linnut esimerkiksi, niiden liikkeen mukaisesti on lentokone järjestettävä.”<sup>75</sup>

Tiedonsaannin rajallisuudesta kertoo myös monien kirjoitusten rakenne, joissa kerrotaan hajanaisia tietoja lentotapahtumista tai keksinnöistä. Erinomainen esimerkki tällaisesta tapahtuman uutisoinnista on 15.2.1894 Päivälehdessä ”Pieniä tietoja.” -osiossa julkaistu uutinen, jossa kerrotaan ilmapallolennosta:

”Eräs kiintonainen ilmapallo, jossa oli kolme henkeä, pääsi suoraan Kölnistä irti ja lähti nousemaan ilmaan. Tuuli vei sen kauas Reinin taakse, mutta siellä pääsivät purjehtijat onnellisesti laskeutumaan maahan.”<sup>76</sup>

Mikäli tämän uutisen lukija on ollut tietoinen kyseessä olevasta teknologiasta, on uutinen voinut kertoa hänelle kolme henkeä kantavasta kuumailmapallosta, joka päästyään irti kiinnitysköysistä joutui tuulen vietäväksi. Ilmapallo ei ollut ohjattavissa, minkä vuoksi se ajautui kauas lähtöpaikasta. Toisaalta esimerkiksi ”*kauas Reinin taakse*” on hyvin laaja käsite, koska Rein laskee Kölnin läpi ja ilmapallon tarkkaa lähtöpaikkaa ei uutisessa kerrota. Ilmailuteknisesti uutinen ei kerro mitään ilmassa käymisen lisäksi, ellei lukija itse ole tehnyt omia tulkintoja.

---

<sup>75</sup> Päivälehti 26.2.1892, ”Lentokoneita.”.

<sup>76</sup> Päivälehti 15.8.1897, ”Ulkomaalta.”, 3.

Päivälehdessä ilmailusta kirjoittelu saa myös paljon koomisia piirteitä. Vuonna 1890 lehden sivuilla kirjoitetaan: ”Muuan ilmapurjehtija Pohjois-Ameriikasta nousi ilmaan aikoen laskeutua alas laskinvarjon avulla. Sen hän tekikin. Jällellepäin koottiin sirpaleet yhteen ja vietiin säkissä kotiin.”<sup>77</sup> Vuonna 1895 kirjoitetaan Nastolan Uudessa kylässä tapahtuneesta onnistuneesta lentoyrityksestä. Uutisen julkaisija ei kuitenkaan ota vastuuta tarinan todenperäisyydestä, mikä ei sinällään ihmetytä, koska lentomatka kulki lentokoneen keksijän kodista Kestiekievarin kautta Nymannin mökille.<sup>78</sup> Uutinen on myös julkaistu ”Kaikenlaista.” -osion alla, eikä sen tarkoitus selvästikään ole olla vakavissa otettava. Edellä esitetyt kirjoitukset kuvaavatkin teknologian kohtaamisen pelkoja ja tapoja kohdata uusi ihmisen maailmankuvaan sovittamaton tai sopimaton asia. Näitä tapoja voivat olla ensiksi mainitussa kirjoituksessa käytetty huumori tai jälkimmäisen kirjoituksen tapa sovittaa uusi asia itselle helpommin lähestyttävään kontekstiin. Muita tapoja kohdata teknologian herättämiä pelkoja ovat muun muassa viha, inho ja demonisointi<sup>79</sup>.

Päivälehdessä kirjoittelu luo hyvin ristiriitaisen kuvan ilmailun luonteesta tarkastellun ajanjakson alkupuolella, sillä koomisten ja ilmailun kehittymisestä kertovien kirjoitusten lisäksi siinä julkaistiin pohtivia ja tieteellisiä kirjoituksia. Vaikka lentokoneen kehityksestä ei konkreettista tietoa välitettykään, pystyivät lehden lukijat seuraamaan kansainvälistä ilmailun kehitystä ja heille tarjottiin tietoa muun muassa ilmapurjehduskilpailuista, joissa ”Erityisiä palkintoja on vielä määrätty automaattisilla lentokoneilla purjehduksesta...”<sup>80</sup>.

Yksi tällainen erityisen mielenkiintoinen ja uutisarvoltaan tärkeä kirjoitus julkaistiin Päivälehdessä ”Pieniä tietoja.” -osiossa 21.5.1903. Kirjoituksessa käsitellään

---

<sup>77</sup> Päivälehti 19.8.1890, Otsikko ei tiedossa, 3.

<sup>78</sup> Päivälehti 24.1.1895, ”Lentokone eli uusi Munkhausin retki”, 4.

<sup>79</sup> Salmi 1996; Pantzar 1996, 15–58.

<sup>80</sup> Päivälehti 10.8.1902, ”Suuremmissa kilpailuissa ilmapurjehduksesta”, 8.

lentämisen fyysisiä vaatimuksia, kuten lentokoneen nojauskulmaa ja hevosvoimien tarvetta ilmassa pysymiseksi. Kirjoituksessa lainataan ulkomaisten tieteilijöiden teorioita, joita sitten avataan ”maallikon” termein. Lentokoneen ilmassa pysymiseen vaadittavaa nopeutta verrataan ohuen jään ylittämiseen nopealla vauhdilla.<sup>81</sup> Tämän kirjoituksen kohdalla on nähtävissä selkeä asiantuntijaviestin välittäminen tavalliselle kansalle<sup>82</sup>. Kirjoituksen sisältö antaa huomattavasti konkreettisemmän merkityksen ilmailulle kuin mitä vastaavasti aiemmat pohdiskelevat uutiset tekevät.

Ilmailun historian kannalta erittäin merkittävä uutisointi painettiin Päivälehteen 4.7.1900.<sup>83</sup> Uutinen julkaistiin otsikon ”Sähkösanomia ja uusin posti.” alla, mikä antaa ymmärtää, että sen sisältämän tiedon nopea välittäminen on koettu tarpeelliseksi lehden toimituksessa. Otsikolla ”Baadenilainen ilmapurjehtija.” julkaistu uutinen koostuu kahdesta lyhyestä erillisestä sähkeestä, jotka molemmat on kirjattu 3.7.1900. Sähkeiden sisältö kertoo tiivistetysti kreivi Zeppelinin onnistuneesta ilmalaivalennosta. Päivälehdessä aikalaiselle lukijalle kyseiset kirjoitukset tuskin ovat olleet sen merkityksellisempiä kuin aiemmat ilmailua koskevat kirjoitukset. Erityisen näistä sähkeistä tekee se, että vain kolme päivää myöhemmin 7.7.1900<sup>84</sup> Päivälehdessä julkaistiin kirjoitus ”Ohjattava ilmalaiva keksitty?”. Tämä kirjoitus käsitteli samaa kreivi Zeppelinin lentoa, mutta paljon yksityiskohtaisemmin ja laajemmin. Perusteluina onnistuneelle lennolle nimetään muun muassa Zeppelinin ilmalaivan ”tarkoituksenmukainen muoto” ja riittävä ohjauskyky Zeppelinin keksimän propellin ansiosta. Vaikka kirjoitukseen onkin sisällytetty epäilyksiä Zeppelinin ilmalaivan täydellisestä toimivuudesta, on sen välittämä viesti selkeä. Ihminen on oppinut lentämään hallitusti.

---

<sup>81</sup> Päivälehti 21.5.1903, ”Voiko ihminen oppia lentämään?”, 1.

<sup>82</sup> Nye 1990.

<sup>83</sup> Päivälehti 4.7.1900, ”Baadenilainen ilmapurjehtija.”, 3.

<sup>84</sup> Päivälehti 7.7.1900, ”Ohjattava ilmalaiva keksitty?”, 3-4.

Zeppelinin ilmalaivaa käsittelevän kirjoituksen kirjoittajalle ja kirjoituksen lukijalle on voinut syntyä Hannu Salmen esittämä teknologian kohtaamisesta syntyvä *reaalinen* reaktio, joka hänen mukaansa syntyy, kun keksinnön vaikutus on välittömästi havaittavissa<sup>85</sup>. Zeppelinin tapauksessa välittömästi havaittava vaikutus on ihmisen oppima kyky pystyä lentämään suhteellisen turvallisesti ja hallitusti. Tietyt Päivälehden uutisoinnit, eritoten Zeppelinin ilmalaivaa koskevat, ovatkin mahdollistaneet hyvin konkreettisen ja realistisen kuvan muodostumisen ilmailun kehityksestä.

Lentokoneen kehitys on sen sijaan jäänyt Päivälehden lukijoille etäiseksi, sillä siitä ei kirjoitettu läheskään yhtä merkityksellisesti kuin ilmapurjehduksesta. Kirjoitusten perusteella ei voida olettaa, että kaikki Päivälehden lukijat olisivat pysyneet muodostamaan kattavaa käsitystä ilmailun kehityksestä. Erityisesti mikäli lukija ei ole lukenut merkityksellisiä kirjoituksia, vaan on nähnyt pelkästään spekulatiivisia kirjoituksia ja pikku-uutisia lentämisestä, joita suurin osa Päivälehden kirjoituksista oli, on ilmailun teknologia jäänyt hänelle etäiseksi. *Helsingin Sanomien* alkuvuosien julkaisut eivät myöskään anna olettaa toisin. Satunnaisia pieniä uutisointeja ilmenee paikoitellen, mutta suurempia ilmailua käsitteleviä kirjoituksia ei vielä 1900-luvun alussa ilmene. Suuri muutos uutisoinnissa ja kirjoittelussa tapahtuu kansainvälisen ilmailun kehittymisen myötä.

Kehityksestä kertoo ainakin se, että 5.9.1909 Helsingin Sanomissa uutisoidaan hyvin yksityiskohtaisesti kahdesta eri lentokonemallista. Koneita nimitetään ”Wrightin kaksoisplaaniksi” ja ”Blériot’n 2 monoplaaniksi” ja niiden rakenteesta esitetään käsin piirretyt mallit. Huomionarvoisen uutisesta tekee se tapa, millä lentokoneiden tekniikkaa ja ominaisuuksia käsitellään. Kirjoituksessa lentokonemallit jaetaan selkeästi kahteen aiemmin mainittuun malliin, joita nimitetään oman lajinsa parhaimmiksi.<sup>86</sup> Uutisen teksti antaa ymmärtää, että nämä kaksi

---

<sup>85</sup> Salmi 1996, 192.

<sup>86</sup> Helsingin Sanomat 5.9.1909, ”Parhaimmat lentokonemallit.”, 11.

lentokonetta edustavat ilmailua sen edistyneimmässä muodossa. Aivan kuin nämä lentokoneet olisivat juuri sitä teknologiaa, jolla lennetään, ja jonka avulla tullaan lentämään. Kirjoituksen perusteella voisi ajatella, että lentokone vuonna 1909 on tullut lähemmäksi *todellisuutta*, ja että sitä on alettu pitää osana tätä hetkeä. Tämä voi viestiä Hannu Salmen esittämästä teknologian yleistyksen myötä tapahtuvasta, teknologian herättämien tunteiden muutoksesta, joka näkyi erityisesti koneen pelon lieventymisenä teollistumisen edetessä<sup>87</sup>.

Toinen kehitystä korostanut uutisointi koskee Pariisin vuoden 1909 ilmailutapahtumaa, jota käsittelevä tuntemattoman kirjeenvaihtajan 19.9.1909 Pariisista lähettämä kirje julkaistiin 31.10.1909 lähes koko sivun täyttämänä uutisena. Tekstin rinnalla on julkaistu kuva lentokoneesta otsikolla ”Blériot`n lentokone.”. Itse kirjoituksen teksti on suoranaista ilmailun ylistämistä, vaikka siinä toki kerrotaankin kilpailun aikana tapahtuneesta onnettomuudesta. Kirjoitus antaa ymmärtää, että ilmailu on kehittynyt huimasti ja ainakin Ranskassa siitä ollaan kiinnostuneita.<sup>88</sup> Suomen ilmailun tilannetta 1910-luvulla kuvataan vertauskuvan avulla ”Päivänpakina” -osioon kirjoitetussa ilmailupakinassa, jossa keuhataan naapurimaiden ilmailun tasoa. Suomen ilmailun taso esitetään hieman ironisestikin: ”Meillä ei puhuta ilmoista puhuttaessa pituus - tai korkeusennätyksistä. Meillä puhutaan vielä pakkasesta ja sateesta...”<sup>89</sup>.

Erityisin piirre ilmailua koskevissa kirjoituksissa onkin Suomen ilmailun tason toistuva vertaaminen muihin maihin. Vaikka Suomen ilmailua pidettiin vielä alkeellisena, lehdessä kirjoitettiin ja uutisoitiin yllättävän laajasti muiden maiden ilmailusta. Vertailu ja muiden maiden ilmailun uutisointi kertoo ilmailun ylikansallisuudesta luonteesta. Helsingin Sanomien kirjoittelussa haluttiin kuitenkin tuoda vertailun avulla esille Suomen osuus tässä ylikansallisessa teknologian kokemi-

---

<sup>87</sup> Salmi 1996, 81–130.

<sup>88</sup> Helsingin Sanomat 31.10.1909, ”Ilmailua.(Kirje Pariisista H. S:lle)”, 12.

<sup>89</sup> Helsingin Sanomat 2.6.1911, ”Ilmapakinat”, 4.



sessä. Vuonna 1919 uutisoitiin jo ilmailun kehitysmahdollisuuksista, vaikka Suomen ilmailu oli vasta aloittamassa kehitystään. Uutisen mukaan Lontoossa pidetyllä luennolla käsiteltiin ilmailun mahdollisuuksia tulevaisuudessa. Uutisen kirjoittaja tuo esille sen, miten lentokoneita voidaan tulevaisuudessa käyttää työvälineenä esimerkiksi postin kuljetuksessa.<sup>90</sup>

Suomen ilmailun vertailu muihin maihin näkyy poikkeuksetta kaikissa tekemisissäni 1910-luvun jälkeisissä löydöksissä. Vuonna 1926 uutisoitiin Englannin sotilasilmailusta. Uutisessa majuri Vuori kertoo tarkasti siitä, miten hyvin Englannissa suhtauduttiin sotilasilmailuun. Ilmailujoukko-osastoja arvostettiin ja lentokoneteollisuus oli maailman eliittiä. Huomion arvoisen uutisesta tekee se, että aivan uutisen lopussa otetaan Suomen ilmailu ikään kuin vaivihkaa esille. Majuri Vuori oli tehnyt matkansa lentoteitse, mikä mahdollisti ”...hyvän tilaisuuden vertailla Suomen lentoyhteyksiä muiden maiden välisiin lentoyhteyksiin”<sup>91</sup>. Majuri Vuori oli todennut, että ”meidän lentoyhteytemme ovat täysin ulkomaiden parhaimpain lentoyhteyksien veroiset ja että `Suomi-lentokone lentonsa tasaisuuden, nopeuden ja luotettavuuden puolesta kykenee kilpailemaan parhaiden ulkomaisten matkalentokoneiden kanssa.”<sup>92</sup>

Majuri Väinö Aleksanteri Vuoren antamiin ilmailun kehitystä ja kehityksen suuntaa koskeviin lausuntoihin tulisi suhtautua kriittisesti vähintäänkin hänen toimenkuvansa vuoksi. Majuri V.A. Vuori toimi Suomen ilmavoimien esikuntapäällikkönä vuosina 1924–1926, jolloin hänen tehtäviinsä kuuluivat muun muassa tiedottaminen. Vuosina 1926–1932 Vuori toimi ilmavoimien komentajana, mikä on erikoista, sillä aiemmin hän oli työskennellyt ja luonut uraansa jääkäripataljoonassa, eikä hänellä ollut koulutus- ja työtaustojensa puolesta ammattimaista

---

<sup>90</sup> Helsingin Sanomat 10.1.1919, ”Ilmailun kehitysmahdollisuuksia”, 9.

<sup>91</sup> Helsingin Sanomat 24.7.1926, ”Sotilasilmailu Englannissa. \_ Ihailtavan korkealla tasolla. \_ Majuri Vuori kertoo.”, 3.

<sup>92</sup> Helsingin Sanomat 24.7.1926, ”Sotilasilmailu Englannissa. \_ Ihailtavan korkealla tasolla. \_ Majuri Vuori kertoo.”, 3.

tietoa ja taitoa lentokoneista, saati joukko-osastojen komentamisesta. Majuri Vuoren nimeämisen taustalla arvellaan olleen kyseessä olevalle aikakaudelle tyypillinen poliittinen ärsyttäminen kyseenalaisten nimeämisten avulla. Myöhemmän tiedon perusteella hänen tiedetään olleen myös intohimoinen lentosodan puolestapuhuja ja lentämisen ihannoija. Ilmavoimissa työskennellessään Vuori kuitenkin vaikutti puolustushaaran toimintaan lähinnä negatiivisesti, mikä lopulta johti myös hänen eroamiseensa. Tämän tiedon perusteella V. A. Vuoren antamia lausuntoja ei voida pitää ammattimaisina ja puolueettomina kuvauksina Suomen ilmailun todellisesta tilasta.<sup>93</sup>

Vaikka Helsingin Sanomien kirjoittelussa ja uutisoinnissa annetaan ymmärtää, että ilmailu olisi kehittynyt Suomessa nopeasti muiden maiden tasolle, ja että se olisi kilpailukykyistä, eivät kaikki suomalaiset silti välttämättä olleet kohdanneet lentokonetta. Lentokoneiden ja ilmailun vähäisyys tulee hyvin esille Suomen ilmailullisia instituutioita käsittelevissä historiikeissa. Suomen Ilmailuliitto perustettiin vuonna 1919 nimellä Suomen Ilmailuklubi ja siihen kuuluneet toimihenkilöt järjestivät yksittäisiä hupi- ja yleisölennätyksiä Helsingin ympäristössä vuonna 1920. Vuonna 1921 Ilmailuklubi järjesti myös Suomen ensimmäiset lentokilpailut. Varsinainen säännöllinen lentoliikenne Suomessa alkoi kuitenkin vasta vuonna 1923 Helsingin ja Tallinnan välillä. Suomen ilmailu oli myös pitkään hyvin sotilaspainotteinen ja Ilmailuklubin lentokoneetkin jouduttiin usein luovuttamaan Ilmavoimille 1920-luvulla. Suomessa ei myöskään ollut yhtäkään siviilikäytössä ollutta maalentokenttää 1920-luvun aikana. Suomen ilmailu alkoi kehittyä kunnolla vasta siirryttäessä 1930-luvulle.<sup>94</sup>

---

<sup>93</sup> Majuri Väino Aleksanteri Vuori. Ilmavoimien komentajat, henkilötiedot. Suomen puolustusvoimat; Puolustusministeriön Sotahistoriallisen toimiston julkaisuja IV, *Suomen jääkärien elämäkerrasto* 1938; Sotatieteen Laitoksen Julkaisuja XIV, *Suomen jääkärien elämäkerrasto* 1975 1975.

<sup>94</sup> Keskinen & Partonen & Stenman 2005, Uola 1994, 18–131.

Ilmailuklubin 1920-luvun alun toiminnasta ja Helsingin Sanomien positiivisesti kerrotuista ilmailun saavutuksista huolimatta, lento-onnettomuuksien uutisoinneilla on varmasti ollut merkittävä rooli ilmailun kuvaamisessa. Ulkomailla tapahtuneista lento-onnettomuuksista uutisoitiin useasti jo vuonna 1911, vaikka ensimmäiset lentokoneet tulivat Suomeen vasta vuonna 1914.<sup>95</sup> 1900-luvun alun Helsingin Sanomien lukijoiden välittömän kokemuksen puute lentokoneesta ja lentokoneen kehitysasteen ymmärtämättömyys saattoivat yhdessä lento-onnettomuuksien uutisointien kanssa vaikuttaa todella jyrkän kuvan muodostumiseen epävarmasta ja kuolettavastakin teknologiasta.<sup>96</sup>

Onnettomuuksien uutisointien ongelma oli tiedostettu myös aikalaisten keskuudessa. Aikaisemmin majurin arvonimellä lausuntoja lehteen antanut eversti V.A. Vuori<sup>97</sup> tekee sivuhuomautuksen Suomen lento-onnettomuuksia koskevassa uutisonnissa: ”meillä, kuten yleensä kaikkiallakin maailmassa pyritään lento-onnettomuuksista tekemään suuri numero, kun sen sijaan esimerkiksi auto-onnettomuudet, joita tapahtuu tuhkatihään ja jotka aika usein johtavat ihmishengen menetykseen, tavallisesti sivuutetaan huomaamattomammin.”<sup>98</sup>

Suomen kannalta ilmailun esiintyminen Helsingin sanomissa kuvastaa teknologian kohtaamista välillisenä ilmiönä. Ilmailun saavutusten uutisointi ja siihen sisältynyt uuden teknologian kuvaaminen oli suuntautunut ylhäältä alaspäin ja sen sisältö oli pääosin kansainvälistä. Vaikka lehden lukija ei olisi ollutkaan mis-

---

<sup>95</sup> Venäläisillä oli Suomessa ilmailuosastoa vuosien 1914–1917 välisenä aikana, Keskinen & Partonen & Stenman 2005, 8-9.

<sup>96</sup> Helsingin Sanomat 1911; Teknologian kohtaamisen herättämät tunteet ks. Salmi 1996; Pantzar 1996, 15–58.

<sup>97</sup> Eversti Väinö Aleksanteri Vuori toimi Suomen ilmavoimien komentajana 3.2.1926 – 7.9.1932. Hän erosi tehtävästään epäluottamuslauseen johdosta. (Ilmavoimien komentajat, henkilötiedot. Suomen puolustusvoimat; Puolustusministeriön Sotahistoriallisen toimiston julkaisuja IV, *Suomen jääkärien elämäkerrasto* 1938; Sotatieteen Laitoksen Julkaisuja XIV, *Suomen jääkärien elämäkerrasto* 1975 1975).

