

JYU DISSERTATIONS 343

Reijo Valta

Koeajoja

Auton käyttöönotto
Suomessa 1900–1918



UNIVERSITY OF JYVÄSKYLÄ
FACULTY OF HUMANITIES AND
SOCIAL SCIENCES

JYU DISSERTATIONS 343

Reijo Valta

Koeajoja

Auton käyttöönotto Suomessa 1900-1918

Esitetään Jyväskylän yliopiston humanistis-yhteiskuntatieteellisen tiedekunnan suostumuksella
julkisesti tarkastettavaksi Historica-rakennuksen salissa H320
tammikuun 15. päivänä 2021 kello 12.

Academic dissertation to be publicly discussed, by permission of
the Faculty of Humanities and Social Sciences of the University of Jyväskylä
in building Historica, auditorium H320 on January 15, 2021 at 12 o'clock noon.



JYVÄSKYLÄN YLIOPISTO
UNIVERSITY OF JYVÄSKYLÄ

JYVÄSKYLÄ 2021

Editors

Jari Ojala

Department of History and Ethnology, University of Jyväskylä

Timo Hautala

Open Science Centre, University of Jyväskylä

Copyright © 2021, by University of Jyväskylä

Permanent link to this publication: <http://urn.fi/URN:978-951-39-8477-9>

ISBN 978-951-39-8477-9 (PDF)

URN:ISBN:978-951-39-8477-9

ISSN 2489-9003

ABSTRACT

Valta, Reijo

Test Drives: Introducing the Car to Finland, 1900-1918

Jyväskylä: University of Jyväskylä, 2021, 156 p.

(JYU Dissertations

ISSN 2489-9003; 343)

ISBN 978-951-39-8477-9

In Finland the use of automobiles started at the beginning of 20th century, which was later than in the neighbouring countries. This was partly due to the fact that local roads were not well suited for this new mode of travel, and in Finland there was also a reluctance to replace horse travel with this new means. The first Finnish automobile import company, the Turku-based Ab Victor Forselius Oy, tried to introduce automobiles to be used in conjunction with the city trams in Turku, as well as with the coach system in the entire country. Neither suggestion generated much interest.

By 1905 the automobile and its potential uses had become more widely known through the media, and people were beginning to see the car as quite useful or even as a source of livelihood; it would enhance the freedom of movement and, in comparison to other modes of transport, it would double the speed of travel. The spring 1906 saw an increase in applications for professional taxi permits.

Any further development in automobile use in Finland was, however, interrupted by the First World War. Most of the vehicles owned by Finns were expropriated by the Russian army for their own use. This resulted in coaching services and private car use, which had been started before the war, in being considered merely as test drives. However, wider public discussions about automobile users and their role in the city and road traffic had been initiated. Previous to the introduction of the car, traffic regulations had been locally stipulated within each city and county. With more cars expected on the roads, it was seen that unified, country-wide regulations would need to be in place.

This novel mode of transport entering the public space triggered emotional as well as opinionated responses, which resulted in action at different levels of society. The articles and the introduction of the dissertation discuss this socio-technical change from different perspectives. For example, there is an examination of the interest of professional coaching service providers towards the use of the car. There is research into the hopes articulated through science fiction for this new mode of transport, and there is an investigation of the efforts made in northern parts of the country to improve mobility as well as a look into the safety of Helsinki as a residential area.

Keywords: automobilism, technological change, road traffic

TIIVISTELMÄ

Valta, Reijo

Koeajoja: Auton käyttöönotto Suomessa 1900-1918

Jyväskylä: University of Jyväskylä, 2021, 156 s.

(JYU Dissertations

ISSN 2489-9003; 343)

ISBN 978-951-39-8477-9

Autoilu alkoi Suomessa aivan 1900-luvun alussa kaikkia naapurimaita myöhemmin. Osin syynä oli suomalaisten maanteiden sopimattomuus uudelle liikennevälineelle ja osin haluttomuus korvata käytössä olleita hevosliikenteen muotoja alkuajojen hevoseettomilla vaunuilla. Suomen ensimmäisen autojen maahantuoja, turkulainen Ab Victor Forselius Oy, yritti tarjota autoa Turun joukkoliikenteeseen raitiovaunujen rinnalle ja koko maan kattavan kyytilaitoksen käyttöön, mutta kumpikaan ehdotus ei herättänyt kiinnostusta.