<sup>98</sup> Helsingin Sanomat 4.3.1930, ”Lento-onnettomuutemme.\_ Niiden suurimpina syinä riittävän lentokokemuksen puute ja vanhamalliset sotavarastomootorit.\_ Ilmavoimien tekniselle henkilökunnalle.”, 4 ja 6.

sään tekemisissä lentokoneiden kanssa, hän saattoi silti lukea ilmailusta ja sen kehityksestä lehden sivuilta.

Ilmailusta kirjoittaneet ja kirjeenvaihtajat välittivät omat kokemuksensa ja ulkomailta saadut tiedot lehden kautta lukijalle, joka joutui muodostamaan oman kuvansa ilmailusta välillisen kokemuksen kautta. Yksittäistä uutisointia<sup>99</sup> lukuun ottamatta, ei ilmailun uutisointien yhteydessä voida puhua kokemusten synnyttämien diskurssien jakaantumisesta David Nyen löydösten kaltaisiin tietämättömän kansalaisen ja tiedostavan ammattilaisen diskursseihin. Vaikka kirjeenvaihtaja olisikin ollut vahvassa kontaktissa lentokoneiden kanssa, ei häntä silti voida vielä pitää ammattilaisena 1910-luvun kontekstissa. Kirjeenvaihtaja on mitä ilmeisimmin vain toistanut itse ulkomailta oppimansa asiat, ja lehden lukijan on täytynyt muodostaa kuva ilmailusta tämän siirretyn informaation avulla.<sup>100</sup>

Ilmailua käsittelevien kirjoitusten vertaileva ja ulkomaista kehitystä korostava luonne on yhtä aikaa syy ja seuraus sen saamasta kansallisesta symbolisesta arvosta<sup>101</sup>. Ilmailu ei Suomessa kehittynyt muiden maiden tapaan, jolloin sitä ei arvostettu muutoin kuin armeijan toimesta. Tämän vuoksi siihen kiinnitettiin vähemmän huomiota kuin mitä muihin suuriin teknologioihin kuten esimerkiksi autoiluun. Teknologian saaman symbolisen arvon vaikutus näkyy eri tavalla eri maissa. Suomessa autoa on pidetty lähes täysin miehisenä ajoneuvona<sup>102</sup>, kun Amerikassa se on mielletty naisten ajoneuvoksi ja naiset ovat saaneet osallistua autoiluun enemmän<sup>103</sup>. Ilmailun symbolinen merkitys oli suomalaisille vähäinen, mikä näkyi myös Helsingin Sanomien kirjoituksissa.

---

<sup>99</sup> Päivälehti 21.5.1903, ”Voiko ihminen oppia lentämään?”, 1.

<sup>100</sup> Nye 1990.

<sup>101</sup> Salmi 1996, 193 -194.

<sup>102</sup> Försti 2013.

<sup>103</sup> Pantzar 1996, 50; Försti 2013, 50–57.

## 4.2 Autoilu

Toisin kuin ilmailua, autoilua voidaan pitää Suomessa myös vahvasti kansallisenä ja kaikkia koskevana ilmiönä jo sen Suomeen tulosta lähtien. Autosta saattoi saada paljon konkreettisempia kokemuksia, koska sen kohtaaminen luonnossa oli lentokonetta huomattavasti todennäköisempää. Esimerkiksi Helsingissä uutisoitiin olleen 76 automobiilia vuonna 1910<sup>104</sup>. 1920-luvun alussa Suomessa oli runsas tuhat autoa ja 1930-luvulle tultaessa jo runsaat 20000. Auton käyttäjäkunta tosin oli rajoittunutta vielä 1920-luvun alussa ja autoilu oli lähinnä varakkaiden kaupunkilaisten hupia<sup>105</sup>. Tähän vaikutti erityisesti Suomen huonot tieolot<sup>106</sup>, jotka otettiin huomioon myös Helsingin Sanomien kirjoittelussa<sup>107</sup>.

Varsinaista Suomen autoilun alkuaikajankohtaa on vaikea määrittää tarkan dokumentaation puuttuessa. Suomen ensimmäisen auton tai ensimmäisen auton Suomeen tulemisen, vuosilukuarvioita on esitetty eri tahoilta, mutta tarkkaa ja lopullista vastausta on mahdotonta löytää. Esitetyt ajalliset arviot vaihtelevat vuosien 1900 ja 1907 välillä ja paikkakunniksi on esitetty muun muassa Turku ja Tamperetta.<sup>108</sup> Autoja on kuitenkin nähty liikkuvan Suomessa jo 1890-luvulla<sup>109</sup>.

---

<sup>104</sup> Helsingin Sanomat 18.3.1910, ”Ajoneuvoja. Poliisin luetteloiden mukaan...”, 5.

<sup>105</sup> Pantzar 1996, 42–50; Salmi 1996, 119–130; Försti 2013.

<sup>106</sup> Pantzar 1996, 44; Ks. myös Laaksonen, Esko 1994, Herraklubista koko kansan autoliitoksi. Autoliitto 1919–1994. Autoliitto ry, Gummerus, Jyväskylä.

<sup>107</sup> Esim. Helsingin Sanomat 7.3.1930, ”Tienolojen parantaminen”, 6.

<sup>108</sup> Försti 2013, 21–22.

<sup>109</sup> Höyryautoja käytettiin 1800 – luvun alussa Englannissa ja Ranskassa. Polttomoottoriin perustuva ”nykyauto” yleistyi Euroopassa ja Yhdysvalloissa 1880 – luvulla. (Salmi 1996, 119).

Hannu Salmi antaa ymmärtää, että ensimmäinen tarkka tieto auton liikkeistä Suomessa olisi 17.8.1899 Hufvudstadsbladetissa julkaistu kirjoitus kaupungin kaduilla liikkuvasta moottorivaunusta<sup>110</sup>. Salmi myös tarkastelee auton herättämiä tunteita, joista merkittävimpiä olivat hänen mukaansa auton kunnioitus ja pelko. Kunnioitus näkyi siten, että autoa pidettiin pyhänä ja se oli statussymboli, josta tuli pitää hyvää huolta<sup>111</sup>. Auton pelko taas perustuu Salmen mukaan yleiseen teknologian pelkoon ja sen pitämiseen irrationaalisena<sup>112</sup>. Autoa pidettiin myös vaarallisena ja sen meteli säikäytteli eläimiä maaseudulla.<sup>113</sup> Salmen väittämää teknologian herättämästä yleisestä pelosta ja sen irrationaalisena pitämisestä ei tule kuitenkaan tulkita yhtenäisenä tunteena, vaikka auton herättämä pelko näkyi Suomessakin. Tätä ilmentää Wiipurin Sanomissa 8.9.1899 julkaistu uutinen:

”Pikku uutisia. Pelloittava ajokone.

...kohtasi miestä kummallinen kone, mikä piti erinomaista ääntä, jota hevonon pelästyti,... Tuolla omituisella koneella ajajat, jotka sanoivat olevansa menossa Haminaan, kääntyivät heti takaisin kaupunkiin.”<sup>114</sup>

Auto herätti siis tunteita Suomessa jo vuonna 1899, vaikka tämä ei käykään ilmi Päivälehdessä, jossa huomioitiin 1800- ja 1900-luvun vaihteessa autoilun kehitys muuta lehdistöä myöhemmin. Ensimmäinen selkeästi autoilua koskeva kir-

---

<sup>110</sup> Salmi 1996, 121.

<sup>111</sup> Salmi 1996, 122.

<sup>112</sup> Salmi 1996, 88–95. Lisää teknologian pelosta ks. esim. *Luddismi*, Nicols, Fox 2002, *Against the machine : the hidden Luddite tradition in literature, art, and individual lives*, Island Press/Shearwater Books: Washington, DC.

<sup>113</sup> Salmi 1996, 122. Ks. myös autoon liittyvät vaarallisuuden ja siveettömyyden tunteet (Försti 2013, 241- 259).

<sup>114</sup> Wiipurin Sanomat 8.9.1899, ”Pikku uutisia”. Samassa osiossa on myös toinen autoilua koskeva uutinen: ” – *Automobiiliwaunu nähtiin toissapäivänä hyvää vauhtia kiitävän pitkin kaupunkimme katuja.*”

joitus julkaistiin Päivälehdessä 05.01.1898<sup>115</sup>, kun vastaavasti Hämäläinen ja Tampereen Uutiset kirjoittivat jo syyskuussa 1895 pariskunnasta, joka oli ajanut moottorivaunuilla Moskovasta Pietariin<sup>116</sup>. Keski-Suomi lehdessä puolestaan kirjoitettiin 28.11.1896 yksityiskohtaisesti Englannissa käyttöön otettavista itsestään liikkuvista vaunuista<sup>117</sup>. Päivälehdien uutisten ja kirjoitusten luonne on myös sisällöllisesti erilainen. Muissa lehdissä uutisointi on autoilua korostavaa, paikoin jopa ihannoivaa, kun taas Päivälehdien kirjoitukset ovat pääosin pieniä uutisia tai lyhyitä kertomuksia.

Päivälehti kertoo esimerkiksi 8.5.1898 Uzésin herttuattaren suorittaneen tutkinnon, joka oikeuttaa ajamaan automaattisilla ajokaluilla. Uutisessa keskitytään korostamaan herttuattaren suoritusta naisena ja koneenkäyttäjänä, mutta teknologia ja sen toiminta jää huomioimatta<sup>118</sup>. Vastaavasti esimerkiksi Uusimaa julkaisi 26.6.1896 kirjoituksen ”Hevoset pois.”, jossa käsitellään filosofisesti esimerkkien avulla hevosten jäämistä tarpeettomiksi ensin rautateiden ja höyrylaivojen yleistymisen johdosta, ja myöhemmin moottorivaunujen ja moottoripyörien tulehisen myötä. Kirjoituksessa kerrotaan muun muassa, että moottorivaunu on tarpeellinen parannus kaupunkien ahtaiden katujen liikenteeseen, mutta sen ulkomuodossa on vielä parantamisen varaa<sup>119</sup>.

Tarkastelemieni lehtien kirjoituksissa on nähtävissä tiettyjä erityispiirteitä. Muissa tarkastelemissani lehdissä ja Päivälehdessä kirjoitetaan Venäjän autoilun kehityksestä samanarvoisesti<sup>120</sup>, aivan kuin ilmailunkin kohdalla. Päivälehti ei

---

<sup>115</sup> Päivälehti 5.1.1898, ”Pieniä tietoja. Rotschildin moottorivaunut.”.

<sup>116</sup> Hämäläinen 19.10.1895, ”Moskowasta Pietariin moottorivaunuilla.” ja Tampereen Uutiset 22.10.1895, ”Moskowasta Pietariin moottorivaunuilla.”.

<sup>117</sup> Keski-Suomi 28.11.1896, ”Pikku tietoja. – Itsestään liikkuvia vaunuja.”, 4.

<sup>118</sup> Päivälehti 8.5.1898, ”Pieniä tietoja. - Monipuoliseksi naiseksi...”, 4.

<sup>119</sup> Uusimaa 26.6.1896, ”Hevoset pois.”, 3.

<sup>120</sup> Päivälehti 16.12.1898, ”Venäjältä. – Automobiili vaunut tulevat mahdollisesti hyvinkin paikoin välittämään liikennettä Pietarin kaduilla...”, 3; Päivälehti 15.6.1899, ”Venäjältä. – Omnibusliike petroolimoottoreilla.”, 3, ks. viittaus 84.

kuitenkaan uutisoi kotimaan autoilusta, eikä auton näkymisestä Suomen teillä. Tämä ei suoranaisesti johdu teknologian väheksymisestä, vaikka muissa lehdissä teknologiaa korostetaankin selvästi enemmän. Päivälehdessä on keskitytty kirjoittamaan enemmän ulkomaan tapahtumista tai he eivät vain ole saaneet tietoa kotimaan tapahtumista samassa määrin kuin muut lehdet. Esimerkiksi Viipurin Sanomat sai tiedon autosta Viipurissa. Vaikka Päivälehden autoilua koskevat kirjoitukset ovat pääsääntöisesti ajankohtaisia, heiltä puuttui lähes kokonaan Suomea koskeva ensikäden tieto.

Pienten uutisten lisäksi Päivälehdessä julkaistiin muutamia merkittäviä, ajankohtaisia ja huomionarvoisia kirjoituksia kuten esimerkiksi Suomen ensimmäinen automainos<sup>121</sup>, joka julkaistiin Päivälehdessä vain kaksi päivää sen ensi-ilmistymisen jälkeen. Myyntipuheen lisäksi mainokseen on sisällytetty hyvin tarkkoja kuvauksia siitä, miten kyseessä olevat moottorivaunut toimivat. Kaasumoottorin toiminta on selitetty seuraavasti: ”Kun sylinterin mäntä painuu alas, imee se sylinteriin erästä ilman ja benziinikaasun sekotusta, jonka sittemmin mäntä puristaa kokoon ja sähkökipinä (kuivasta patterista) sytyttää, jolloin voimakas tapahtuu”<sup>122</sup>. Ottaen huomioon, että kyseessä on pelkästään mainos, on sen teksti erittäin informatiivinen ja opettava. Mainoksen tarkoituksista riippumatta se välitti yhden erittäin merkittävän viestin lehden lukijalle. Viestin voi ilmaista seuraavasti: ”nyt niitä on saatavilla”. Vaikka autojen tilauksia ei mitään ilmeisimmin tullut yhtään<sup>123</sup>, on mainoksen merkitys kiistaton. Auto ei ollut enää jonkun toisen omistama etäinen laite, josta uutisoidaan lehdissä, vaan auto oli saatavilla omaksi, ja sen saattoi kokea itse.

---

<sup>121</sup> Suomen ensimmäinen automainos julkaistiin *Hufvudstadsbladetissa* 20.8.1899, *Uudessa Suomettaressa* 22.8.1899, sekä *Päivälehdessä* 22.8.1899. (Försti 2013, 22; Päivälehti 22.8.1899, ”AUTOMOBIIILEJA.”, 1).

<sup>122</sup> Päivälehti 22.8.1899, ”AUTOMOBIIILEJA.”, 1.

<sup>123</sup> Försti 2013, 22.



Toinen suuri ja merkittävä uutisointi julkaistiin Päivälehdessä 26.8.1899. Kirjoitus on verrattain pitkä ja se julkaistiin ”Sähkösanomia ja uusin posti. (Päivälehdelle)” -otsikon alla. Tämä kertoo siitä, että uutinen on luokiteltu tärkeäksi. Uutinen käsittelee ranskalaisten aikomusta rakentaa koko maan kattava järjestelmä maantienpostin jakelua varten. Tällainen uutinen, jossa ranskalaisten yritystä kuvataan ”suurenmoiseksi”, on saattanut kuulostaa erittäin etäiseltä, jollei jopa utopistiselta aikalaisen sitä lukiessa. Muista pienemmistä uutisoinneista poiketen, tässä uutisessa kuitenkin käsitellään aihetta laajemmin ja yksityiskohtaisemmin. Aiotun järjestelmän suurimmat ongelmakohdat käydään tarkasti ja faktoja apuna käyttäen läpi. Kilpailun avulla oli esimerkiksi valittu järjestelmässä käytettävä voimanlähde. Valinta kohdistui sähkövaunuihin, sillä ne olivat ”ainoat, jotka vastaavat säännölliselle liikkeelle asetettavia vaatimuksia”<sup>124</sup>.

Ranskan postinjakelun kehittämistä koskevassa uutisessa kirjoitetaan myös autoliikenteen vaatimuksista, ja erityisesti tarpeesta rakentaa sähkövaunun akkumulaattorin vaihtopisteitä ja asemia, joita ei maaseudulla ollut ollenkaan. Tämä uutinen onkin monessa mielessä hyvin erityinen. Pelkän teknologian kehittymisen korostamisen sijaan, siinä esitetään teknologian asettamia vaatimuksia, jotka rakentuvat sen ympärille. Uutisen lukijoille onkin voinut muodostua kuva autoilusta teknologisenä järjestelmänä, jossa auto ei yksistään ole tehokas liikenneratkaistu, vaan se tarvitsee rinnalleen toimivan huoltoasemaverkoston ja kulkuyhteydet.<sup>125</sup>

Päivälehdessä julkaistavat autoilun positiivisen kehityksen kannalta merkitykselliset kirjoitukset menettävät kuitenkin arvoaan lehden myöhempien uutisointien myötä. Vuosien 1900 ja 1904 välisenä aikana Päivälehdessä julkaistiin lukuisia auto-onnettomuuksia ja autoa negatiivisesti kuvaavia kirjoituksia. Pelkät otsi-

---

<sup>124</sup> Päivälehti 26.8.1899, ”Sähkösanomia ja uusin posti.(Päivälehdelle) - Sähkövaunut Ranskassa.”, 4.

<sup>125</sup> Päivälehti 26.8.1899, ”Sähkösanomia ja uusin posti.(Päivälehdelle) - Sähkövaunut Ranskassa.”, 4; Michelsen 2000, 62–89.

koinnitkin: ”Onnettomuuksia automobiilikilpailuissa.”<sup>126</sup>, ”Automobiilionnettomuus.”<sup>127</sup>, ”Automobiilin uhreja”<sup>128</sup>, ”Marokkon sulttaani automobiilin uhrina”<sup>129</sup> sekä ”Lisää automobiilin uhreja.”<sup>130</sup>, olivat ajatuksia herättäviä, koska autosta ei yleensäkään tiedetty vielä paljoa, sillä ensimmäiset autot olivat vasta saapuneet tai olivat saapumassa Suomeen<sup>131</sup>.<sup>132</sup> Auto-onnettomuuksien uutisointien vaikutus ihmisiin ei kuitenkaan tule esiin samoissa määrin kuin junan kohdalla. Junan yleistyessä se herätti rinnakkaisia innostuksen ja pelon tunteita. Suuri nopeus teki junasta kiehtovan, mutta samalla kuolettavan teknologian. Junaonnettomuudet olivat tuhoisia, ja niistä selvinneet alkoivat saada neuroottisen pelon oireita. Ilmiötä yritettiin selittää junan tärinän aiheuttamaksi vammaksi, ”railway spine”, sillä traumaperäisiä sairauksia ei tuolloin vielä tiedostettu. Hannu Salmi kuvaa tätä ilmiötä junaneuroosina<sup>133</sup>.

Yksittäiset auto-onnettomuudet eivät laajuudeltaan vastaa juna- tai laivaonnettomuuksia, mutta niitä käsittelevien uutisten kielenkäyttö luo silti kuvaa vaarallisesta teknologiasta. Auto-onnettomuuksia käsittelevien kirjoitusten sanasto on myös hämmentävän jyrkkää ja moninaista, mikä vaikuttaa lukijan käsityksiin. Esimerkiksi ilmaisuja ”onnettomuus” ja tapaturma” käytetään samassa yhteydessä kuin ”Katsojiakin ovat ohi kulkevat automobiilit tappaneet”<sup>134</sup>. Toisaalta

---

<sup>126</sup> Päivälehti 26.5.1903, ”Sähkösanomia. - Onnettomuuksia automobiilikilpailuissa.”, 4.

<sup>127</sup> Päivälehti 16.8.1902, ”Sähkösanomia ja uusin posti. – Automobiilionnettomuus.”, 4.

<sup>128</sup> Päivälehti 20.9.1900, ”Automobiilin uhreja.”.

<sup>129</sup> Päivälehti 24.8.1902, ”Sähkösanomia ja uusin posti. – Marokon sulttaani automobiilin uhrina”, 4.

<sup>130</sup> Päivälehti 26.5.1903, ”Sähkösanomia - Lisää automobiilin uhreja.”, 4.

<sup>131</sup> Ensimmäinen Suomessa julkaistu automobiilia käsittelevä teos ilmestyi 1906, Küster, Julius, (Alkuperäinen julkaisuaika ei tiedossa)Das Automobil und seine behandlung, Suomentanut Weilin, Yrjö 1906, Automobiili ja sen Hoito, Weilin:Helsinki.

<sup>132</sup> Päivälehti 1900 – 1904, muiden mainittujen lisäksi esim. Päivälehti 7.10.1902, ”Sähkösanomia. Kreikan perintöruhtinaan tapaturma.”, 4; Päivälehti 18.7.1903, ”Ulkomailta. – Italian leskikuningattaren onnettomuus.”, 3.

<sup>133</sup> Salmi 1996, 108–116.

<sup>134</sup> Päivälehti 26.5.1903, ”Sähkösanomia - Onnettomuuksia automobiilikilpailuissa.”, 4.

uhri-sanaa, joka jo itsessään on hyvin vahva ja merkityksellinen sana, käytetään otsikoinnissa ”Lisää automobiilin uhreja.”, mutta itse tekstissä kirjoitetaan onnettomuuksista, jotka sattuivat automobiileilla ajettaessa<sup>135</sup>. Automobiilin uhreiksi ovat myös joutuneet maatilan eläimet<sup>136</sup>. Edellä mainittujen uutisten kaltaisella vaihtelevien käsitteiden käyttämisellä on kuitenkin selkeä tarkoitus. Näissä uutisissa automobiilia pidetään ensisijaisesti syyllisenä, tappajana ja tuhon aiheuttajana, automobiilin kuljettajan ollessa yksi tapaturman uhreista. Kuljettaja on joutunut onnettomuuteen, jonka automobiili on aiheuttanut.

Automobiilia syyllistävä kirjoittaminen tulee erityisen hyvin esiin uutisessa ”Marokon sulttaani automobiilin uhrina.”, jossa kerrotaan seuraavanlaisesti:

”Marokon sulttaani automobiilin uhrina.