Kun vuoden 1905 tienoilla markkinoilla olevat automallit ja autojen käyttömahdollisuudet olivat muun muassa tiedotusvälineiden kautta tulleet tutummiksi, niin autoilu alettiin Suomessakin nähdä mahdollisena elinkeinona tai hyödyllisenä apuvälineenä. Tähän vaikuttivat ajatukset liikkumisen vapaudesta ja auton lupaamasta vauhdikkaasta, aikaisempiin liikennevälineisiin verrattuna yli kaksinkertaisesta nopeudesta. Keväällä 1906 haettiin runsaasti ammattiautoilulupia ympäri Suomen.

Ensimmäinen maailmansota katkaisi autoilun kehityksen Suomessa. Suurin osa suomalaisten omistamista autoista pakko-ostettiin Venäjän armeijan käyttöön. Ennen sotaa alkaneet autoiluyritykset, niin ammatti- kuin yksityisliikenteessä, jäivät koeajoiksi. Käyttöön otetut autot aloittivat kuitenkin yhteiskunnallisen keskustelun, joka määritteli miten autoilijat myöhemmin määriteltiin osaksi katu- ja maantieliikennettä. Ennen autoa liikennettä oli säännelty paikallisesti, kaupungeittain ja lääneittäin. Autoilun asettamien odotusten myötä päädyttiin siihen, että yhtenäiset, koko valtakuntaa koskevat liikennesäännöt olisivat parempi ratkaisu.

Julkiseen tilaan mahdollisesti tuleva uusi liikenneväline herätti tunteita, mielipiteitä ja toimintaa laajasti yhteiskunnan eri kerroksissa ja tasoilla. Väitöskirjan artikkeleissa ja johdanto-osassa on käsitelty sosioteknologista muutosta monilta eri tasoilta, muun muassa kyytilaitoksen toimijoiden kiinnostusta käyttää autoa, suomalaisen tieteiskirjallisuuden kautta lausuttuja toiveita tulevaisuuden liikennevälineelle, pohjoissuomalaisten yrityksiä parantaa liikenneyhteyksiään ja Helsingin turvallisuutta asuinympäristönä.

Avainsanat: autoilu, teknologinen muutos, maantieliikenne

Author's address Reijo Valta
Department of History and Ethnology
University of Jyväskylä
reijo.valta@jyu.fi
ORCID 0000-0002-2384-6071

Supervisors Professor Jari Ojala
Department of History and Ethnology
University of Jyväskylä

Professor Juha-Antti Lamberg
Department of History and Ethnology
University of Jyväskylä

Academy Research Fellow Pasi Nevalainen
Aalto University

Reviewers Docent Panu Nykänen
University of Helsinki

Docent Marko Nenonen
Faculty of Social Sciences, History, Philosophy and Literature
Tampere University

Opponent Docent Panu Nykänen
University of Helsinki

ESIPUHE

Kymmenen vuotta sitten taloushistorian professori Ilkka Nummelan merkkipäivä lähestyi ja vanhan tavan mukaan kollegat ja ystävät suunnittelivat hänelle juhla-kirjaa. Sain kirjoituskutsun muiden oppilaiden tapaan, ja se muistutti keskeneräisistä opinoista. Artikkelien kirjoittaminen osoittautui toimivaksi tavaksi tehdä tutkimusta osa-aikaisesti. Artikkelimuoto tuntui olevan myös vastaus jumiin jääneelle tutkimustyölle. Lopputulokseen olen valinnut viisi tutkimusongelmaa parhaiten valaisevaa artikkelia, ne on julkaistu alkujaan vuosina 2014–2015 ja 2018. Palaset yhteen sitovaa johdanto-osaa olen kirjoittanut kesästä 2019 lähtien.

Kiitokset kuuluvat Pentti Roiton säätiölle, jonka tuen turvin saatoin aloittaa liikennehistoriallisen tutkimuksen ja Suomen Kulttuurirahaston hoitamalle Eero Hämäläisen rahastolle, joka tuki jatko-opintojen aloittamista. Opintojen aloittamisesta on kulunut pari vuosikymmentä, ja apurahaselvitys olisi pitänyt toimittaa jo vuosia sitten. Kiitokset luottamuksesta, nyt viimein saan saatettua loppuun tuolloin lupaamani. Kiitokset myös omalle laitokselle viimeistelyapurahasta.