Tanger, elok. 23 p. Marokkon sulttaani on Fezin läheisyydessä joutunut onnettomuuden tapauksen alaiseksi ajaessaan automobiililla. Automobiili syöksyi erästä muuria vastaa, jolloin sulttaani sai ankarantärähdyksen, saamatta kumminkaan mitään ulkonaisia vammoja. Onnettomuudentapauksen aiheutti automobiilin virheellinen ohjaaminen.”<sup>137</sup>

Marokon sulttaania siis pidetään uutisen perusteella uhrina, vaikkei hän ole kärsinyt pahempia vammoja. Automobiili on syyllinen ja sulttaani on joutunut sen uhriksi. Sulttaani on joutunut onnettomuuteen ajaessaan automobiililla. Onnettomuus ei johtunut sulttaanin ajamisesta, vaan se tapahtui hänen ajaessaan. Uutisen viimeinen virke voisi tosin kääntää tämän käsityksen toisinkin päin. Viimeinen virke sisältää kaksi eri merkitystä johtuen aikakauden ilmaisutavoista,

---

<sup>135</sup> Päivälehti 26.5.1903, ”Sähkösanomia - Lisää automobiilin uhreja.”, 4.

<sup>136</sup> Päivälehti 20.9.1900, ”Automobiilin uhreja. ... Kilpailevien autojen alle kuoli: 1 lehmä, 2 siikaa, 3 lammasta, 16 koiraa ja 23 kanaa.”, 2.

<sup>137</sup> Päivälehti 24.8.1902, ”Sähkösanomia ja uusien posti. – Marokon sulttaani automobiilin uhrina”, 4.

jotka eivät kuitenkaan lopulta vaikuta uutisen perimmäiseen viestiin. Onnettomuuden syyksi kerrotaan automobiilin virheellinen ohjaaminen, mikä tarkoittaa ensisijaisesti häiriötä tai ongelmaa itse ohjausjärjestelmässä. Toisaalta voitaisiin ymmärtää, että onnettomuus johtui virheellisestä ohjaustoimenpiteestä, jonka sulultaani on tehnyt. Vaikka sulultaani olisikin tehnyt ajovirheen, pidetään häntä tästä huolimatta automobiilin uhrina.

Auto-onnettomuuksien tematiikasta välittyy käsitys teknologiaan yleisesti liitetystä tuhovoimasta ja vaarallisuudesta. Ensimmäisten höyrykulkuneuvojen onnettomuuksista asti ihmiset tiedostivat teknologian sisältämän tuhoamiskyvyn<sup>138</sup>. Hannu Salmi on paikantanut tämän käsityksen varsinaisen syntyamisajan 1700-luvun lopulle todeten: ”Aikalaiset kuvasivat höyrykoneiden täyttämiä tehdashalleja kuin Danten infernoa”<sup>139</sup>. Tämän tiedon perusteella tarkasteltuna on selvää, miksi autoa pidettiin ensisijaisesti pahana ja sen kuljettajaa uhrina.

Automobiilionnettomuuksista kertovat uutiset eivät ole ainoita autoa negatiivisesti esittäviä kirjoituksia. Autoilun ja kaupunkiliikenteen kasvua arvostellaan Päivälehdessä myös hienovaraisesti ja vihjaillen. 24.9.1903 julkaistussa kirjeessä käsitellään Kööpenhaminan vilkkautta ja liikenteen paljoutta. Vaikka kirjeessä ihaillaankin Kööpenhaminan liikenteen ja massojen ”järkevyyttä”, on siihen sisällytetty huomautus automobiilien vauhdista, ”Niiden lisäksi kulki useita automobiileja (sentään hiljakseen ajaen)...”. Tekstin kirjoittajalla on täytynyt olla jonkinlainen käsitys silloisten automobiilien saavuttamasta nopeudesta, jota hän on verrannut kaupunkiliikenteen asettamiin rajoihin ikään kuin automobiili olisi hänen mielestään vaarallinen kaupungissa, erityisesti sen liikkuesssa nopeasti.<sup>140</sup>

---

<sup>138</sup> Salmi 1996, 97–98.

<sup>139</sup> Salmi 1996, 192.

<sup>140</sup> Päivälehti 24.9.1903, ”Järkevässä „massassa“.” Kirje Päivälehdelle, K.K – a a., 3, 4.

Kööpenhaminasta lähetetyn kirjeen välittämää viestiä vastaava ajattelutapa välittyy myös 8.6.1904 julkaistussa Lontoosta lähetetystä kirjeestä, jossa kirjoitetaan: ”Sen lisäksi vilinänään hevosomnibuksia, automobiileja (joilla jälkimmäisillä ajetaan sitä tuhannen kyytiä)...”. Tekstin kirjoittaja on selkeästi tietoinen automobiilien nopeudesta, tai on itse kokenut sen ja kykenee vertaamaan tätä nopeutta muun liikenteen nopeuteen. Hän myös kokee tarpeelliseksi mainita asiasta, vaikkei suoranaisesti arvostelekaan automobiileja liiallisesta nopeudesta.<sup>141</sup>

Muuttuvan maailman ilmiöt ja liikenteen kehitys huomioitiin myös 27.9.1903 julkaistussa Pariisin kehitystä koskevassa pohdiskelevassa kirjoituksessa, jossa pidetään mennyttä aikaa uutta aikaa parempana. Jutun kirjoittaja lainaa vanhojen ihmisten valituksia ”...voitiin kulkea kadun poikki pelkäämättä joutuvansa automobiiliin tai polkupyörän alle.” Kirjoittaja ei suoranaisesti puolla vanhojen ihmisten sanomisia, mutta hän toteaa niiden olevan oikeutettuja: ”Polkupyörät ja automobiilit ovat puolestaan poistaneet vanhan ritarillisuuden, joka ennen oli parisilaisten vahva puoli. Sähköratojen asemia on tuhkatiheässä ja kaikki käy niin nopeaan, ettei matkalla voi keskustelua saada loppuun”.<sup>142</sup> Tekstin perimmäinen viesti onkin selkeä: Uusien kulkuneuvojen vauhti on tehnyt ihmisten elämästä kiireistä ja erityisesti liikkuminen tapahtuu liian nopeasti. Kirjoitus voidaan tulkita myös menneisyyden teknologiattoman ajan romanttiseksi kaipuuksi<sup>143</sup>, joskaan tässä tapauksessa ei tiedetä, minne saakka menneisyyteen kirjoittaja haluaa palata.

Päivälehdessä julkaistussa Pariisia käsittelevässä kirjoituksessa<sup>144</sup> käy ilmi se, että auto muutti ihmisten käsitystä ajasta ja liikkumisesta paikasta toiseen. Tek-

---

<sup>141</sup> Päivälehti 8.6.1904, ”Yksin Lontoossa. – II”, E.R., 5.

<sup>142</sup> Päivälehti 27.9.1903, ”Pieniä tietoja. – Vanha ja uusi Pariisi.”, 2.

<sup>143</sup> Salmi 1996, 99–102.

<sup>144</sup> Päivälehti 27.9.1903, ”Pieniä tietoja. – Vanha ja uusi Pariisi.”, 2.

nologian aikaansaaman ajan ja paikan käsitysten muuttumisen ihmisen liikkuvuuden lisääntymisen myötä ovat huomioineet myös Mika Pantzar, Hannu Salmi ja Tiina Männistö-Funk<sup>145</sup>. Salmi esittää, että tämä muutos on alkanut jo junan yleistymisen myötä, jolloin ihmisten liikkuvuus sai kokonaan uuden muodon. Junan yleistymisen seurausta on myös matkailun tuotteistuminen<sup>146</sup>. 1900-luvun alun autoon sen sijaan liitettiin vahvoja vapauden ja yksilöllisyyden tunteita, joita vahvistettiin mainonnan ja kirjoitusten avulla. Auto vapautti ihmisen, koska sillä pystyi lähtemään nopeasti minne tahansa, koska tahansa<sup>147</sup>.

Auton kyky liikkua nopeasti on selkeästi yksi autoa määrittävä ominaisuus, jonka aikalaiset ymmärsivät, ja joka haluttiin tuoda esiin. Autojen saavuttama nopeus nostettiin esiin myös amerikkalaisen miljonääriomistaja Fairin automobiilionnettomuutta käsittelevässä uutisessa. Tämä Päivälehdessä 7.9.1902 julkaistu uutinen on samalla ainoa löytämäni automobiilionnettomuutta käsittelevä uutinen, jossa onnettomuuden syyksi nimetään ensisijaisesti kuljettajan tekemät virheet. Uutinen koostuu automobiilia kuljettaneen Fairin kyydissä istuneen koneenkäyttäjän kertomuksesta, jonka mukaan Fair ”ajoi melkein aina itse” ja ”...kernaasti 110 kilometriä tunnissa, mutta aina tasaisella maalla.” Onnettomuus oli tapahtunut, kun auton takarengas oli räjähtänyt, minkä jälkeen autoa kuljettanut Fair oli ”menettänyt kokonaan malttinsa”. Pyynnöistä huolimatta Fair ei ollut hidastanut nopeutta, joka nousi ”100 peninkulman nopeuteen tunnissa”. Tämän jälkeen auto oli törmännyt johonkin, jolloin Fair vaimoineen oli kuollut. Takapenkillä istunut koneenkäyttäjä jäi ainoana henkiin ja hänen kertomuksensa on ainoa todiste tapahtumien kulusta, minkä vuoksi hänen tarinansa paikansa pitävyyttä ei voida todentaa.<sup>148</sup> Mikäli autonkuljettajan kertomus pitäisi

---

<sup>145</sup> Pantzar 1996; Salmi 1996; Männistö-Funk 2014, 96.

<sup>146</sup> Vastaava matkailun muutos tapahtui myöhemmin myös lentokoneen yleistymisen myötä. (Salmi 1996, 116–119).

<sup>147</sup> Salmi 1996, 128 – 129; Försti 2013, 286 – 287 ja 291.

<sup>148</sup> Päivälehti 7.9.1902, ”Pieniä tietoja. –Automobiilionnettomuus.”, 2.

paikkaansa, olisi tämä kirjoitus osoitus siitä, että teknologiaa ei pidetty syyllisenä onnettomuuteen, vaan että sen aiheutti teknologian käyttäjä<sup>149</sup>.

Fairin onnettomuutta sekä Lontoon, Kööpenhaminan ja Pariisin liikennettä käsittelevillä kirjoituksilla on autojen nopeuden lisäksi toinen yhteinen tekijä. Ne kaikki on kirjoitettu yksittäisen henkilön kokemuksen tai näkemyksen pohjalta. Vaikka Päivälehdessä toimitus on saattanut tehdä teksteihin muutoksia, on niiden kerronta silti pysynyt yksittäisen henkilön tekemän kerronnan kaltaisena. Päivälehdessä lukijat ovat saaneet jo Suomen autoilun alkuvaiheessa lukea henkilökohtaisista autoiluun liittyvistä kokemuksista ja ajatuksista. Lukijoille välittyneet kokemukset ja ajatukset autoista eivät ole voineet olla kovin positiivisia, sillä vaikka uutisointien joukossa on muutama neutraali ja edistyksestä kertova kirjoitus<sup>150</sup>, on niiden vähäisyys merkittävää suhteessa auto-onnettomuuksista kertoviin uutisiin.

Negatiivisten uutisten merkitys korostuu myös sen vuoksi, että autosta kertovia uutisia on Päivälehdessä kokonaisuudessaan vähän. Tämä myötävaikuttaa teknologian näkemiseen vaarallisena. Hannu Salmi on myös todennut, että pelot, jotka syntyivät auton tuhoivoimasta ja nopeudesta, näkyivät 1900-luvun alun elokuvissa. Salmen mukaan autoon liitettiin patoutunutta tuhoivoimaa, jonka pelättiin pääsevän irti yhteiskunnallisesta kontrollista<sup>151</sup>. Verrattaessa Päivälehdessä esitettyjä auton kuvauksia Hannu Salmen esittämiin muiden maiden, erityisesti Ranskan, käsityksiin on todettava, että ne antavat vääristyneen kuvan autoilun luonteesta ulkomailla. Salmen mukaan Ranskassa ymmärrettiin jo

---

<sup>149</sup> Teknologia on mahdollistanut ihmisen tuhoamiskyvyn merkittävän kasvun esim. atomipommi. (Salmi 1996, 184–186).

<sup>150</sup> Päivälehti 23.3.1901, ”Wenäjältä. - Autobiilit liikkeen välittäjiksi.”, 3; Päivälehti 31.07.1902, ”Pieniä tietoja. – Thomas Alva Edison on näinä päivinä täydentänyt sähköpatterieksintönsä automobiileja varten.”, 3.

<sup>151</sup> Salmi 1996, 123–125.

1890-luvulla auton vaarallisuus, jota tuli hallita erilaisin rajoituksin.<sup>152</sup> Autoilun sääntely toteutui ensisijaisesti kaupungeissa, jolloin esimerkiksi Lontoon ja Kööpenhaminan kirjeenvaihtajien esittämiin kommentteihin autoista on täytynyt vaikuttaa heidän subjektiivinen tietonsa ja näkemyksensä auton kyvystä olla nopea ja vaarallinen.

Autoilua käsittelevien uutisten ja kirjoitusten, joissa mainitaan auto, määrä lisääntyy merkittävästi siirryttäessä tarkastelemaan Helsingin Sanomia. Pelkääntään vuosien 1904 ja 1910 välisenä aikana Helsingin Sanomissa julkaistiin satoja kirjoituksia, joissa auto esiintyy eri yhteyksissä. Autosta kirjoitettiin muun muassa Päivälehdessäkin julkaistujen kirjoitusten kaltaisissa pienissä uutiskirjoituksissa, joissa kerrotaan yksinkertaisesti auton käyttämisestä kulkuneuvona. Eräässä uutisessa kerrotaan esimerkiksi 3.5.1905 kuningas Edwardin lähteneen automobiililla Marseilleen<sup>153</sup>. 30.9.1905 puolestaan kerrotaan tehtaan päällikkö Albertin saapuneen automobiilillaan Pietarista<sup>154</sup>. Edellä mainittujen pienten uutiskirjoitusten välittämä viesti ei eroa Päivälehdessä vastaavista.<sup>155</sup> Auto esiintyy myös kirjeenvaihtajien kertomuksissa, auto-onnettomuuksista ja automobiilikilpailuista kertovissa kirjoituksissa sekä muiden maiden autoliikennettä käsittelevissä uutisissa<sup>156</sup>. Sisällöllisesti nämä uutiset ja kirjoitukset ovat vastaavia Päivälehdessä julkaisujen kanssa, eikä autoilu saa niissä uusia merkityksiä.

---

<sup>152</sup> Salmi 1996, 126–130; Ks. myös höyryautoa Englannissa koskenut rajoitus Red Flag Law, joka velvoitti punaisen lipun kantamista auton edellä taajama-alueilla. Poistettiin käytöstä vuonna 1895. (Salmi 1996, 119).

<sup>153</sup> Päivälehti 3.5.1905, ”Ulkomailta. – Kuningas Edward Ranskasta.”, 6.

<sup>154</sup> Päivälehti 30.9.1905, ”Pikku uutisia. – Automobiilimatka.”, 5.

<sup>155</sup> Ks. lisää ”Pikku-uutisia.” Helsingin Sanomat 27.9.1905, ”Sodan jälkimaininkeja. ...jonka jälkeen hän automobiililla lähti linnaan.”, 5; Helsingin Sanomat 31.10.1905, ”Lakko Suomen rautatiellä. - ...Posti kuljetetaan Pietarin ja Viipurin välillä automobiililla...”, 4; Helsingin Sanomat 25.4.1906, ”Pikku-uutisia -Automobiili Alppilaan...”, 4.

<sup>156</sup> Helsingin Sanomat 02.02.1907, ”Sähkösanomia. Talven valta Saksasta. ...Ainoastaan automobiilit kykenivät liikkumaan...”, 6; Helsingin Sanomat 14.2.1907, ”Sähkösanomia. Uusi englantilainen naparetkikunta. ...joka ottaa matkaan muun muassa automobiileja.”, 7; Helsingin Sanomat 5.5.1907, ”Pikku uutisia. – Ruotsissa on kolmella postilinjalla otettu käyttöön automobiilit.”, 5.



Huolimatta siitä, että Helsingin Sanomien autoilua käsittelevä kirjoittelu ja uutisointi pysyvät tietyiltä osin Päivänlehden kaltaisena, on Helsingin Sanomien kirjoittelussa huomattavissa selkeitä muutoksia ja lisäksi näkyy autoilun kehityksen vaikutus kirjoituksiin. Autoilun saama merkitys kokee muutoksen kokonaan uutta sisältöä sisältävien uutisten ja kirjoitusten kautta.

Sisällöllisesti täysin uudentyyppisiä Helsingin Sanomissa julkaistuja kirjoituksia ovat muun muassa Suomeen tapahtuvaa autojen maahantuontia koskevat uutisoinnit, suomalaisten autoliikenneyritysten perustamista ja lupahakemuksia käsittelevät uutisoinnit sekä Suomessa aloitettavia tai jo alkaneita säännöllistä reittiliikennettä tarjoavia yrityksiä koskevat kirjoitukset<sup>157</sup>. Suomea koskevaa kirjoittelua esiintyy huomattavasti enemmän suhteessa kansainväliseen kirjoitteluun. Tämä on seurausta autoon liittyvien tekijöiden ja vaikuttajien lisääntymisestä Suomessa. Tämä johtaa siihen, että uutisoitavaa löytyy myös Suomesta, vaikka suomalaisomistuksessa olevia autoja oli vuonna 1908 vain 150 kappaletta<sup>158</sup>. Mainio esimerkki autojen näkyvyyden lisääntymisestä on heinäkuussa vuonna 1907 julkaistu uutinen helsinkiläisen mieshenkilön omistaman auton matkasta Helsingistä Vaasaan. Matkan myös kerrotaan jatkuvan Haaparannan kautta Tukholmaan<sup>159</sup>. Auto on siis ollut nähtävissä liikkeellä jopa pohjoisemmassa Suomessa, vaikka Suomen teiden kunto olikin huono, sillä niitä ei ollut suunniteltu autoilla ajettaviksi<sup>160</sup>.

---

<sup>157</sup> Helsingin Sanomat 12.12.1905, ”Maaseudulta. – Automobiililiike alkaa.”, 6; Helsingin Sanomat 8.5.1906, ” – Automobiililiikenne.”, 3; Helsingin Sanomat 24.5.1906, ”Pikku uutisia. – Lisää automobiilejä. Bolaris toi tänne maanantaina 12 uutta erimallista automobiiliä.”, 5; Helsingin Sanomat 5.5.1907, ”Maaseudulta. – Automobiili Kemin – Rovaniemen välille.”, 6; Helsingin Sanomat 20.7.1907, ”Pikku uutisia. – Automobiililiikenne.”, 3.

<sup>158</sup> Pantzar 1996, 44. Ks. myös Kaarna, Pertti 1989, Ajetaanpa automobiililla: Suomen Automobiili-Historiallinen Klubi 1959 – 1989, Suomen automobiili-historiallinen klubi: Helsinki

<sup>159</sup> Helsingin Sanomat 4.7.1907, ”Pikku uutisia. – Automobiili on saapunut Vaasaan Helsingistä.”, 5.

<sup>160</sup> Pantzar 1996, 44.

Suomen autoilua koskevan kirjoittelun voimakas lisääntyminen vuosien 1903–1905 välisenä aikana on yksi merkittävimmistä lähdeaineistosta nousseista muutoksista. On selvää, että auton yleistyminen lisäsi sitä koskevaa kirjoittelua, mutta lienee sattumaa, että tämä muutos ajoittuu yhteen Päivälehdien lopettamisen ja Helsingin Sanomien aloittamisen kanssa. Toisaalta kyseessä voi olla Helsingin Sanomien pyrkimys profiloitua enemmän kotimaan uutisten välittäjäksi tai yksinkertaisesti kotimaan toimittajien lisääntynyt määrä, sillä Suomessa olleiden autojen määrä ei kuitenkaan ollut merkittävä.

Autoilua koskevan uutisoinnin lisääntymisen taustalla vaikuttaneista syistä riippumatta, oli niiden sisältö monipuolista ja niissä käsiteltiin yhteiskunnallisestikin merkittäviä autoiluun liittyviä asioita. Yksi yhteiskunnallisesti merkittävä ja useasti käsitelty aihe oli automobiilin hankkiminen Helsingin poliisille. Asia otettiin esiin Helsingin Sanomissa ensimmäisen kerran 18.9.1906<sup>161</sup> ja 3.10.1906 uutisoitiin poliiseille vuokratusta keskikokoisesta automobiilista<sup>162</sup>. Vuokra-auto ei ollut riittävä ja poliisimestarin ehdotuksesta senaatille esitettiin pyyntö vuoden 1907 Helsingin poliisilaitoksen määrärahojen lisäämisestä 7000 markalla suuremman automobiilin ostamista varten<sup>163</sup>. Rahaa oli pyydetty myös Helsingin kaupungilta sitä kuitenkaan saamatta<sup>164</sup>. Senaatin hyväksytyä anomuksen 22.2.1907 oli poliisimestari todennut, että sopivan automobiilin hinta olisikin 9000 markkaa<sup>165</sup>. Lopulta auto saatiin tilattua<sup>166</sup> ja myöhemmin vuonna 1907 Helsingin poliisilaitokselle myönnettiin lisää rahaa uusia automobiileja varten<sup>167</sup>.

---

<sup>161</sup> Helsingin Sanomat 18.9.1906, ” – Automobiilejä poliisille. Kysymys on nostettu...”, 4.

<sup>162</sup> Helsingin Sanomat 3.10.1906, ” – Automobiili poliisilaitokselle.”, 4.

<sup>163</sup> Helsingin Sanomat 2.12.1906, ” – Määrärahoja Helsingin poliisilaitokselle.”, 4.

<sup>164</sup> Helsingin Sanomat 1.2.1907, ” – Poliisin automobiilit.”, 4.

<sup>165</sup> Helsingin Sanomat 22.2.1907, ” - Poliisien automobiilit.”, 3.

<sup>166</sup> Helsingin Sanomat 26.2.1907, ” – Poliisilaitoksen uusi automobiili on tilattu...”, 4.

<sup>167</sup> Helsingin Sanomat 19.9.1907, ” – Helsingin poliisilaitos.”, 4.

Helsingin poliisin hankkiman auton tarkka merkki tai malli ei tule ilmi, mutta tavallisesta kaksi- tai nelipaikkaisesta henkilöautosta tuskin oli kyse, sillä niiden lähtöhinta oli noin 3000 markkaa<sup>168</sup>. Vaikka Helsingin poliisin ongelmat auton hankkimisessa ovatkin etäisiä lehden vaikutusalueen ulkopuolisille, on niistä uutisointi selvä merkki auton muuttumisesta työnteon välineeksi. Sosiaalisten rakenteiden muuttumiseksi tätä ei voida vielä tulkita<sup>169</sup>, vaikka Helsingin kaupungin asukkaiden käsitys viranomaisen liikkumisesta ja toimintakyvystä muuttuikin.

Auton arkipäiväistymisestä ja auton siirtymästä osaksi yhteiskuntaa kertovat myös uutisointi Helsingin ensimmäisestä taksamittarilla varustetusta autosta<sup>170</sup>, uutisoinnit liikenneohjeistuksien asettamisesta<sup>171</sup> ja miksei myös uutisointi Paaville lähetetystä autostakin<sup>172</sup>. Automainoksissa huomioitiin myös Suomen erityiset autoilua koskevat olosuhteet<sup>173</sup>. Todellista koko kansan arkipäivän välinettä autosta ei kuitenkaan tullut vielä pitkään aikaan<sup>174</sup>, sillä sen talvikäyttöominaisuuksiakin vasta kokeiltiin vuonna 1909 Helsingin palolaitokselle mahdollisesti hankittavaa automobiilia varten<sup>175</sup>. Helsingin viranomaiset kuitenkin olivat tietoisia auton hyödyistä ja heille oli syntynyt tarve autolle. Mika Pantzarin mukaan henkilöautoa<sup>176</sup> kuitenkin käytettiin vielä 1950-luvulle asti lähinnä huvittelu-

---

<sup>168</sup> Hintaluettelo amerikkalaisista automobileista 1905; Helsingin Sanomat 12.1.1906, ”Huom.! Automobiileja 3,000 markasta alkaen...”, 2;

<sup>169</sup> Salmi 1996, 195.

<sup>170</sup> Helsingin Sanomat 16.8.1910, ” – Ensimmäinen taksa-auto.”, 4.

<sup>171</sup> Helsingin Sanomat 25.8.1907, ” – Automobiililiikenne.”, 3.

<sup>172</sup> Helsingin Sanomat 31.5.1907, ” – Automobiili-ohjesääntö”, 3; Helsingin Sanomat 20.5.1909, ” – Paavi saanut automobiilin.”, 9.

<sup>173</sup> Helsingin Sanomat 21.5.1910, ”Kaikki vaunut, jotka hankimme, ovat varustetut Suomen maantienolojen vuoksi erikoisesti lujitetuilla pohjalaitoksilla”, 1. Ks. lisää luku 5.3

<sup>174</sup> Ks. esim. naisten asema autoilussa Försti 2013.

<sup>175</sup> Helsingin Sanomat 16.1.1909, ” – Automobiilien hankkiminen palokunnalle...”, 4.

<sup>176</sup> Yksityisen henkilön omistama tai vuokra-auto

tarkoituksessa<sup>177</sup>. Suomen autoilu kehittyi muutenkin muita maita selvästi hitaammin<sup>178</sup>.

Suomen autokanta kuitenkin kasvoi nopeasti 1920- ja 1930-lukujen aikana<sup>179</sup>. Kasvanut autoilu vaatii rinnalleen teknologisen järjestelmän käsityksen mukaisia siihen sidottuja institutionaalisia piirteitä, kuten liikennesääntöjä ja liikennelaitoksia, joissa hoidetaan liikennöintiin liittyviä asioita<sup>180</sup>. Nykyään nämä autoiluun liitetyt institutionaaliset piirteet ovat itsestäänselvyyksiä.

Helsingin Sanomien kirjoittelussa ja uutisoinnissa huomioitiin kasvaneen autoilun asettamat vaatimukset. Teiden huonokuntoisuuden lisäksi otsikoihin pääsivät liikenteen sujuvuuden kannalta tärkeimmät tekijät eli liikennesäännöt ja toiminta liikenteessä. 1920-luvun loppupuolella kirjoituksissa otettiin kantaa jatkuviin kuolontapauksiin teillä. Keskustelua herättivät erityisesti junien ja autojen yhteentörmäykset.<sup>181</sup> Auto-onnettomuuksista uutisoitiin toki jo ennen auton yleistymistä. Myös varsinaisia tilastoja kerättiin autojen aiheuttamista kuolontapauksista.<sup>182</sup>

Aivan kuten ilmailunkin saralla, myös autoilun *turvallisuutta* koskevat kirjoitukset ja uutisoinnit olivat usein kansainvälisiä. Yhdysvalloissa voimassa olevien määräysten katsottiin tarjoavan hyvää opastusta Suomen liikenteeseen. Helsingin Sanomiin pääsivät myös Ranskan uusi autojen turvallisuutta testaava laitos se-

---

<sup>177</sup> Pantzar 1996, 50.

<sup>178</sup> Pantzar 1996, 42–50; Salmi 1996, 126–130; Försti 2013, 28–32.

<sup>179</sup> Försti 2013, 28–32.

<sup>180</sup> Salmi 1996, 127.

<sup>181</sup> Esim. Helsingin Sanomat 25.7.1926 ”Taasen järkyttävä auton ja junan yhteentörmäys rannikkoradalla.”, 5.

<sup>182</sup> Helsingin Sanomat 4.1.1929 ”AUTOTUHOJENTILASTOA.\_ 20 Kuolonajoa Helsingin viime vuonna.\_ Autotapaturmien kokonaismäärä 1894 eli 34 pros. suurempi kuin vuonna 1927.\_ Tukholmassa oli viime vuonna 25 kuolonajoa.”, 3.

kä ulkomailla kehitetyt liikenneturvallisuuksilaitteet.<sup>183</sup> Huomioitavaa kuitenkin on, että autoilun ja liikenteen turvallisuutta käsittelevät uutiset ja kirjoitukset eivät sisällä ilmailun kaltaista vertailua Suomen ja ulkomaiden olojen välillä. Autoilua itseään kuvattiin enemmän puhtaasti suomalaisena ilmiönä. Kansainvälisen kehityksen kuvaamisen tehtäväksi jäi oppimisen kautta tapahtuvan kehityksen korostaminen. Suomen oli otettava oppia ulkomailta, jotta liikenteestä saataisiin kehitettyä sujuvaa ja turvallista.

Vaikka Suomen liikenteen turvallisuuden parantamiseen haluttiin tuoda Helsingin Sanomien kirjoittelussa ja uutisoinnissa ylikansallisia vaikutteita, oli Suomen autokulttuurin muodostuminen silti vahvasti kansallinen ilmiö. 1920-luvun loppupuolella Helsingin Sanomissa alkoi ilmestyä ”Moottoriosasto” -palsta, jossa käsiteltiin autoilua ja siihen liittyviä tekijöitä, kuten esimerkiksi autoilua talvella. Talviautoilun pohtimisessa on havaittavissa Suomen erityisten ilmastollisten olosuhteiden käsittäminen ja liittäminen osaksi Suomen autoilua. Ulkomailta ei voitu ottaa mallia Suomen talviautoiluun, vaan pohja talviautoilun erityispiirteiden ymmärtämiseen oli luotava itse.<sup>184</sup>

Autoilun kuvaamisen kannalta Helsingin Sanomien uutisointi ja kirjoittelu näyttäytyy siis yhtä aikaa kansallisena ja ylikansallisena ilmiönä. Tämä voi selittyä autoilun teknologisen järjestelmän osien kehittymättömyytenä. Vaikka auto oli ollut jo pitkään käytössä, eivät sen ympärille muodostuvat sujuvan ja turvallisen liikenteen kannalta tärkeät tekijät olleet vielä kehittyneet riittävästi<sup>185</sup>. Oppia autoilun muiden elementtien kehittämiseen haettiin ulkomailta. Auto itsessään oli

---

<sup>183</sup> Helsingin Sanomat 23.2.1930 ”Jalkamiehet ja autot.\_ Yhdysvalloissa voimassa olevat määräykset.\_ Tarjoavat opastusta meillekin.”, 8; Helsingin Sanomat 31.12.1929 ”Ranskan valtion uusi autojen koetuslaitos”, 10; Helsingin Sanomat 6.1.1929 ”Liikenneturvallisuuksilaitteita”, 5.

<sup>184</sup> Helsingin Sanomat 31.12.1929 ”Jarrut hyvään kuntoon talveksi”, 10; Helsingin Sanomat 8.1.1929 ”Automiehen talvimietettä.\_ Vähän tienaurauksesta.\_ Autojen talvisäilytys.”, 9.

<sup>185</sup> Salmi 1996, 199–130.

kuitenkin omaksuttu osaksi yhteiskuntaa<sup>186</sup> ja sen ympärille oli alkanut muodostua maan omaa erityistä autokulttuuria pohtivaa ajattelua. Autoilua kuvattiin ensisijaisesti suomalaisena ilmiönä, johon oli vain omaksuttava tiettyjä ulkomalaisia elementtejä. Tämä voidaan tulkita myös auton kansallisen symbolisen arvon kehittymisenä<sup>187</sup>.

---

<sup>186</sup> Pantzar 1996, 42–50.

<sup>187</sup> Salmi 1996, 199–130.

## 5 TEKNOLOGIA OSANA YHTEISKUNTAA

### 5.1 Teknologian juurtuminen osaksi arkea

Arjen teknologia voidaan käsittää monella eri tavalla. Nykyisin arjen teknologiaksi käsitetään usein kodinkoneet<sup>188</sup> ja muu ihmisen sosiaaliseen arkeen vaikuttava teknologia<sup>189</sup>. Varsinaista yleisesti hyväksyttyä teoriaa ei arjen ja teknologian suhteesta ole kuitenkaan tehty ja nykyiset näkökulmat ovat paljolti riippuvaisia tutkijan tavoista tulkita teknologiaa. Eri ajattelutapojen taustalla vaikuttavat muun muassa erilaiset käsitykset arjesta ja teknologian kehityksen luonteesta<sup>190</sup>. Esimerkiksi Mika Pantzar tarkastelee teknologian arkistumista sen kuluttamisen kautta<sup>191</sup> ja Tiina Männistö-Funk taas materiaalisen murroksen kautta<sup>192</sup>. Hannu Salmi sen sijaan esittää, että teknologia otetaan vastaan sitä kyseenalaistamatta ikään kuin luonnonilmiönä, johon ihmisen on vain sopeuduttava<sup>193</sup>. Edellä mainituissa tarkastelutavoissa on myös yhteisiä piirteitä ja tarkastelun kohteita, joista tärkeimmät ovat materiaalin tarkastelu osana kulttuuria ja sosiaalista kanssakäymistä sekä teknologian juurtuminen yhteiskuntaan<sup>194</sup>.

Oman pelkistetyn näkemykseni mukaan teknologiasta tulee arjen teknologiaa, jos se on juurtunut kiinteäksi osaksi yhteiskuntaa ja sitä käytetään yleisesti. Näin ollen pelkästään tiettyjen ammattikuntien yksinomaan käyttämä teknologia

---

<sup>188</sup> Ks. esim. Pantzar, Mika 2000, ”Tulevaisuuden koti – Arjen tarpeita keksimässä”, Helsinki: Otava.

<sup>189</sup> Esim. tietokoneet ja älypuhelimet. Grönman, Koskinen, Repo 2006.

<sup>190</sup> Airaksinen 2003, 125 – 222.

<sup>191</sup> Pantzar 1996.

<sup>192</sup> Männistö-Funk 2014, ks. esim. 78–80.

<sup>193</sup> Salmi 1996, 127.

<sup>194</sup> Teknologian juurtumisen sijaan voidaan käyttää myös ilmaisuja teknologian integroituminen, kotouttaminen tai omaksuminen.

ei ole arjen teknologiaa, mutta siitä tehty kaupallinen ja yleisesti käytetty versio on. On kuitenkin muistettava, että menneisyyden ihmisten kokemusmaailmaa ei voi kuvata yhtenäisenä<sup>195</sup>. Näin ollen autokin on voinut olla jo arkinen 1910-luvun kaupunkilaiselle, vaikka varsinaisesti siitä tuli arkinen vasta 1950-luvulla<sup>196</sup>. Tarkasteltaessa teknologian juurtumista ja sen muovautumista arki-seksi tulisikin ottaa huomioon Suomen asutuksen agraarinen ja köyhä tila 1900-luvun alussa<sup>197</sup>, minkä vuoksi teknologia levisi pääosin varakkaiden kaupunkilaisten keskuudessa<sup>198</sup>.

Teknologian juurtumisesta 1900-luvun alusta lähtien on esitettävissä monta esimerkkiä, joista jokaisessa on omat erityispiirteensä. Esimerkiksi auto ja lentokone juurtuivat hitaasti niiden korkeasta hinnasta ja Suomen huonosta infrastruktuurista johtuen, joskin auto oli yleinen kaupungeissa jo 1930-luvulla.<sup>199</sup> Polkupyörän, gramofonin ja valokuvauksen juurtumista suomalaisen yhteiskuntaan 1800-luvun ja 1900-luvun vaihteessa kattavasti tutkinut Tiina Männistö-Funk toteaa artikkeliväitöskirjassaan, että nämä teknologiat olivat todella kalliita, mutta ajan myötä niiden hinnat laskivat. Köyhempi väestö saattoi ostaa niitä myös osamaksun kaltaisella vuokrasopimuksella.<sup>200</sup> Polkupyörää arvostettiin suuresti ja köyhän väestönosan tiedetään myös rakentaneen polkupyöriä itse, mikä romuttaa käsityksen teknologian leviämisestä ensin varakkaalle ja myöhemmin köyhälle väestönosalle. Oli myös todennäköisempää, että uutta teknologiaa haluavat ihmiset ostivat ennemmin gramofonin kuin auton, koska sen käyttökustannukset olivat pienemmät ja sen kuljettaminen oli helpompaa. Män-

---

<sup>195</sup> Salmi 1996, 122.

<sup>196</sup> Pantzar 1996, 50.

<sup>197</sup> Peltonen 1990; Männistö-Funk 2014, 53, 8.

<sup>198</sup> Männistö-Funk 2014, 53, 81; Pantzar 1996.

<sup>199</sup> Salmi 1996; Pantzar 1996; Päivälehti; Helsingin Sanomat 1905–1930.

<sup>200</sup> Osamaksua ei tunnettu ennen vuotta 1933, mutta vuokrasopimus toimi käytännössä samalla periaatteella, joskin sitä pidettiin riskialttiina. (Männistö-Funk 2014, 43).



nistö-Funk toteaa myös, että kaikesta niukkuudesta ja puutteesta huolimatta ihmiset tekivät suuriakin hankintoja<sup>201</sup>.

Aiemman tutkimustiedon perusteella teknologioiden ja keksintöjen<sup>202</sup> juurtuminen vaikuttaisi olevan ajaton prosessi. Aikakaudesta riippumatta se noudattaa tiettyjä peruspiirteitä, mistä esimerkkinä on tietokoneen leviäminen kotitalouksiin. Tietokone toimi alkuaikoinaan tiettyjen ammattikuntien apu- ja työvälineenä, minkä jälkeen sitä alettiin järjestelmällisesti muokata kotitalouksille myytäväksi. Korkean hinnan vuoksi sen pystyivät aluksi hankkimaan vain varakkaat. Tietokone saatettiin hankkia myös lainatuilla varoilla. Nykyään tietokoneet ja niiden eri sovellukset hallinnoivat lähes jokaisen länsimaalaisen arkea.<sup>203</sup> Tietotekniikan ja esimerkiksi auton sekä polkupyörän juurtumisprosessit eivät ole kuitenkaan suoraan rinnastettavissa toisiinsa, vaikka kulutustutkimuksessa näin usein tehdäänkin<sup>204</sup>.

Päivälehdessä ja Helsingin Sanomissa vuosina 1889–1930 esiintyy monia muita suuria teknologioita lentokoneen ja auton lisäksi. Tällaisia teknologioita ovat muun muassa juna, puhelin, polkupyörä ja radio. Edellä mainittuja suuria teknologioita käsittelevät uutisoinnit ja muut kirjoitukset ovat yksittäisiä, eikä ilmailun ja autoilun kaltaisia kehityskaaria ja juurtumisprosesseihin viittaavia kirjoituksia tarkastellulla ajanjaksolla ole havaittavissa.<sup>205</sup> Tämä voi olla seurausta niiden erilaisista leviämistavoista ja -ajoista<sup>206</sup>, mutta toisaalta se voi kertoa myös niiden vähäisemmästä kiinnostavuusarvosta verrattuna ilmailuun ja autoiluun.

---

<sup>201</sup> Männistö-Funk 2014, 43, 50,77, 80, 98.

<sup>202</sup> Jossain määrin myös *innovaatioiden*. Ks. esim. Grönman, Koskinen, Repo 2006.

<sup>203</sup> Saarikoski 2004.

<sup>204</sup> Ks. esim. Pantzar 1996; Myös eri aikakausien kodinkoneiden juurtumisprosessit rinnastetaan usein toisiinsa kotouttamisen käsitteen avulla ks. esim. Talsi 2014.

<sup>205</sup> Päivälehti, Helsingin Sanomat 1905 – 1930.

<sup>206</sup> Pantzar 1996, 22–25; Männistö-Funk 2014; Salmi 1996; Alameri 1979.

Junan ja polkupyörän kohdalla syy niiden vähäiseen käsittelyyn on selkeä. Ne olivat jo 1900-luvun alussa ehtineet juurtua yhteiskuntaan siinä määrin<sup>207</sup>, että niiden arkipäiväistyminen on myös nähtävissä niitä käsittelevissä kirjoituksissa. Helsingin Sanomien kirjoittelun perusteella Suomen rautatieliikenne näyttää juurtuneen jo niin merkittäväksi osaksi arkea, että ”Yleisöltä” -palstalla vaaditaan selvitystä rautatiehallinnolta junien aikataulujen pettämiseen ja rautatieyhteyksien parantamiseen.<sup>208</sup> Juna ei ollut 1900-luvun alussa enää uusi innostava teknologia, jonka ensisaapumista asemalle odotettiin jännityksellä, vaan siitä oli tullut kiinteä osa yhteiskuntaa. ”Yleisöltä” -palstan kirjoituksen perusteella voidaan päätellä, että juna oli muuttanut ihmisten liikkumisen ja ajan käsitystä siinä määrin<sup>209</sup>, että sen aikataulussa pysymistä pidettiin jo itsestäänselvyytenä<sup>210</sup>. Juna ei kuitenkaan saanut Suomessa merkittävää kansallista symbolista arvoa, toisin kuin esimerkiksi Amerikassa, missä rautatie yhdisti koko kansaa.<sup>211</sup> Vaikka Suomen rautatieverkosto ulottui jo 1900-luvun alussa Helsingistä Rovaniemelle<sup>212</sup>, ei kaupunkilaisten ja maalaisten kokemuksia siitä voida pitää samantaisina<sup>213</sup>.

Polkupyörää käsiteltiin vuonna 1898 Päivälehdessä julkaistussa kirjoituksessa ”Polkupyöräin kuljetus rautateillä.” Kirjoituksessa kerrotaan Suomen syklisliiton jättäneen pyynnön rautatiehallitukselle, missä pyydetään mahdollisuutta saada kuljettaa polkupyörää junassa matkatavarana ilman lisämaksua. Kirjoituksessa tiedetään myös kertoa, että rautatiehallinto ei ole tähän pyyntöön suostunut.<sup>214</sup>

---

<sup>207</sup> Männistö-Funk 2014, mm. 43, 50,77, 80, 98; Salmi 1996; Alameri 1979.

<sup>208</sup> Helsingin Sanomat 12.1.1915, ”Yleisöltä”, 7.

<sup>209</sup> Salmi 1996, 105–119.

<sup>210</sup> Airaksinen 2003, 102–112.

<sup>211</sup> Ibid.

<sup>212</sup> Alameri 1979.

<sup>213</sup> Lisää teknologian kohtaamisen eroja kaupunkiväestön ja maalaisväestön osalta ks. Männistö-Funk 2014.

<sup>214</sup> Päivälehti 16.12.1898, ”- Polkupyöräin kuljetus rautateillä.”, 2.

Vaikka polkupyörä oli vielä suhteellisen uusi teknologia, pidettiin sen liikkuvuutta parantavia ominaisuuksia tärkeinä. Polkupyörä ei ollut 1900-luvun alussa pelkkä huvittelulaite<sup>215</sup>, vaan se oli junaan mukaan otettava kulkuneuvo. Juurtumisesta kertoo myös se, että polkupyöräilyn pohjalta oli perustettu polkupyöräilijöiden etuja ajava liitto<sup>216</sup> ja se, että sitä käytettiin liikkumiseen myös maaseudulla<sup>217</sup>.

Varsinaisesta suurten teknologioiden totaalista siirtymästä osaksi ihmisten arkea ei Päävälehdessä ja Helsingin Sanomien kirjoitusten perusteella kuitenkaan voida puhua. Arjen teknologia ja sen kohtaaminen eivät suoranaisesti näy lehtien kirjoittelussa. Pitkällä aikavälillä on kuitenkin selvästi huomattavissa muutosta teknologian, arjen ja yhteiskunnan välisissä suhteissa. Tämä muutos tapahtuu teknologian käsittelemisen ja kuvaamisen tasolla. 1920-luvun loppua kohden teknologiasta uutisointi ja kirjoittelu lisääntyivät Helsingin Sanomissa huomattavasti ja muun muassa ”Radio”- ja ”Moottoriosasto” -palstat ilmestyivät lehden sivuille. ”Moottoriosasto” -palsta ilmestyi säännöllisesti tiistaisin vuodesta 1929 eteenpäin. Palstoihin sisällytettiin monia eri ajankohtaisia aiheita, joita käsiteltiin arkisella tasolla. Palstojen aiheet liittyivät muun muassa ihmisten arkipäiväisiin ongelmiin tietyn teknologian kanssa. Radionkuuntelijoille selitettiin, miksi vastaanottimen toimivuus vaihteli satunnaisesti<sup>218</sup>. Autoihin liittyvässä kirjoittelussa taas pohdittiin muun muassa tienaurauksen tasoa ja autojen talvisäilytystä<sup>219</sup>.

”Moottoriosasto”- ja ”Radio” -palstojen ilmestyminen Helsingin Sanomien sivuille voisi kertoa myös tietyn teknologian ympärille muodostuvista omista erityisistä kulttuureista, joissa tietty teknologia on yhteisöä yhdistävä tekijä ja yhteisössä

---

<sup>215</sup> Männistö-Funk 2014, mm. 43, 50,77, 80, 98.

<sup>216</sup> Suomen Syklistiliiton ohjesäännöt 1898, Helsinki: Suomen Pyöräilyliitto.

<sup>217</sup> Männistö-Funk 2014.

<sup>218</sup> Helsingin Sanomat 26.11.1928, ”Vastaanottovoimakkuuden vaihtelevuus”, 6.

<sup>219</sup> Helsingin Sanomat 31.12.1919, ”Jarrut hyvään kuntoon talveksi”, 10; Helsingin Sanomat 8.1.1929, ”Automiehen talvimietettä. Vähän tienaurauksesta. Autojen talvisäilytys.”, 9.

toimimisen väline.<sup>220</sup> Autoilijoiden ja pyöräilijöiden perustamat yhdistykset ja liitot ovat myös jo jonkinasteisia teknologian ympärille muodostuvia yhteisöjä. Tällaisia yhteisöjä, kuten syklistiliittoa<sup>221</sup> tai pyöräily-yhdistyksiä, tarkastellessa tulisi kuitenkin ottaa huomioon niiden pieni koko, rajallinen vaikutusalue sekä niiden keskittyminen kaupunkeihin<sup>222</sup>. Erityisestä harrastajien kulttuurista ei voida puhua ennen kuin teknologia on levinnyt riittävän laajalle niin, että se on osa yleistä kulttuuria. Teknologia, joka oli juurtunut Suomeen 1900-luvun alussa, muuntui kuitenkin arkisen keskustelun välineeksi. Teknologian ympärille oli myös alkanut muodostua pieniä teknologian kanssa tekemisissä olevia yhteisöjä, joiden toiminta välittyi myös Helsingin Sanomien kirjoittelussa.

Toinen suurten teknologioiden juurtumisen myötä esiin tuleva muutos näkyy teknologiaan liitettävistä yleisistä tunteista<sup>223</sup>. Helsingin Sanomien uutisten ja kirjoitusten välittämä kuva vaarallisesta teknologiasta alkoi väistyä 1920-luvulla, jolloin myös teknologian ominaisuuksien kuvaamisen ”kylmyys” alkoi muuntua. Teknologian ominaisuuksia toki tuotiin samoissa määrin esille, mutta niiden esitystapa oli muuttunut. Eri ominaisuudet käsiteltiin jo kiinteäksi osaksi tiettyä teknologiaa, eikä niiden merkityksiä enää eritelty. Uutisoinneissa ei enää kuvattu teknologiaa irrallisena välineenä, vaan sitä kuvattiin siihen liittyvien muiden tekijöiden avulla, kuten esimerkiksi sen käyttämiseen liittyvien ongelmien kautta.<sup>224</sup> Teknologian yleistymisen ja juurtumisen myötä sen positiivinen vaikutus oli nähtävissä ympäristössä, mikä lievensi siihen kohdistunutta pelkoa<sup>225</sup>. Teknologian kanssa enemmän tekemisissä olleet kaupunkilaiset myös suhtautuivat yleisesti

---

<sup>220</sup> Teknologian ympärille muodostuvia kulttuureja on tarkasteltu Suomessa erityisesti tietotekniikan osalta, jonka alkuaikojen kehitystä värittä vahva itseopiskelua korostanut ”kikkailu-kulttuuri”, (Vehviläinen 1997).

<sup>221</sup> Suomen Syklistiliiton ohjesäännöt 1898, Helsinki: Suomen Pyöräilyliitto.

<sup>222</sup> Suomen ensimmäinen pyöräily-yhdistys Velocipedistklubben perustettiin vuonna 1882. (Männistö-Funk 2014, 51).

<sup>223</sup> Esim. pelko, viha, innostus ja arvostus. (Salmi 1996).

<sup>224</sup> Helsingin Sanomat 1905 – 1910.

<sup>225</sup> Salmi 1996, 97.

teknologiaan maalaisia suopeammin<sup>226</sup>. Subjektiiivisten teknologian herättämien kokemusten kuvaaminen ja esiintyminen lähdemateriaalissa on kuitenkin erittäin vähäistä<sup>227</sup>.

Helsingin Sanomissa itsessäänkin huomioitiin teknologian tai tekniikan ymmärtämisen puutteellisuus kansan keskuudessa. 1918 uutisoitiin ja markkinoitiin kansan valistamiseen suunnattua teosta ”Ihmeitten kirja: Tiede ja elämä”, jonka tarkoitus oli johdattaa suomalaisia tekniikan ja keksintöjen maailmaan. Teos julkaistiin erillisenä maksullisena vihkosena Helsingin Sanomien yhteydessä, joten mistään puhtaasta valistamisen ideologiasta tuskin kuitenkaan oli kyse.<sup>228</sup> Subjektiiivisten kokemusten vähäiseen näkymiseen on todennäköisemmin vaikuttanut enemmän teknologian huono saatavuus ja kallis hinta kuin ymmärryksen puute. Sanomalehti ei myöskään ole sellainen foorumi, jossa teknologian henkilökohtaisia kokemuksia jaettaisiin. Lehden toimitus on myös saattanut jättää painamatta monia henkilökohtaisia kirjeitä.<sup>229</sup>

Totuudenmukaisempi, koko yhteiskuntaan viittaava kirjoituksen aihe oli radio. Sen merkitystä korostettiin useasti Helsingin Sanomien kirjoittelussa muun muassa uutisessa, jossa korostettiin radiotoiminnan tärkeyttä: ”Yleisradion merkitys kulttuuritekijänä on selviö, ja kuta pikemmin me saamme yleisradioverkkomme kuntoon, sitä parempi”<sup>230</sup>. Radiota pidettiin Helsingin Sanomien kirjoittelussa jo tärkeänä arkipäivän teknologiana 1930-luvun alussa, vaikka se olikin vielä

---

<sup>226</sup> Salmi 1996, 111.

<sup>227</sup> Lähteistä löytyi yksi oletettavasti yksittäisen henkilön esittämä kokemus teknologiasta. Helsingin Sanomat 6.3.1930, kirjoittaja tuntematon, ”Tärkeä keksintö fanerin valmistuksessa”, 9.

<sup>228</sup> Helsingin Sanomat 31.12.1918, ”Ihmeitten kirjaa aletaan julkaista uudestaan”, 7; Helsingin Sanomat 8.1.1919, ”Tiede ja Elämä”, 6.

<sup>229</sup> Teknologian herättämiä tunteita on hyvä tutkia muistitiedon avulla. ks. esim. Männistö-Funk 2014; Försti 2013; Talsi 2014.

<sup>230</sup> Helsingin Sanomat 3.3.1930, ”Uudet yleisradioasemat rakennettava kotimaassa.\_ Posti- ja lennätinlaitos tarvitsee laboratorion.\_ Parempi keskitys olisi eduksi.”, 7.

Pantzarin mukaan laajentumisvaiheessa.<sup>231</sup> Radion kuvaaminen tärkeänä arkipäivän osana ei edellyttänyt sen laajaa yleistymistä ja toimintakyvyn varmuutta. Tämä tarkoittaisi sitä, että radio on juurtunut ainakin osittain niin, että sen merkitystä ja ongelmia ei ole käsitelty, vaan se on otettu annettuna<sup>232</sup>.

Kansallisten piirteiden korostamisen lisäksi radiota ja erityisesti puhelinta kuvattiin kansainvälisen kehityksen kautta. Kirjeenvaihtajat kertovat muun muassa ulkomailla järjestettyjen radionäyttelyjen ihmeellisestä tarjonnasta ja ”Radio” -palstalla pohditaan amerikkalaista radiokulttuuria.<sup>233</sup> Puhelimen suuresta edistysaskeleesta uutisoidaan isolla pääotsikolla: ”KOHTA: `SOITETTU NEW YORKIIN`...”<sup>234</sup>. Radio ja puhelin näyttäytyvätkin yhtä aikaa kansallisena ja kansainvälisenä teknologiana. Puhelimesta, jolla voidaan ottaa yhteys muihin maihin, uutisointi on aikalaisen kokemana voinut olla aivan yhtä merkityksellistä kuin liikkuvuuden käsityksen muuttuminen<sup>235</sup>, ”suuren maailman” tuleminen kotiin valokuvien kautta tai ulkomaisen musiikin soiminen omassa gramofonisessa<sup>236</sup>. Teknologia siis muokkasi arjen ja yhteiskunnan lisäksi myös kulttuurien välisiä etäisyyksiä.

---

<sup>231</sup> Pantzar 1996, 17–53.

<sup>232</sup> Salmi 1996, 127.

<sup>233</sup> Helsingin Sanomat 17.12.1924, ”Maailman suurimmasta radionäyttelystä”, 5; Helsingin Sanomat 3.3.1930, ”Amerikan yleisradio”, 8.

<sup>234</sup> Helsingin Sanomat 1.1.1929, ”KOHTA: `SOITETTU NEW YORKIIN`.\_ ENSI KUUN ALUSSA PUHELLAAN JO LONTOOSEEN.\_ Kolmen kuukauden kuluttua New Yorkiin.\_ Lontoosta Amerikkaan langattomalla puhelimella.”, 3.

<sup>235</sup> Pantzar 1996, 105–132; Männistö-Funk 2014, 33, 71.

<sup>236</sup> Männistö-Funk 2014, 96; Salmi 1996, 136–140.

## 5.2 Bentsiini vai benzini - teknologian nimeäminen

Nykyaikana eri teknologisten laitteiden nimet ovat jo vakiintuneet. Teknologisille laitteille annetut nimet ovat selkeitä ja niiden nimeämiskäytännöt ovat standardeituneet. Mitä tahansa nimeä ei enää voida käyttää mistä tahansa teknologias-  
ta. Teknologisten laitteiden nimet myös kertovat piilotetusti jotain niiden sisältä-  
mistä teknologisista ominaisuuksista, kuten esimerkiksi urheiluauto-nimitys, joka  
jo itsessään sisältää lukuisia eri ominaisuuksien vaatimuksia ja määrittelyjä.  
Tavallista autoa ei voida siis kutsua urheiluautoksi, ellei se täytä tiettyjä vaati-  
muksia.

1900-luvun alussa uuden ja ennen kokemattoman teknologian nimeämisen  
kohdalla tilanne oli kuitenkin toinen. Uusille teknologioille ei ollut valmista käsit-  
teistöä, joka olisi yleisesti hyväksytty ja käytetty. Suurten teknologioiden ni-  
meäminen oli moninaista ja vapaata. Monet nimitykset olivat myös johdettu nii-  
den ulkomaisista vastineista. Joidenkin teknologioiden kuten esimerkiksi lento-  
koneen nimitys oli jo vakiintunut Päivälehdessä ensimmäisistä sitä koskevista kir-  
joituksista lähtien. Nimityksen tai määrittelyn antajan vaikutus on merkittävä,  
mikäli teknologia on uusi, eikä sille ole olemassa yhtä yleisesti hyväksyttyä  
määritelmää. Tämä tulee esille erityisesti auton nimeämisen kohdalla.

Auton hidas yleistyminen vaikutti alentavasti sen kohtaamisen todennäköisyy-  
teen, mikä näkyy myös auton nimeämisen vaikeutena. 1900-luvun alun ihmiset  
eivät tieneet, miten tätä uutta kulkuneuvoa tulisi nimittää. Autolle annettiin  
lukuisia eri nimityksiä Helsingin Sanomissa, muun muassa moottorivaunu, au-  
tomobiili, automobiili vaunut<sup>237</sup> ja automaattinen ajokalu<sup>238, 239</sup>. Tutkimani aineis-

---

<sup>237</sup> Päivälehti 16.12.1898, "Wenäjältä. – Automobiili vaunut tulevat mahdollisesti hyvinkin piak-  
koin välittämään liikennettä Pietarin kaduilla...", 3.

<sup>238</sup> Päivälehti 8.5.1898, "Pieniä tietoja", 4.

<sup>239</sup> Muita auton nimityksiä ovat olleet muun muassa biili, voimavaunu ja vaunu. Försti 2013, 20-  
23; Päivälehti; Helsingin Sanomat 1905 – 1911.

ton yleisimmät nimitykset olivat automobiili<sup>240</sup> ja moottorivaunu, joita käytettiin rinnakkain Päivälehdessä vielä vuoteen 1902 asti<sup>241</sup>. Moottorivaunu ilmaisua käytettiin myös junaliikenteestä<sup>242</sup> puhuttaessa.

Automobiili-sanankäyttö alkoi vakiintua Päivälehdessä kirjoittelussa 1903 vuodesta eteenpäin, vaikka sille yritettiin keksiä suomenkielisiä vastinetta. Yhtenä suomen kielen vastineena ehdotettu ”hyrysusy”<sup>243</sup> ei esimerkiksi yleistynyt, vaikka Kalevi Koukkusen mukaan sen etymologia olikin perusteltu hyvin. Automobiili-nimitys on ollut yleisessä käytössä myös monissa muissa kielissä, mutta varsinaiseen sanastoon se on jäänyt vain venäjän kielessä ja amerikanenglannissa<sup>244</sup>.

Päivälehdessä käytettiin autosta monia eri nimityksiä rinnakkain aina sen ilmentymisen loppuun saakka, vaikka automobiili-sana oli jo jollain tapaa vakiintunut yleiskäsitteeksi. Helsingin Sanomien kirjoittelussa ja Suomessa yleensäkin autoa kutsuttiin automobiiliksi vielä 1920-luvun alussa<sup>245</sup>. 1920-luvun lopulla automobiili-sanalla rinnalle ilmestyi Helsingin Sanomien kirjoittelussa sana auto. Kyseessä on nimenomaan rinnakkaisen nimityksen käyttäminen, sillä samalla

---

<sup>240</sup> Vierasperäinen sana. Johdettu englannin kielen *automobile* ja ruotsin kielen *automobil* sanoista. Alkujaan peräisin ranskan kielestä. Koukkunen 2011. Kalevi Koukkusen artikkeli on julkaistu alun perin otsikolla Automobiili – hyrysusy vai menolainen? aikakausjulkaisussa Hyrysusy-menolainen : kerholehti 5/1999, Tampere: SA-HK Tampereen kerho ry.

<sup>241</sup> Esim. 22.8.1899, ”AUTOMOBIILEJA.”, 1. Mainos on otsikoitu ”AUTOMOBIILEJA”, mutta tekstissä puhutaan moottorivaunuista. Päivälehti.

<sup>242</sup> Moottorivaunuksi nimitetään *vetävää vaunua* tai *veturia*. Päivälehti 20.8.1903, ”Kauhea rautatieonnettomuus Pariisissa.”; Päivälehti 29.8.1903, ”Uusi rautatieonnettomuus Pariisissa.”.

<sup>243</sup> Uuden Suomettaren toimituksen pyyntö kotimaisen vastikkeen keksimiselle, 6.7.1907, ”Automobiilikilpailu Ranskassa”, toim.; Ehdotuksia aiempaan pyyntöön ”menolainen” ja ”hyrysusy” Uusi Suometar 10.7.1907, ”Mikä automobilille suomalaiseksi nimeksi?”, Abel Klami; Arbertaren 10.7.1907, ”Hyrysusy”.

<sup>244</sup> Koukkunen 2011.

<sup>245</sup> Vuonna 1925 julkaistu Pieni tietosanakirja:1 antaa ehdotuksen: ”Automobiili (kreik. ja lat.), myös autto ja biili, voimavaunu...” (Forsman [et al.] 1925, 267–268).



myynti-ilmoituspalstalla myytiin sekä ”automobiilia” että ”autoa”<sup>246</sup>. Virallisessa kielenkäytössä automobiili-nimitys näyttää kuitenkin väistyneen auto-nimityksen tieltä vuotta 1930 lähestyttäessä, jolloin kirjoittelussa käytettiin jo sanoja autoliike, autonkuljetusopettaja ja autojen koetuslaitos.<sup>247</sup> Automobiili-sana ei kuitenkaan ollut vielä tässä vaiheessa hävinnyt kielenkäytöstä kokonaan.

Automobiilin nimeämiskäytäntöjä tarkastellut Kalevi Koukkunen ei valitettavasti esitä automobiili-sanana tarkempaa kielenkäytöstä poisjääntiajankohtaa<sup>248</sup>. Teija Försti on sen sijaan taustatyönsä perusteella todennut, että automobiili-sana oli käytössä lakiteksteissä vuodesta 1903<sup>249</sup> aina 1920-luvun lopulle saakka. Hän ei kuitenkaan avaa automobiili-sanana taustoja millään tapaa, eikä hän kiinnitä huomiota sen eri sanamuotojen rinnakkaiseen esiintymiseen 1920-luvulla, mistä kertoo jo hänen viittauksensa Yrjö Weilin suomeksi toimittamaan teokseen ”Auto-kirja: automobiilin hoito ja kuljetus”<sup>250</sup>, jonka nimessä esiintyvät molemmat käsitellyt termit. Försti käyttää edellä mainitussa kappaleessa auto- ja automobiili-sanoja aivan kuin ne olisivat yksi ja sama sana, mikä tekee hänen tekstistään vaikeasti lähestyttävän.<sup>251</sup> Tarkastelemallani aikakaudella julkaistut tietosanakirjat tukevat väittämää automobiili-sanana roolista virallisessa kielenkäy-

---

<sup>246</sup> Tämä rinnakkaisen nimeämisen piirre ei tule muussa yhteydessä esille keräämässäni lähdeaineistossa ja tutkimuskirjallisuudessa. Mielenkiintoinen lisäpohdinnan kohde olisi tarkastella sitä, vaikuttiko esimerkiksi auton vuosimalli sen nimeämiseen automobiiliksi tai autoksi.

<sup>247</sup> Helsingin Sanomat 4.1.1929, ”Myytävänä”-palsta, 4; Helsingin Sanomat 31.12.1919, ”Ranskan valtion uusi autojen koetuslaitos”, 10; Helsingin Sanomat 31.7.1926, ”Katsastusmiehet ja autonkuljetusopettajat”, 2.

<sup>248</sup> Koukkunen 2011.

<sup>249</sup> Teija Försti siteeraa Reijo Vallan vuonna 2002 julkaistuun teokseen *Valta, Reijo 2002, Sata oululaista numerolaattaa. Oulun kaupungissa rekisteröidyt autot 1914–1922*. Jyväskylä: Osuuskunta Jyvä-Ainola, jossa Reijo Valta kertoo Oulun kaupungin vuonna 1903 poliisijärjestyksessä annetuista ensimmäisistä ajo-ohjeista ”automobiililla-kulkijalle”, (Försti 2013, 22–24).

<sup>250</sup> Weilin 1917.

<sup>251</sup> Försti 2013, 22–24.

tössä. Vuonna 1909 julkaistussa Tietosanakirjassa<sup>252</sup> kuvailtiin jo yksityiskohtaisesti automobiilia. Itse automobiili-sanalle annettiin määritys: ”Automobiili (< kreik. *auto* ’s = itse, ja lat. *mōbilis* = liikkuva)”<sup>253</sup>.

Kielenkäytön vapaus ja vakiintumattomat termit näkyvät myös Helsingin Sanomissa julkaistuissa mainoksissa, mistä hyvänä esimerkkinä toimivat useasti ja monena eri vuotena julkaistut bensiinimainokset. Bensiini on merkittävä tekijä auton kehityksessä ja ympärille rakentuvassa teknologisessä järjestelmässä, sillä se toimi auton yhtenä pääasiallisena voimaanolähteenä vuosikymmenien ajan 1900-luvun alussa<sup>254</sup>.

Ainakin vuosina 1905, 1906, 1907 ja 1910 julkaistussa bensiinimainoksessa, jossa tuotteen myyjäksi mainitaan Julius Tallberg, mainostetaan moottoriveneitä ja automobiileja varten tarkoitettua bensiiniä. Mainos pysyy rakenteeltaan samana julkaisuvuodesta riippumatta, mutta siinä mainostettu bensiini sen sijaan saa monta eri kirjoitusmuotoa. Vuonna 1905 myydään ”bentziniä”<sup>255</sup>, vuonna 1906 ”bentsiiniä”<sup>256</sup>, vuonna 1907 ”bentsiniä”<sup>257</sup> ja vuonna 1910 ”bentsiiniä”<sup>258</sup>. Vuoden 1907 mainoksesta puuttuva yksi i-kirjain voisi olla selitettävissä kirjoitusvirheenä tai muuna painovirheenä, jolloin kirjoitusmuodon kehitys olisi lineaarista. Muut bensiinimainokset kuitenkin kumoavat tämän teorian ja esimerkik-

---

<sup>252</sup> Tietosanakirja-sarjaa julkaistiin yhteensä 11 osaa vuosien 1909 ja 1922 välisenä aikana. Sarjan toimituskunta oli laaja. Toimituskunnan puheenjohtaja osien 1 – 11 ajan toimi Yrjö Wichmann.

<sup>253</sup> Bonsdorff (et al.) 1909, 743.

<sup>254</sup> Salmi 1996, 119.

<sup>255</sup> Helsingin Sanomat 20.5.1905, ”Benziniä... Julius Tallberg.”, 8.

<sup>256</sup> Helsingin Sanomat 19.6.1906, ”Bentsiiniä,... Julius Tallberg.”, 8.

<sup>257</sup> Helsingin Sanomat 29.8.1907, ”Bentsiniä,... Julius Tallberg.”, 8.

<sup>258</sup> Helsingin Sanomat 2.8.1910, ”Bentsiiniä,... Julius Tallberg.”, 8.

si Albionin Lamppumakasiini myy ”bentsiiniä” vuonna 1906<sup>259</sup>, mutta muistuttaa moottorinomistajia tilaamaan ”benziiniä” ajoissa juhannukseksi vuonna 1910<sup>260</sup>.

Bensiini-mainoksissa käytetyn bensiini-sanana jäsentymättömyys korostuu, kun sen saamia eri kirjoitusmuotoja verrataan aikakauden tietosanakirjallisuudessa käytettyyn yhteen selkeään muotoon. Vuonna 1909 julkaistussa Tietosanakirjassa on jo mainittu ”bentsiini” ja ”bentsiinimoottori”<sup>261</sup>. Bentsiinin tosin kerrotaan olevan kaasumoottorien käyttövoima ja bentsiinimoottorilla viitataan moottoriin. Samassa teoksessa kuvattun automobiili-sanana kohdalla kuitenkin mainitaan bensiini, jonka kerrotaan olevan eniten käytetty automobiilien polttoaine<sup>262</sup>. Bensiini-sana näyttääkin jääneen yleiseen sanastoon, sillä vuonna 1922 julkaistussa Tietosanakirjan 11. lisäosassa mainitaan automobiilien, lentokoneiden ja veneiden polttoaineena käytettävä bensiini<sup>263</sup>. Tästä voidaan päätellä, että virallisessa kielenkäytössä bensiini oli vakiintunut sanamuoto jo hyvin varhaisessa vaiheessa, aivan kuten automobiili-sana.

Huomionarvoisin seikka teknologian nimeämisessä ja sen kuvaamisessa on kuitenkin teknologian ominaisuuksien tarkka erittely ja kuvailu. Ensimmäisessä maailmansodassa käytettyä panssarivaunun esi-isää kuvailtiin Helsingin Sanomien yksityiskohtaisessa uutisoinnissa. Kaikki sen ominaisuudet ja erityispiirteet nimettiin, eikä uutisen lukijalle varmastikaan jäänyt epäselväksi, minkälaisesta laitteesta oli kyse. Ominaisuuksien erittely näyttäisi olleen tarpeellista, sillä uutisen kirjoittaja oli nimennyt uuden sodankäyntiä mullistaneen laitteen ”tykki-automobiiliksi”. Laitteen nimitys voi hyvinkin olla kopioitu muilta aikalaisilta, missä tapauksessa sen käyttäminen kertoo siitä, ettei uutisen kirjoittaja keksinyt

---

<sup>259</sup> Helsingin Sanomat 1.5.1906, ”Bentsiiniä, ...Albionin Lamppumakasiinissa.”, 8.

<sup>260</sup> Helsingin Sanomat 23.6.1910, ”Moottorinomistajat tilatkaa benziniä ajoissa Juhannukseksi...”, 1.

<sup>261</sup> Bonsdorff (et al.) 1909, 961.

<sup>262</sup> Bonsdorff (et al.) 1909, 743.

<sup>263</sup> Castrén (et al.) 1921–1922, 145.

parempaakaan nimeä laitteelle. Tästä huolimatta tykki-automobiili-nimityksen käyttämisen on kuitenkin täytynyt olla uutisenkirjoittajan tai lehden toimituksen valinta, koska vastaavaa teknologiaa ei Suomessa ennen ollut nimetty.<sup>264</sup>

Käsitteellisellä tasolla *tykki-automobiili*-sanassa tulevat esille laitteen ominaisuudet, joita ovat tulitustoimintoa kuvaava *tykki* ja laitteen liikkuvuutta kuvaava *automobiili*. Automobiili-sana on yhdistelmä sanoista *auto* ja *мобиili*, ja se tarkoittaa vapaasti käännettynä *itsestään liikkuvaa*. Mobiili-sana merkitsee liikkuvuutta ja *auto*-sana omin voimin toimivaa.<sup>265</sup> Käsitteellisellä tasolla avattuna *tykki-automobiili* tarkoittaisi siis omin voimin itsestään liikkuvaa tykkiä. Nykyarvion perusteella ensimmäiset panssarivaunut eivät olleet tulitustehonsa puolesta hyviä, eivätkä ne olleet erityisen mobiileja. *Tykki-automobiili* on kuitenkin, aikakauden muut nimeämiskäytännöt ja *automobiili*-sanan yleinen käyttö huomioon ottaen, luonteva valinta tämän teknologian nimeksi, vaikkei panssarointi ja miehistöä suojaava rakenne tulekaan siinä esille.

Teknologian ominaisuuksien tarkkaa nimeämistä ja kuvailua esiintyy koko käsitellyllä aikavälillä 1889–1930. Tykki-automobiilin lisäksi vastaavia ominaisuuksia sisältäviä nimityksiä ovat muun muassa ”lastiautomobiili”<sup>266</sup>, ”kuorma-automobiili”<sup>267</sup> ja ”kuormavaunu”<sup>268</sup>, jotka sisältävät käsityksen kulkuneuvon kyvystä kuljettaa jotain raskasta kuormaa tai lastia. Molemmat nimitykset kuvaavat samaan käyttötarkoitukseen tarkoitettua ajoneuvoa eri aikoina. Kuormavaunu-sana, joka esiintyy vuoden 1930 mainoksessa, on siten erikoinen nimitys, että siinä käytetään vielä vaunu-sanaa. Vaunu-sana oli yleisessä käytössä, automobiilin ohella, 1900-luvun alussa henkilöiden kuljettamiseen tarkoitettua autoa

---

<sup>264</sup> Helsingin Sanomat 22.1.1915, ”Tykki-automobiili”, 8.

<sup>265</sup> Koukkunen 2011; Bonsdorff (et al.) 1909, 743.

<sup>266</sup> Helsingin Sanomat 25.4.1909, ”Huokeaan hintaa Lastiautomobiili,...”, 13.

<sup>267</sup> Helsingin Sanomat 11.3.1909, ”Ensimmäinen Suomessa tehty kuorma – automobiili”, 6.

<sup>268</sup> Helsingin Sanomat 25.2.1930, ”Nelivaihteinen...”, 3.

nimitettäessä, jolloin autoa kutsuttiin *moottorivaunuksi*. Automobiili, joka syrjäytti moottorivaunun Helsingin Sanomien kirjoituksessa, sai myöhemmin rinnalleen auto-nimityksen. *Kuormavaunu* kuitenkin pysyi vaununa, eikä se ollut muuntunut kuorma-autoksi. Helsingin Sanomien kirjoittelussa on kuitenkin huomattavissa tietynlainen kehityskaari, joka lopulta johtaa auto-sanan yleistymiseen.

Vuonna 1925 julkaistu Pieni Tietosanakirja antaa hyvän kuvan auton nimeämisen moninaisuudesta. Automobiili-sanan osiossa esitetyssä havainnollistavassa kuvassa mainitaan *kuormavaunu*, *umpivaunu* ja *avovaunu*, mutta itse tekstissä kirjoitetaan *kuorma-automobiili ja henkilö-automobiili*<sup>269</sup>. Tämä tarkoittaa sitä, että automobiili-osion laatija pitää automobiilia yläkäsitteenä, johon liitetty etuliite kertoo sen käyttötarkoituksen<sup>270</sup>. Vaunu-sana taas kuvaa auton korin rakennetta, ikään kuin se olisi automobiilin osa. Kuormavaunun kohdalla tämä käsitys ei kuitenkaan toimi, sillä se poikkeaa muiltakin osiltaan muista automobiileista, mikä käy ilmi osion havainnollistavasta kuvasta. Osion tekstissä puhutaan myös auto-bussista, joka on ainoa auto-liitteellä varustettu nimitys automobiili-osiossa.<sup>271</sup> Helsingin Sanomien kirjoittelussa edellä mainittua ajattelua tukevia nimityksiä ei ole löydettävissä, minkä vuoksi autoilua ja sen eri tekijöitä koskevat nimeämiskäytännöt ovat olleet selkeästi vielä muodostumisvaiheessa 1930-luvun alussa.

1900-luvun alun Helsingin Sanomissa esiintyvät automobiilin ja bensiinin tekijöiden nimitykset ovat hyvin epämääräisiä ja vaihtelevia. Virallisessa kielenkäytössä *automobiili* ja *bentsiini* sanamuodot ja käsitteet sen sijaan vakiintuivat nopeasti ja ne pysyivät samoina vuoteen 1925 saakka. Automobiili ja bentsiini eivät hävinneet kielenkäytöstä tarkastellun ajanjakson lopulla, eikä niiden tarkka poistumisaika ole tiedossa. Osa auton nimittämisen tavoista on kuitenkin läsnä

---

<sup>269</sup> Forsman (et al.) 1925, 267–268.

<sup>270</sup> Myös sairas-automobiili ja palo-automobiili. (Forsman [et al.] 1925, 267–268).

<sup>271</sup> Forsman (et al.) 1925, 267–268.

vielä nykykielessä, jossa auto-sanaan lisättävällä etuliitteellä kuvataan auton tiettyä rakennetta tai käyttötapaa esimerkiksi *tila-auto*.

### **5.3 Automainosten välittämä kuva**

Teknologian mainonta löytyy sekä Päivälehdestä, että Helsingin Sanomista. Mainontaa ja sen merkitystä teknologian kuvaajana on myös tutkittu yksityiskohdaisesti<sup>272</sup> ja tämän tutkimuksen puitteissa käsittelen mainontaa pääosin automainosten kautta. Automainokset voitaisiin tokikin liittää autoilua käsittelevään kappaleeseen, mutta koska niissä tulee esille mainosten erityisluonne teknologian kuvaajana, on niiden käsittely erikseen mielekästä.<sup>273</sup> Automainoksissa tulevat hyvin esille ne tavat ja merkitykset, joilla teknologiaan halutaan suhtaututtavan. Tässäkin tilanteessa voitaisiin puhua ilmailun uutisointien tyylisestä ylhäältä käsin tapahtuvasta kokemusten synnyttämisestä. Automainosten luonne ja merkitys teknologian kuvaamisessa voidaan myös nähdä ammattimaisena mainontana ja oman tuotteen korostamisena. Joka tapauksessa auto oli uusi teknologia 1900-luvun alussa ja mainonnan avulla sen erityispiirteitä voitiin korostaa. Nämä seikat näkyvät myös Päivälehdessä julkaistussa Suomen ensimmäisessä automainoksessa.

---

<sup>272</sup> Esim. Försti 2013; Pantzar 1996.

<sup>273</sup> Ks. esim. automainosten käyttäminen teknologian ja yhteiskunnan suhteen tarkastelussa Pantzar 1996, 42–50.

# AUTOMOBIILEJA.

MOOTTORIVAUNUJA, ajottuja 1, 2, 3, 4 ja useammille henkilöille, 2,000 markasta korkeampiin hintoihin ja useampia erilaisia malleja.

MOOTTORIVAUNUJA panee liikkeelle pienet, sukkelat kaasumoottorit. Kun syiinterin mäntä painuu alas, imee se sylinteriin erästä ilman ja benziinikaasun sekoitusta, jonka sittemmin mäntä puristaa kokoon ja sähkökipinä (kuivasta patterista) sytyttää, jolloin voimankehitys tapahtuu.

MOOTTORIVAUNU on silmänräpäyksessä valmis lähtöön ja pannaan käymään avaamalla ilma- ja kaasusekoitushanan sekä regulaattorin avulla sulkemalla sähkövirran.

MOOTTORIVAUNU pysähdytetään katkaisemalla virta. Sitäpaitsi on vahvat jarrut.

MOOTTORIVAUNUJA voidaan kuljettaa kuinka hitaasti tahansa, ja vauhtia voidaan helposti lisätä aina 40 kilometriin tunnissa.

MOOTTORIVAUNU on helppo ohjata.

## Huviretket

MOOTTORIVAUNUSSA ovat hyvin hupaisia ja pitävät niistä varsinkin NAISSET. Ei mitään väsyttävää ponnistusta, ainoastaan pelkkää urheilua ja huvia. Käyntikustannus 2 hengen vauhtia tekee noin 30 penniä tunnilta.

MOOTTORIVAUNUJA sekä saksalaisia että ranskalaisia, enin käytännössä olevia lajeja, tuodaan varastoon.

## Täydellinen takuu.

**Suomen Valokuvaus Kauppa & Tehdas Osakeyhtiö.**

5423

Helsinki, Pohjois Esplanaadikatu n:o 33, toinen kerros.

Kuva 2. Autobiileja. Suomen ensimmäinen automainos julkaistuna Päivälehdessä. Päivälehti 22.8.1899, nro 211, s 1.

Nykyihmisen silmin katsottuna tämän mainoksen kieli on huvittavaa ja paikoin jopa loukkaavaa. Mainoksessa pyritään luomaan hyvin vahvoja mielikuvia. Mainoksen mukaan: "Huviretket MOOTTORIVAUNUSSA ovat hyvin hupaisia ja pitävät niistä varsinkin NAISSET. Ei mitään väsyttävää ponnistusta, ainoastaan pelkkää urheilua ja huvia."<sup>274</sup> Moottorivaunuja ei kaupata suoraan naisille, mutta heidän kerrotaan pitävän niistä. Tämä viesti perustuu hyvin paljon olettamuksiin tai haluun luoda tietty mielikuva, sillä naisten todellisia kokemukseen perustuvia käsityksiä autoista on ollut mahdoton tietää, sillä mainoksen ilmestymisen ai-

<sup>274</sup> Päivälehti 22.8.1899, "AUTOMOBIILEJA", 1.

kaan Suomessa oli vasta nähty autoja<sup>275</sup>. Mainoksessa autoa markkinoidaan selkeästi huvikäyttöön<sup>276</sup> ja naisten miellyttämiseen tarkoitettuna teknologiana<sup>277</sup>, vaikka siinä onkin pyritty korostamaan uuden teknologian ominaisuuksia käyttämällä ilmaisuja: ”silmänräpäyksessä valmis lähtöön”, ”vahvat jarrut”, ja ”sukkelat kaasumootorit”. Tämä mainos oli ainoa Päivälehdessä julkaistu automainos.

*Helsingin Sanomissa* teknologia- ja erityisesti automainosten määrä kasvaa merkittävästi. Pelkästään vuosina 1905–1911 julkaistiin kymmeniä, ellei jopa satoja, autoiluun ja liittyviä mainoksia.<sup>278</sup> Osassa näistä mainoksista mainostetaan autoon epäsuorasti liitettäviä auton teknologisen järjestelmän osia, jotka kuitenkin ovat merkittäviä auton kehitystä tarkasteltaessa. Nämä löydökset myös tukevat teknologisen järjestelmän käsitettä<sup>279</sup>.

Aivan kuten Suomen ensimmäisen automainoksen kohdalta on todettu, ettei auton mainostaminen suoraan tarkoittanut sen myymisen onnistumista<sup>280</sup>, tulisi muitakin mainoksia tarkastella myös tuotteen myyjän näkökulmasta. Lähtökohteisesti tuotteen myyjä kuitenkin haluaa tehdä voittoa sen myymisellä, eikä tietoisesti edistää teknologian yleistymistä. Turkulainen osakeyhtiö Victor Forselius esimerkiksi mainostaa useasti myymiään autoja aikavälillä 29.8.1907–15.9.1907 seuraavasti: ”PRIMA-AUTOMOBILEJÄ on äsken saapuneesta varastosta vielä Yksi neljää ja Yksi kolmea henkilöä varten myymättä. Nähtävänä O.Y VICTOR FORSELIUS’ella Turussa.”<sup>281</sup> Tämän mainoksen taustalla ei vai-

---

<sup>275</sup> Försti 2013, 22.

<sup>276</sup> Salmi 1996, 126 – 130; Pantzar 1996, 42–50.

<sup>277</sup> Auto ja nainen olivat miehen omaisuutta. Försti 2013, 291.

<sup>278</sup> Helsingin Sanomat 1905 – 1911.

<sup>279</sup> Michelsen 2000, 62–89.

<sup>280</sup> Försti 2013, 22.

<sup>281</sup> Helsingin Sanomat 29.8.1907, 8; Helsingin Sanomat 8.9.1907, 6; Helsingin Sanomat 12.9.1907, 8; Helsingin Sanomat 15.9.1907, 6.



kuta halu laajentaa toimintaa Helsingin Sanomien levikin alueelle, vaan yrityksen tarve myydä varastossaan olevat autot. Autojen myynti on ollut ilmeisen hidasta, sillä niitä on mainostettu lähes kaksi kuukautta.

Autojen huono menekki voi olla osasy siihen, miksi monet mainokset ovat samoja, tiettyjen mainostajien, toistuvasti julkaistuja mainoksia. Mainosten suuren määrän ja niiden toistuvuuden taustalla voikin olla kyse kestopainonnasta tai tarpeesta luoda uutuustuotteille näkyvyyttä. Laajan mainonnan kohteina olivat muun muassa bensiini, jota käytettiin autojen polttoaineena<sup>282</sup>, kumista valmistetut auton renkaat<sup>283</sup> sekä itse automobiilit. Toisaalta esimerkiksi sähköautoja ja niiden teknologisen järjestelmän osia ei mainosteta, vaikka Reijo Valta on todennut niiden menestyneen melko tasaväkisesti polttomoottoreiden kanssa 1920-luvulla<sup>284</sup>.

Yksinkertaisimmillaan mainokset ovat pieniä, todella lyhyitä ja ainoastaan kirjoitusta sisältäviä, mistä hyvä esimerkki on Albionin Lamppumakasiinin mainos: **”Bentsiiniä, automobiilejä ja moottoriveneitä varten halvalla Albionin Lamppumakasiinissa.”**<sup>285</sup> Albionin Lamppumakasiinin mainos on vähäisen informaationsa lisäksi muotoiltu siten, että ”bentsiiniä, automobiilejä ja moottoriveneitä” – sanat on painettu huomattavasti isommalla ja näkyvämmällä fontilla, kuin mitä sanat ”varten halvalla”. Näin muotoiltuna mainos näyttäytyy etäältä ja nopeasti tarkasteltuna bensiini, automobiili ja moottorivene – mainokselta, vaikka tarkemmin katsottuna siinä myydäänkin bensiiniä automobiileihin ja moottoriveneisiin. Fontin vaihtuminen voi olla hyvinkin harkittu mainostemppu, jolla saadaan lukija kiinnostumaan mainoksesta. Kolme kuukautta myöhemmin Albionin Lamppumakasiinin mainoksen sanoja ”varten halvalla” painettiin kuitenkin

---

<sup>282</sup> Esiintyy muodoissa benzini, benziini ja bentsiini.

<sup>283</sup> Helsingin Sanomat 21.7.1907, ”...suosittelee AUTOMOBIIILIRENKAITAAN,...”, 7.

<sup>284</sup> Valta 2006.

<sup>285</sup> Helsingin Sanomat 1.5.1906, ”Bentsiiniä,...”, 8.

kin paljon näkyvämmällä fontilla, vaikka muutoin se pysyi rakenteeltaan samankaltaisena<sup>286</sup>.

Pienin ja lyhyin varsinaisesti autoa koskeva mainos tai ilmoitus julkaistiin vuonna 1909. Paljon muuta tästä julkaisusta ei voikaan päätellä, sillä siinä kirjoitettiin seuraavasti: "AUTOMOBIIILI 4 hengen. Vladimirinkatu 55."<sup>287</sup> Olettamuksena toki voi esittää, että kyseessä on saattanut olla myynti-ilmoitus, jonka laatija on luottanut automobiili-sanan herättämään mielenkiintoon. Ilmoittamisen arvoisena on myös pidetty tämän auton mahdollistamaa henkilömäärää. Vastaavanlaisia lyhyitä ja pieniä myynti-ilmoituksia, joissa myydään käytettyjä autoja, löytyy Helsingin Sanomista useita<sup>288</sup>. Käytettyjen autojen myymisen vaikuttavia tekijöitä on vaikea selvittää, sillä ilmoituksissa ei käy ilmi se, miksi autot halutaan myydä. Syitä voi hyvinkin olla lukuisia ja ne ovat tapauskohtaisia, etenkin jos myyjä on yksityishenkilö. Ilmoituksista käy ilmi lähinnä se, että autot ovat hyväkuntoisia, hyvin pidettyjä, toimivia ja vähän ajettuja, aivan niin kuin nykypäivänkin käytettyjen autojen kerrotaan olevan.

Pienten mainosten ja myynti-ilmoitusten lisäksi Helsingin Sanomista on löydettävissä muutamia, nykytiedon perusteella merkittäviä, yhteiskuntaan vaikuttaneiden toimijoiden automainoksia. Yhtä Päivälehdessä ja Helsingin Sanomien kannalta merkityksellistä automainosta julkaistiin vuonna 1906 yhteensä viisi kertaa<sup>289</sup>. Mainokseen on liitetty auton kuva ja sen tekstissä kerrotaan, että "Allekirjoittaneet, useain Amerikan suurimpain automobiilitehtaitten asiamiehet, ottavat vastaan tilauksia kevääksi." Allekirjoittaneilla viitataan tuotteen myyjiin,

---

<sup>286</sup> Helsingin Sanomat 31.7.1906, "Bentsiiniä,...", 7.

<sup>287</sup> Helsingin Sanomat 17.6.1909, "AUTOMOBIIILI", 8.

<sup>288</sup> Helsingin Sanomat 3.12.1907, "Myytävänä. Käytetty, hyvässä kunnossa oleva...", 8; Helsingin Sanomat 23.2.1908, "Moottoreja... Pieni käytetty automobiili...", 8; Helsingin Sanomat 9.7.1908, "2:si Moottorivenettä – Automobiili myydään.", 8; Helsingin Sanomat 18.8.1908, "Automobiili myytävänä.", 8; Helsingin Sanomat 25.4.1909, "Automobiili.", 14.

<sup>289</sup> Helsingin Sanomat 12.1.1906, 2; Helsingin Sanomat 11.3.1906, 1.

jotka ovat Helsingin Moottoritehtaan omistajat ja perustajat ”Erkko & Markoff”. Erkko nimi taasen viittaa Päivälehdessä perustajaan ja Helsingin Sanomien päätoimittajaan Eero Erkkoon, joka oleili Amerikan mantereella maanpaossa vuosina 1903–1905. Vuosien 1905–1908 välillä hän toimi liikemiehenä muun muassa edellä mainitussa Helsingin Moottoritehtaassa, joka toi maahan Amerikkalaisvalmisteisia autoja. Erkko palasi Helsingin Sanomien päätoimittajaksi vuonna 1908 ja vaikka hänen mielenkiinnon kohteitaan ei voida tarkasti selvittää, on syytä olettaa niiden vaikuttaneen Helsingin Sanomien tapaan uutisoida ja julkaista tietoa autoista.<sup>290</sup>

Toinen merkittävä mainostaja oli Suomen autoilun kehittymiseen suuresti vaikuttanut liikemies ja ensimmäinen Suomessa menestynyt autokauppias Sergei Nikolajeff junior. Joidenkin arvioiden mukaan hän toi maahan noin 700 autoa ennen ensimmäistä maailmansotaa, kun kaikkiaan Suomeen tuotiin hieman yli 1000 autoa. Hänen liiketoimintansa menestyksen perustana pidetään ammattimaisuutta, korkealaatuista palvelua ja ahkerää mainostamista<sup>291</sup>. Ammattimaisen myynnin ja ahkeran mainostamisen väitettä tukevat myös Helsingin Sanomista tehdyt löydökset. Pelkästään vuonna 1906 ”S. Nikolajeff j:r” mainosta julkaistiin Helsingin Sanomissa kymmenen kertaa<sup>292</sup>.

Toistuva mainostaminen ei kuitenkaan ollut harvinaista Helsingin Sanomissa ja esimerkiksi Osakeyhtiö Otto Brandt mainostaa useaan otteeseen myymiään autoja<sup>293</sup>. Yksi mainoksista on auton kuvalla varustettu iso etusivun mainos<sup>294</sup>. Brandtin ja Nikolajeffin välillä on mitä ilmeisimmin ollut kilpailua, sillä vain päivä

---

<sup>290</sup> Kulha 2003; Zetterberg 2001.

<sup>291</sup> Salmi 1996, 122; Mauranen 2006; Pantzar 1996, 43–44.

<sup>292</sup> Muun muassa Helsingin Sanomat 18.2.1906, ”Automobiilejä,...S. Nikolajeff j:r...”, 7 ja Helsingin Sanomat 3.5.1906, ”Automobiilejä,...S. Nikolajeff j:r...”, 7.

<sup>293</sup> Helsingin Sanomat 9.6.1906, 8; Helsingin Sanomat 31.5.1908, 7; Helsingin Sanomat 17.6.1909, 7; Helsingin Sanomat 13.7.1910, 7.

<sup>294</sup> Helsingin Sanomat 26.4.1907, ”...Brandt..”, 1.

Brandtin etusivun mainoksen jälkeen julkaistiin Helsingin Sanomien etusivulla Nikolajeffin, vielä hieman isompi ja useammalla auton kuvalla varustettu, mainos<sup>295</sup>. Nikolajeffin on täytynyt olla voitolla tässä kilpailussa, sillä nykytiedon perusteella varmistettu Nikolajeffin liiketoiminnan menestys<sup>296</sup> näkyy myös yrityksen mainonnan kehityksessä. Siinä missä Brandtin mainokset yksinkertaiset ja muuttuvat pienemmiksi, muuttuvat Nikolajeffin mainokset ammattimaisemmiksi ja laajemmiksi<sup>297</sup>. Mainostamalla haluttiin myös korostaa Nikolajeffin menestystä ja 21.5.1910 julkaistussa mainoksessa kerrotaan ”S. NIKOLAJEFF J:r Helsinki. Maan suurin ja ainoa todell. automobiilien ja automobiilitarp. erikoisliike”<sup>298</sup>. Ihan näin itseään korostavana mainostaminen ei jatkunut ja marraskuussa vuonna 1910 Nikolajeff mainostaa olevansa vain: ”maan ehdottomasti suurin automobiilien erikoisliike”<sup>299</sup>.

Autojen myynti oli hidasta 1900-luvun alussa, vaikka auton kiinnostavuusarvo olikin korkea<sup>300</sup>. Auton kiinnostavuus näkyi myös mainostamisessa, sillä myyjille näytti ensisijaisesti riittävän *automobiili*-sanain mainitseminen. Automobiili-sanaa käytettiin myös muiden sen teknologiseen järjestelmään liittyvien osien mainostamiseen. Lukijan huomion saamiseksi mainoksiin saatettiin lisätä kuva autosta, mutta suurimmaksi osaksi mainosten tarkoitus oli kertoa, *mistä auton voi ostaa*.

---

<sup>295</sup> Helsingin Sanomat 27.4.1907, ”...Nikolajeff...”, 1.

<sup>296</sup> Salmi 1996, 122; Mauranen 2006; Pantzar 1996, 43–44. Nikolajeff myös toimitti Helsingin poliisilaitokselle uusia autoja: Helsingin Sanomat 26.2.1907, ” – Poliisilaitoksen uusi automobiili on tilattu...”, 4.

<sup>297</sup> *Brandt*: Helsingin Sanomat 9.6.1906, 8; Helsingin Sanomat 26.4.1907, 1; Helsingin Sanomat 31.5.1908, 7; Helsingin Sanomat 17.6.1909, 7; Helsingin Sanomat 13.7.1910, 7; *Nikolajeff*: Helsingin Sanomat 26.3.1907, 1; Helsingin Sanomat 27.4.1907, 1; Helsingin Sanomat 7.11.1907, 3; Helsingin Sanomat 24.11.1910, 6.

<sup>298</sup> Helsingin Sanomat 21.5.1910, 1.

<sup>299</sup> Helsingin Sanomat 24.11.1910, 6.

<sup>300</sup> Salmi 1996, 119–132; Försti 2013, 29–32.

1920-luvulla automainokset muuttuvat yleisellä tasolla enemmän lukijaa houkutteleviksi sekä auton ulkoisia piirteitä korostaviksi. Teija Försti, joka on tutkinut kattavasti auton saamia merkityksiä 1920-luvulla, toteaa autojen ulkoisen kauneuden ja piirteiden korostamisen olleen näkyvä tekijä 1920-luvun mainoksissa. Förstin mukaan 1920-luvun automainosten avulla luotu kuva on suurimmaksi osaksi fiktiivinen ja myyntiä edistävä. Hänen mukaansa mainonnan myötävaikutuksesta ovat syntyneet autoilun sukupuolittuneet roolit.<sup>301</sup> Omat löydökseni eivät suoranaisesti tue Förstin väittämää, mikä selittyy käytettävien lähteiden erilaisuudella. On myös muistettava, että automainokset eivät ole näyttäneet samankaltaisina kaikille aikalaisille. Vaikka Mika Pantzarin mukaan automainosten näkyvä ja varsinainen muuttuminen ihmisten mielikuviin vetoavaksi tapahtui vasta sotien jälkeen<sup>302</sup>, ei ennen niitä julkaistujen mainosten merkitystä teknologian kuvaajana voi vähätellä.

Teknologian ominaisuuksien korostaminen säilyy muun mainospuheen rinnalla aina 1930-luvun lopulle asti, jolloin automainosten määrä oli kasvanut merkittävästi ja niiden välittämä kuva autoista oli harkitusti luotu. Vaikka automainoksiin on 1900-luvun alusta asti liitetty kuvia autoista, voi niiden yleisilmettä kuvailla hyvin tekstipainotteiseksi. Autojen ominaisuuksia kuvataan hyvin samantyyppisesti kuin muutakin teknologiaa aikakauden uutisoinneissa ja muissa kirjoitelussa. Autojen uudet ominaisuudet ja erityispiirteet halutaan tuoda yksityiskohdaisesti esille.<sup>303</sup>

Nykyaikana neljävaihteinen auto on jo vanhaa tekniikkaa, mutta vuonna 1930 se edusti alansa huippua, mitä myös haluttiin korostaa mainostamalla sitä esimerkiksi mainoslauseella: ”Uusi nelivaihteinen Ford-kuormavaunu täyttää kaik-

---

<sup>301</sup> Försti 2013, 291–296.

<sup>302</sup> Pantzar 1996, 42–50.

<sup>303</sup> Helsingin Sanomat 1904–1930.

ki, voiman, nopeuden ja taloudellisuuden vaatimukset”.<sup>304</sup> Jopa mäennousukykyä haluttiin korostaa ja ”International – autolle mäet olivat kuin leipää”.<sup>305</sup>

Mika Pantzar on myös huomionnut teknologian ominaisuuksien nimeämisen erityismerkitykset auton kohdalla. Hän käyttää esimerkkinä edellä mainittua mäennousukykyä. Pantzarin mukaan mäennousukyvyn korostamiseen sisältyy käsitys suomalaisen maanlaadun asettamista erityisvaatimuksista. Hän ei kuitenkaan käsittele asiaa sen tarkemmin.<sup>306</sup> Oman näkemykseni mukaan autojen ominaisuuksien korostamisessa on myös nähtävissä ajatus teknologian soveltamisesta tiettyyn yhteiskuntaan ja sen ominaispiirteisiin, mistä hyvä esimerkki on vuonna 1906 mainostettu Orient automobiili, joka ”...soveltuu erittäin hyvin meidän kapeille teillemme”<sup>307</sup>.

Teknologian soveltaminen yhteiskunnan erityispiirteisiin oli yleinen piirre automainoksissa 1930-luvulle tultaessa esimerkiksi Superior Whippet – auton luvattiin olevan ”Luotettava aina – niin säässä kuin toisessakin”<sup>308</sup>. Mainonnassa otettiin siis huomioon Suomen erityiset olosuhteet aivan kuin talviautoilua koskevissa kirjoituksissakin. Tietyllä tasolla teknologian ”kylmässä” ominaisuuksien erittelyssä on nähtävissä piirteitä, joissa teknologia on liitetty osaksi vallitsevaa yhteiskuntaa ja sen ominaispiirteitä. Autoa kuvattiin mainoksissa ikään kuin se olisi *meidän teknologiamme, koska se soveltuu meidän* oloihimme. Tällaisen viestittämisen taustalla voi olla kyse mainonnan tehostamisesta, mutta siitä huolimatta se kuvastaa myös auton yhteiskunnallista juurtumisen prosessia.

---

<sup>304</sup> Helsingin Sanomat 25.2.1930, ”Nelivaihteinen...”, 3.

<sup>305</sup> Helsingin Sanomat 5.3.1930, ”International - automainos”, 1; Pantzar 1996, 42–50.

<sup>306</sup> Pantzar 1996, 42–50.

<sup>307</sup> Helsingin Sanomat 9.6.1906, 8; Myös Helsingin Sanomat 21.5.1910, ”Kaikki vaunut, jotka hankimme, ovat varustetut Suomen maantienolojen vuoksi erikoisesti lujitetuilla pohjalaitoksilla”, 1.

<sup>308</sup> Helsingin Sanomat 4.3.1930, ”Superior Whippet – auto”, 3.

## 6 LOPUKSI – TEKNOLOGIAN MONINAINEN KUVAAMINEN

Mitä tahansa historian tutkimusta tehtäessä olisi tutkijan hyvä pystyä sulkemaan omat tunteensa ja kokemuksensa pois tai ainakin saada ne etäännytettyä aiheesta. Teknologian historian tutkimuksen kohdalla tämä on kuitenkin haastavaa, koska teknologia on aina jossain muodossa mukana jo itse tutkimuksen teossa. Katsontatavasta riippuen teknologia on jo vuosisatojen ajan vaikuttanut ihmisten elämiin ja nykypäivänä siitä on lähes mahdotonta etäännyä. Teknologia herättää tunteita, ja vaikka sitä pitäisi itsestään selvänä, on sen saama merkitys harvoin kuitenkaan täysin neutraali. Teknologian saamien merkitysten ja sen kuvaamisen tarkastelu menneessä on mielenkiintoinen, mutta haastava tehtävä.

Nyky-yhteiskunnassa teknologialle, keksinnöille ja innovaatioille on omat valmiit paikkansa ja soveltamisalansa, eikä mullistavia teknologioita ole ainakaan lähi-vuosien aikana syntymässä. Tutkimuksessa tarkastelluille 1800-luvun ja 1900-luvun vaihteen suurille teknologioille ei kuitenkaan ollut valmiita sovelluksia, käyttötarkoituksia tai paikkoja yhteiskunnassa. Osittain tästä syystä *Päivälehd*-den ja *Helsingin Sanomien* vuosien 1889 ja 1930 välisenä aikana antama kuva teknologiasta on etäältä tarkasteltuna jäsentymätön. Täysin uusille teknologioille ei ollut yhtenäisiä nimityksiä, eikä kansallista yleistä tietoutta näistä teknologioista ollut vielä muodostunut. Tiedon ja ymmärryksen leviämiseen vaikuttivat ensisijaisesti tiedon saannin rajallisuus, mutta myös toimittajien kirjoittamien kirjoitusten erot sekä eri kirjeenvaihtajien ja asiantuntijoiden välittämät toisistaan poikkeavat tiedot ja mielipiteet. Suomen ensimmäisen auton luonnossa nähneen henkilön ja ensimmäisen kerran autosta lehtikirjoituksen kautta kuulleen henkilön kokemukset ovat olleet mitä todennäköisimmin erilaiset.

Suurten teknologioiden juurtuminen Suomeen oli hidasta niiden korkean hinnan sekä Suomen agraarisen ja köyhän tilan vuoksi, mistä johtuen näiden teknologioiden herättämät välittömät kokemukset jäivät aluksi vähäisiksi. Toissijaisina kokemusten synnyttäjinä ja tiedon välittäjinä toimivat suullinen tieto ja lehtien uutiset. Lehtien kirjoittelu oli usein moneen kertaan välitettyä tietoa, minkä lisäksi teknologiaa määriteltiin kansainvälisen uutisoinnin ja vertailun avulla. Lehtikirjoituksilla on kuitenkin ollut kiistatta suuri rooli teknologian tietämyksen levittäjänä.

Päivälehdessä ja Helsingin Sanomissa esiintyvän teknologian kuvaamisen hajanaisuudesta huolimatta, oli niistä löydettävissä joitain suurempia ja yleisempiä linjauksia, jotka sisältyivät moniin eri kirjoituksiin. Yksi merkittävä suurista teknologioista, kuten ilmailua, autoilua, puhelinta ja radiota, sekä niiden kuvaamista yhdistävä tekijä oli kansainvälistä edistystä käsittelevät uutiset ja kirjoitukset. Ulkomaantapahtumien uutisointi oli merkittävää erityisesti kyseisten teknologioiden kehityksen alkuvaiheessa, mikä johtui puhtaasti siitä, että Suomen kehityksestä ei ollut kirjoitettavaa.

Suurten teknologioiden Suomeen saapumisen myötä alettiin niistä kirjoittaa lähes välittömästi, kun tietoa oli saatavilla. Tämä näkyy erityisen hyvin auton kohdalla, jossa siirtymä ulkomaiden kehityksen uutisoinnista Suomen kehityksen uutisointiin tapahtuu nopeasti ja välittömästi. Päivälehdeltä tosin jäivät uutisoi- matta Suomessa nähdyt ensimmäiset autot, mutta jo Helsingin Sanomien ensimmäisissä vuosikerroissa kirjoitettiin Suomen autoilusta erittäin ajankohtaisesti. Autoa käsittelevien kirjoitusten määrä kasvoi huomattavasti vuosien 1903 ja 1905 välisenä aikana ja jatkui tasaisesti aina 1930-luvulle asti.

Ilmailua koskevissa uutisoinneissa keskityttiin pitkään muiden maiden kehityksen kuvaamiseen, ilmailukilpailuihin, lentokoneiden tekemiin ennätyksiin ja lento-onnettomuuksiin, mikä oli seurausta lentokoneen autoa hitaammasta kehi-



tyskaaresta. Lentokone alkoi yleistyä Suomessa vasta 1920-luvulla, eikä siitä tullut samanlaista ilmiötä kuin esimerkiksi polkupyörästä tai autosta. Tästä huolimatta Päivälehdien lukijat, jotka eivät olleet koskaan lentokonetta kohdanneet, saattoivat lukea siitä jo 1890-luvulla. Lukijat pystyivät muodostamaan kirjoitusten avulla kuvan tästä liikennöintiä mullistaneesta teknologiasta, vaikka heillä olisikin mennyt vielä 20 vuotta sen näkemiseen liikkeessä, saati sen kyydissä matkustamiseen. Auton kohdalla aika siitä lukemisen ja sillä matkustamisen välillä oli huomattavasti lyhyempi ja todennäköisyys sellaisen näkemiseen huomattavasti lentokonetta suurempi, jo sitä koskevista ensimmäisistä kirjoituksista lähtien. Ilmailua koskevien kirjoitusten luoma kuva lentämisestä oli myös ongelmallinen. Lukuisat onnettomuuksien ja kuolontapausten uutisoinnit eivät suoranaisesti rohkaise kokeilemaan uutta teknologiaa, vaikka se olisikin muuten mielenkiintoista.

Lentokoneen kehityksen lisäksi Päivälehdien lukijat saivat lukea paljon ulkomailta tapahtuvasta ilmapurjehduksesta ja muusta ilmailun kehityksestä. Tästä huolimatta ilmailu jäi selkeästi muita suuria teknologioita etäisemmäksi. Helsingin Sanomien uutisointi ennen 1920-lukua ei tuonut ilmailua lähemmäksi lukijaa. Uutisointi sisälsi kertomuksia ulkomaiden kehityksestä ja spekulatiivisia sekä idealistisia arvioita Suomen ilmailun kehityksestä. Kirjoittelun luonteeseen vaikutti huomattavasti ilmailun vaativuus muihin suuriin teknologioihin verrattuna. Lentokoneen käyttöönotto oli huomattavasti kalliimpaa ja vaikeampaa Suomen puutteellisen infrastruktuurin vuoksi. Sitä ei voitu vain ottaa käyttöön, toisin kuin autoa, jolle oli valmiita teitä. Lentokone tarvitsi yleistykseen monia muita toimivia rinnakkaisia rakennelmia, kuten esimerkiksi lentokentät.

Ilmailun heikompi asema ja hitaampi juurtuminen näkyivät myös Päivälehdien ja Helsingin Sanomien kirjoittelussa. Lentokenttien rakentamisesta ei juurikaan uutisoitu, eikä kertomuksia lentomatkustamisesta ole kuin muutama. Ilmailusta kirjoitettiin pääsääntöisesti teknologialähtöisesti, jolloin esille tulivat pelkätään teknologian ominaisuudet ja yksittäiset laitteet. Kirjoittelun kansainvälises-

sä vertailussa ilmailun ja autoilun juurtumisen erot tulivat hyvin esille. Ilmailun kohdalla Suomen teknologista kehitystä puolusteltiin ja sitä pidettiin hyvänä, vaikka todellisuudessa se oli vasta alkutekijöissään. Toisaalta autoilun puutteelliset tekijät tuotiin esille ja niihin etsittiin vastauksia ulkomailta, vaikka auto it-sessään ja autotietämys olivat lisääntyneet Suomessa huomattavasti.

Autoilua ja ilmailua koskevien kirjoitteluiden eroavuuksien taustalla vaikutti yksi merkittävä tekijä, mikä nousee esiin kirjoituksista itsestään, mutta joka voidaan myös vahvistaa muun tutkimuksen avulla. Autoilu oli ensisijaisesti siviilikäyttöön suunnattu huviajoneuvo. Lentokonetta kehitettiin ja käytettiin ulkomailla siviilien toimesta, mutta Suomessa se oli ainoastaan Suomen ilmavoimien käytettävissä. Suomen ilmailun kehitystä koskeva kommentointi tapahtui ilmavoimia edustaneen V.A. Vuoren toimesta, joka oli innokas lentosodan kannattaja. Hänellä ei kuitenkaan ollut teknistä koulutusta, saati tietämystä ilmailusta. Suomen ilmailua koskeva uutisointi ei ollutkaan totuudenmukaista, vaan idealistista Suomen kehityksen puolustelua.

Kansainvälisen kehityksen uutisointi ja vertailu Suomen kehitykseen olivat merkittäviä tekijöitä kaikkien tarkasteltujen teknologioiden kohdalla. Vertailevan kirjoittelun taustalla näkyi samanaikaisesti teknologian erityisyyden ja tärkeyden korostaminen sekä tarve olla yhtä hyvä kuin muut. Radion ulkomaista kehitystä ihannoitiin ja ihmeteltiin. Samanaikaisesti Suomen radioverkkoa pidettiin hyvänä, mutta sitä oli jatkuvasti kehitettävä. Teknologiasta kirjoitettiin ikään kuin sillä olisi kaksi erillistä määritystä, jotka vaikuttivat samanaikaisesti. Suomen kehitystä pidettiin erillisenä ja erityisenä, mutta silti sitä verrattiin muihin maihin. Radio ei ollut kansallinen tai ylikansallinen teknologia, vaan se oli jotain niiden väliltä. Ulkomaisen kehityksen korostamisen taustalla saattoi myös vaikuttaa halu kokea toinen kulttuuri. Teknologian avulla voitiin joko matkustaa tai tuoda toinen kulttuuri kotiin osaksi arkea kuvan ja äänen välityksellä.

Merkittävin ja selkein teknologiaa käsittelevän kirjoittelun muutos vuosien 1889 ja 1930 välisenä aikana tapahtuu autoa koskevissa kirjoituksissa. Muutos sijoittuu vuosien 1903–1905 väliseen aikaan ja se on suora seuraus auton yleistymisestä Suomessa. Merkittävän tästä kirjoittelun muutoksesta tekevät sen äkillisyys ja se, ettei autoja tosiasiaassa ollut Suomessa vielä merkittävässä määrin. Autojen vähäisestä määrästä huolimatta autoa käsittelevät kirjoitukset muuttuivat ajankohtaisiksi Suomen autoilua koskevien asioiden uutisoinneiksi, kun ne ennen olivat olleet lukijalle etäisiä ulkomaiden kehityksen ja onnettomuuksien uutisointeja. Autoa kuvattiin osana suomalaista yhteiskuntaa jo hyvin varhaisessa vaiheessa ja sen juurtuminen osaksi yhteiskuntaa käynnistyi nopeasti, vaikka se oli harvinainen vielä 1910-luvun alun Suomessa. Helsingin Sanomissa välitettiin kuvausta autosta, joka on suomalaisten oma teknologia, ”meidän teknologia”. Auton käyttämiselle luotiin yhteisiä sääntöjä ja sitä soviteltiin Suomen ilmastoon sopivaksi, eikä sitä enää määritelty ulkomaiden kehityksen mukaan.

Yleisellä tasolla teknologian kuvaamisen ja esittämisen muutos tapahtui 1920-luvun lopulla. Teknologiaa käsittelevät kirjoitukset lisääntyivät ja niissä alettiin kirjoittaa teknologiasta arkisemmin. Autoa ja erityisesti junaa sekä polkupyörää koskeva kirjoittelu toki oli ollut jo arkipäiväisempää 1900-luvulla, mutta tässä vaiheessa teknologian kehityksestä ja merkityksestä yhteiskunnalle alettiin kirjoittaa kuin teknologia olisi jo kiinteä, erottamaton osa yhteiskuntaa. 1900-luvun alussa teknologian eri ominaisuuksien kuvaaminen oli kylmää luettelointia, mutta 1920-luvun lopulla teknologian kuvaaminen muuttui teknologian ominaisuuksien inhimilliseksi yhteiskunnalliseksi käsittelyksi. Esimerkiksi auton talvikäytön ja radion lähetysoimakkuuden vaihtelevuuden pohdinta olivat teknologian käsittelemistä arkisella, jokapäiväisellä tasolla. Teknologiaa ei kuvattu 1920-luvun lopulla enää etäisenä yksittäisiä ominaisuuksia sisältävänä koneena, muttei myöskään yhteiskuntaan täysin sulautuneena itsestäänselvyytensä.

Teknologian kuvaamisen taustalla on myös nähtävissä teknologisen kehityksen saama positiivinen määrittäminen. *Teknologian kehittymistä* kuvattiin poikkeuksetta

hyvänä asiana, vaikka esimerkiksi auton kirjoitettiin olevan meluisa ja nopeutensa vuoksi vaarallinen. Teknologian kehittymisen uutisoinnin positiivisesta luonteesta huolimatta, saattoi lehden lukija muodostaa teknologiasta aivan päinvastaisen kuvan. Tähän vaikuttivat ilmailu- ja auto-onnettomuuksia käsittelevien uutisten suuri määrä. Lentämistä ei voida pitää 1900-luvun alussa millään muotoa turvallisena, vaikka teknologiana se olikin edistyksellinen. Teknologia onkin jo 1800-luvulta saakka sisältänyt pelkoa aiheuttavia vaarallisuuden ja tuhovoiman käsityksiä, ollen samalla edistyksen ja menestyksen symboli.

Päivälehdien ja Helsingin Sanomien välittämä kuva suurista teknologioista on rajallinen. Tämä korostuu ainakin ilmailun ja autoilun uutisointien kohdalla. Kaikkea ei ole pystytty, haluttu tai ehditty uutisoida. 1800- ja 1900-lukujen vaihteen teknologian tarkastelu on haastavaa, eikä esimerkiksi Suomen ensimmäistä autoa ja sen omistajaa ole onnistuttu varmistamaan. Aikalaisjulkaisut ovat suurimmaksi osin harrastajien ja erilaisten liittojen julkaisemia, eivätkä ne kerro tavallisen arkikäyttäjän kokemuksista. Ihmisten todellisten, subjektiivisten teknologian herättämien kokemusten tarkastelu on kuitenkin mahdollista muistitiedon avulla. Teknologian herättämien kokemusten tarkempi tutkiminen olisi myös mielenkiintoinen jatkotutkimuksen kohde.

1900-luvun alussa teknologia esitettiin ja koettiin hyvin monella eri tavalla. Mainoksissa luotiin ylellistä kuvaa teknologioista, sillä uutuustuotteen potentiaalinen ostaja kuului useimmiten varakkaaseen yläluokkaan. Siinä missä auto oli omistajilleen statussymboli, oli se maalaiselle etäinen, pelottava ja äänekäs kone. Lentokoneen kyvyt ja kehitysmahdollisuudet tiedostettiin hyvin Suomen ilmapuimissa, mutta tavalliselle kansalaiselle ilmailu oli utopistista ja pelottavaa, joskin kiehtovaa. Teknologioiden keskeneräisyydestä huolimatta niiden kiinnostavuusarvo oli erittäin korkea. Tähän vaikutti ajankohtainen teknologian kehityksestä tiedottaminen, jolla voitiin paikata Suomen muita maita hitaampaa teknologioiden juurtumista.

# LÄHTEET

## Alkuperäislähteet

### *Sanomalehdet*

Päivälehti 1889 – 1904.

Helsingin Sanomat 1904 – 1930.

Aura 2.7.1891 no 148.

Hämäläinen 19.10.1895 no 84.

Haminan Sanomat 26.6.1891 no 48.

Keski-Suomi 25.6.1891 no 72.

Keski-Suomi 28.11.1896 no 140.

Lappeenrannan Uutiset 27.6.1891 no 70.

Tampereen Sanomat 1.7.1891 no 76.

Tampereen Uutiset 22.10.1895 no 162.

Pohjalainen 23.6.1891 no 50.

Wiipurin Sanomat 8.9.1899.

Uusi Suometar 10.7.1907 no 155 ja 12.7.1907 no 157.

Uusimaa 26.6.1896 no 49.

Arbetaren 10.7.1907 no 79.

## ***Valokuvat ja leikkeet***

Kuva 1. Olof Sundström, 1931: Auto ja Sääski-lentokone. Autossa istuu Vuoko Knuutila, ensimmäinen suomalainen naislentäjä. Helsingin kaupunginmuseo. <https://www.finna.fi/Record/hkm.HKMS000005%3Akm0023y2> Viitattu 21.9.2015.

Kuva 2. Automobiileja. Suomen ensimmäinen automainos julkaistuna Päivälehdessä. Päivälehti 22.8.1899, nro 211, s 1, viitattu 26.11.2015.

## **Aikalaiskirjallisuus**

### ***Kansalliskirjaston kokoelmat***

Hintaluettelo amerikkalaisista automobileista (1905), Helsinki: Helsingin Moottoritehdas Erkkö & Markoff

Suomen Syklistiliiton ohjesäännöt (1898), Helsinki: Suomen Pyöräilyliitto.

### ***Muut***

Bonsdorff, Wäinö (et al.) (toim.) 1909, Tietosanakirja: 1. osa, A-Confort, Helsinki: Tietosanakirja

Castrén, Jalmar (et al.) (toim.) 1921–1922, Tietosanakirja: 11. osa, Täydennyssosa 1920–1922, Helsinki: Tietosanakirja

Forsman, Jaakko (et al.) (toim.) 1925, Pieni tietosanakirja: 1, A – Isonzo, Helsinki: Otava.

Forsman, Jaakko (et al.) (toim.) 1926, Pieni tietosanakirja: 2, Isopurje-Maskotti, Helsinki: Otava.

Küster, Julius, (Alkuperäinen julkaisuaika ei tiedossa) Das Automobil und seine behandlung, Suomentanut Weilin, Yrjö 1906, Automobiili ja sen Hoito, Helsinki: Weilin.

Weilin, Yrjö 1917: Auto-kirja. automobiilin hoito ja kuljetus. Kustannusosakeyhtiö Otava: Helsinki

## Tutkimuskirjallisuus

Airaksinen, Timo (2003): Tekniikan suuret kertomukset: filosofinen raportti. Helsinki, Otava.

Alameri, Mikko (1979): Suomen rautatiet. Wien: Slezak

Alasuutari, Pertti (1999): Laadullinen tutkimus. Tampere: Vastapaino.

Alasuutari, Pertti (2011): Laadullinen tutkimus 2.0. Tampere: Vastapaino.

Aromaa, Jari (2013): Korroosion ja korroosioneston historia. Espoo: Aalto yliopisto.

Burke, Peter (2008): What is Cultural History? Cambridge: Polity.

Carolyn, Marvin (1988): When old technologies were new: Thinking about electric communication in the late nineteenth century. New York: Oxford University Press.

Chandler, Daniel (1995): "Technological or Media Determinism". <http://visual-memory.co.uk/daniel/Documents/tecdet/> viitattu 20.7.2015.

Charmaz, Kathy (2006): Constructing grounded theory: a practical guide through qualitative analysis. London: Sage.

Försti, Teija (2013): Vauhtikausi: autoilun sukupuoli 1920-luvun Suomessa. Väitöskirja, Turku: Turun yliopisto.

Grönman, Heidi, Koskinen, Ilpo ja Repo, Petteri (2006): Innovaatioiden kotiutuminen. Helsinki: Edita Prime Oy.

Heikkerö, Topi (2009): Tekniikka ja etiikka- Johdatus teoriaan ja käytäntöön. Tekniikan Akateemisten Liitto TEK ry, Helsinki.  
<https://www.tek.fi/cmism/browser?id=workspace%3A//SpacesStore/8ee22ea3-8b6d-4d8a-9c2d-f99d9eec092e&type=popup&caller=widget> viitattu 16.8.2015.

Jokinen, Arja & Juhila, Kirsi & Suoninen, Eero (1993): Diskurssianalyysin aakokset. Tampere: Vastapaino.

Kaarna, Pertti (1989): Ajetaanpa automobiililla: Suomen Automobiili-Historiallinen Klubi 1959 – 1989, Suomen automobiili-historiallinen klubi: Helsinki

Keskinen, Kalevi & Partonen, Kyösti & Stenman, Kari (2005): Suomen ilmavoimat 1 1918–1927. Espoo: Kustannusliike Kari Stenman.

Kero, Reino ja Kujanen, Hannu (toim.) (1989): Kivikirveestä tietotekniikkaan: tekniikan sosiaalishistoriaa kivikaudesta nykypäivään. Turku: Turun yliopiston historian laitos.

Kilpiö, Kaarina; Kurkela, Vesa ja Uimonen, Heikki (2015); Koko kansan kasetti: C-kasetin käyttö ja kuuntelu Suomessa. Helsinki: SKS.

Koukkunen, Kalevi (1999): "Automobiili – hyrysysty vai menolainen?" julkaistu lehdessä Hyrysysty-menolainen; kerholehti 5/1999. Tampere: SA-HK Tampereen kerho ry.

Laaksonen, Esko (1994): Herraklubista koko kansan autoliitoksi. Autoliitto 1919–1994. Autoliitto ry, Gummerus, Jyväskylä.

Lemola Tarmo & Honkanen Petri (toim.) (2004): Innovaatiopolitiikka – Kenen hyväksi, keiden ehdolla?. Helsinki, Gaudeamus.

Marx, Leo & Merrit, Roe Smith (toim.) (1994): Does Technology Drive History? The Dilemma of Technological Determinism. Cambridge: MIT Press

Metsämuuronen, Jari (toim.) (2006): Laadullisen tutkimuksen käsikirja. Helsinki: International Methelp ky.

Michelsen, Karl-Erik (2000): "Onko teknologialla menneisyyttä?". Teoksessa: Lemola Tarmo (toim.); Näkökulmia teknologiaan. Helsinki: Gaudeamus, 62–89.

Michelsen, Karl-Erik (2012): "Teknologian historia – Virkeä keski-ikäinen tieteenala". Julkaisussa: Tekniikan Waiheita 4/2012, s. 32–37.

Michelsen, Karl-Erik (2014): "Teknologian historian grand old man on poissa: Thomas P. Hughes 1923-2014: [in memoriam]". Julkaisussa: Tekniikan Waiheita 1/2014, s. 82-83.

Misa, Thomas J. (2004): Leonardo to the Internet : technology & culture from the Renaissance to the present. Baltimore : Johns Hopkins University Press.

Männistö-Funk, Tiina (2014): Itse tehty moderni. Gramofoni, polkupyörä ja valokuvaus suomalaisten elämässä 1880-luvulta 1940-luvulle. Väitöskirja, Turku: Turun yliopisto.

Nicols, Fox (2002): Against the machine: the hidden Luddite tradition in literature, art, and individual lives. Island Press/Shearwater Books: Washington, DC.

Nye, David E. (1990): Electrifying America: Social Meaning of a New Technology, 1880-1940. London, England: the MIT press.

Nykänen, Panu (2002): Teknologian menneisyyttä jahtaamassa. Helsinki: Helsingin insinöörit.

Oktay , Julianne S. (2012): Grounded theory. Oxford: Oxford University Press.

Ortega y Gasset, José (1939): Meditación de la técnica. Suomentanut Immonen Antti (2006): Ajatuksia tekniikasta. Tampere: Eurooppalaisen filosofian seura ry.



Paju, Petri (2005): "Anna porvarille sähköä!: Carolyn Marvinin *When Old Technologies Were New*". Teoksessa: Kärki, Kimi & Järvinen, Hanna (toim.), Avaintekstejä kulttuurihistoriaan. Turku: Turun yliopisto, 194–203.

Paju, Petri (2008); "Ilmarisen Suomi" ja sen tekijät: matematiikkakonekomitea ja tietokoneen rakentaminen kansallisena kysymyksenä 1950 luvulla. Väitöskirja, Turku: Turun yliopisto.

Paju, Petri (2010): "THE FINNISH SOCIETY FOR THE HISTORY OF TECHNOLOGY AND ITS JOURNAL TEKNIIKAN WAIHEITA milestones, 1980–2010". Julkaisussa: Tekniikan Waiheita 2/2010, s. 5 – 11.

Pantzar, Mika (1996): Kuinka teknologia kesytetään. Helsinki: Kustannusosakeyhtiö Tammi.

Peltonen, Matti (toim.) (1990): Arki ja murros – Tutkielmia keisariajan lopun Suomesta. Jyväskylä: Gummerus.

Puolustusministeriön Sotahistoriallisen toimisto (1938): Suomen jääkärien elämäkerrasto 1938. WSOY: Porvoo

Saaranen-Kauppinen, Anita & Puusniekka, Anna (2006): KvaliMOTV - Menetelmäopetuksen tietovaranto [verkkojulkaisu]. Tampere: Yhteiskuntatieteellinen tietoarkisto [ylläpitäjä ja tuottaja]. <<http://www.fsd.uta.fi/menetelmaopetus/>>. Viitattu 2.1.2016.

Saarikoski, Petri (2004): Koneen lumo. Jyväskylän yliopisto: Nykykulttuurin tutkimuskeskus.

Salmi, Hannu (1996): Atoompommilla kuuhun! Tekniikan mentaalihistoriaa. Helsinki: Edita.

Salokangas Raimo & Tommila, Päiviö (1998): Sanomia kaikille: Suomen sanomalehdistön historia. Helsinki: Edita.

Suominen, Jaakko (2003): Koneen kokemus. Tampere: Tammer-Paino Oy.

Suominen, Jaakko (2005). "Teknologian tilat ja tarinat: David Nye teknologian kulttuurihistorioitsijana". Teoksessa: Kärki, Kimi & Järvinen, Hanna (toim.): Avaintekstejä kulttuurihistoriaan. Turku: Turun yliopisto, 204–218.

Sotaja, Kaj (2009): Kehittyvä ihmiskunta. Helsinki: Hakapaino.

Sotatieteen Laitoksen Julkaisuja XIV (1975): Suomen jääkärien elämäkerrasto 1975. Helsinki: Jääkäriliitto.

Strauss, Anselm & Corbin, Juliet (1990/1998): Basics of Qualitative Research: grounded theory procedures and techniques. Newbury Park: Sage.

Raunio, Jukka (2005): Valtion Lentokonetehdaan historia. Osa 1: Pioneerivuodet 1921–1932. Forssan Kirjapaino Oy, Forssa,

Remes, Liisa (2006): "Diskurssianalyysin perusteet". Teoksessa: Metsämuuronen, Jari (toim.) Laadullisen tutkimuksen käsikirja. s. 285–374.

Talsi, Noora (2014): Kodin koneet: teknologioiden kotouttaminen, käyttö ja vastustus. Väitöskirja, Joensuu: Itä-Suomen yliopisto.

Teknologiateollisuus ry:n artikkelikokoelma (2010): Ihminen ja teknologia – Hyvän vuorovaikutuksen suunnittelu. Tampere, Tammerprint Oy.

Tommila, Päiviö (päätoimittaja) (1987): Suomen lehdistön historia 2: Sanomalehdistö suurlakosta talvisotaan. Kuopio: Kustannuskiila OY.

Uola, Mikko (1994): Suomen Ilmailuliitto 75 vuotta 1919–1994. Helsinki: Suomen Ilmailuliitto.

Valta, Reijo (2006): Valtameren takaa ja lähempääkin pohjoisen kaduille. Jyväskylä: Kopijyvä.

Vehviläinen, Marja (1997): Gender, Experties and Information Technology. Tampere: University Of Tampere.

Vähäpesola, Johanna (2009): Uhka miehisyydelle ja ammatille – Naiset tekniikan opiskelijoina ja asiantuntijoina Suomessa 1879–1939. Historian pro gradu – tutkielma, Tampereen yliopisto.

Zetterberg, Seppo (2001): Eero Erkkö. Helsinki: Otava.

Bijker, Wiebe E.; Hughes, Thomas P. & Pinch, Trevor (toim.) (1989/1999): The Social Construction of Technological Systems. Cambridge, Massachusetts: The MIT Press.

## **Internet-lähteet, biografiat ja henkilötiedot**

Ilmavoimien komentajat, henkilötiedot: "Väinö Aleksanteri Vuori".  
<http://www.puolustusvoimat.fi> viitattu 20.2.2016

Koukkunen, Kalevi (2011): "Miksi automobiilista ei tullut hyrysyä?", Kotimaisen kielten keskus: Kielikello: Kielenhuollon tiedotuslehti  
<http://www.kielikello.fi/index.php?mid=2&pid=11&aid=2369> viitattu 20.1.2016.

Kulha, Keijo K (6.6.2003): "Erkkö, Eero". Kansallisbiografia-verkkojulkaisu. Helsinki: Suomalaisen Kirjallisuuden, Seura viitattu 15.1.2016.

Kuluttajatutkimuskeskuksen henkilökuntaesittely Mika Pantzarista,  
<http://www.kuluttajatutkimuskeskus.fi/index.phtml?s=104>, viitattu 3.5.2014.

Lappeenrannan teknillisen yliopiston erillislaitoksen Etelä-Karjala-instituutin henkilökuntaesittely Karl-Erik Michelsenistä,  
<http://www.lut.fi/fi/eki/contact/staff/department/sivut/kallemichelsen.aspx>, Viitattu 3.5.2014.

Mauranen, Tapani (3.4.2006): "Nikolajeff, Sergei junior". Kansallisbiografia-verkkójulkaisu. Helsinki: Suomalaisen Kirjallisuuden Seura, viitattu 15.1.2016.

Myllyntaus, Timo & Männistö, Tiina & Jalonen, Riikka (2007): "Finnish History of Technology at the Turn of the Millennium." ICOHTEC Country report  
<http://www.icohtec.org/publications-reports-finland.html>, viitattu 20.1.2016.

<http://www.hssaatio.fi/historiikki/#/14/>, viitattu 12.12.2015