Autoaiheisten teosten esittelyteksteissä on ollut tapana kertoa tekijän oma autoiluhistoria. En petä odotuksia. Ensimmäinen autoni oli Renault 12 L, rekisterinumero KTJ-70, vuosimalli 1970, hankintahinta 2 300 markkaa. Auto oli viimeistä vuosikertaa, jossa ei tarvinnut olla turvavöitä. Isäni Aatos Valta (1940–2018) osti auton käyttööni keväällä 1986, jotta pääsisin kulkemaan kesätöihin Kuopioon. Samana kesänä kävin autolla Jyväskylän yliopistossa pääsykokeissa ja syyskuun alussa sillä lähdin akateemisten opintojen tielle.

Renault palveli hyvin melkein kymmenen vuoden ajan. Jo 1980-luvulla puhuttiin kasvihuonekaasuista ja öljyn loppumisesta, ja siksi olin nuoruuden varmuudella päättänyt vanhan Renun riittävän eliniäkseni. Pari suurempaa remonttia autoon teetin, mutta kun moottorin venttiilit kärehtivät toistamiseen vuoden sisään uudistetun lyijyttömän bensiinin vuoksi, niin vedin auton vanhempieni metsän laitaan. 2000-luvulla myin sen kuopiolaiselle autoharrastajalle 40 eurolla. Ostaja oli tyytyväinen siitä, että kaikki auton paperit olivat tallessa ja omistushistoria selkeä. Ehkä Renault tulee vielä joku päivä konservoituna ja säilyttäen entisöitynä vastaan.

Perustutkinto-opintojen ajan Renaultini oli viikot parkissa Historica-rakennuksen vieressä. Pian sain kuulla, että professori Jorma Tiaisella (1932–2010) oli ollut 1970-luvulla samanlainen auto. Tosin Tiaisen auto oli ollut varustellumpi 12 TL -malli, ranskalainen, ei Romaniassa valmistettu kopio. Ranskasta oli minunkin.

Kiitokset kuuluvat myös ohjaajille professori Ilkka Nummelalle, professori Jari Ojalalle, professori Juha-Antti Lambergille ja akatemiaturkija Pasi Nevalaiselle. Esitarkastajat dosentti Panu Nykänen ja dosentti Marko Nenonen antoivat arvokkaita huomioita, jotka paransivat lopputulosta. Nykäselle kiitos myös vastaajajänä toimimisesta. Ilman perheen tukea ja kannustusta työ olisi ollut paljon ankeampaa. Kiitos Mari, Liina ja Kukka.

Maaningalla joulukuussa 2020

Reijo Valta

KUVIOT

Kuvio 1.	Bensiinikäyttöiseen autoon johtanut tekninen kehityskaari.	23
Kuvio 2.	Miten laajan teknologisen järjestelmän perusteknologia vaihtuu.	25
Kuvio 3.	Eri liikennemuodot Journal of Transport Historyn artikkeleissa. .	29
Kuvio 4.	Eri liikennemuotojen jakautuminen brittiläisissä liikennettä käsittelevissä tieteellisissä artikkeleissa 1952-1986.	32
Kuvio 5.	Eri liikennemuodot Technology & Culture -lehden artikkeleissa 1990-2019	33
Kuvio 6.	Helsingin poliisilaitoksella rekisteröidyt autot 1907-1915.	74
Kuvio 7.	Auto-sanojen käyttö suomalaisessa lehdistössä vuoteen 1925.	84

TAULUKOT

Taulukko 1.	Keskeisiä auton käyttöönottoa käsitteleviä tieteellisiä artikkeleita.	36
Taulukko 2.	Autoilun vaiheita aikajanalla.	137

KUVAT

Kuva 1.	Akseli Gallen-Kallela, Autoliike S. Nikolajeff jr:n juliste (litografia), 1907.	12
Kuva 2.	Victor Forseliuksen vuonna 1900 suomalaisille tarjoamat Benzin automallit.	52
Kuva 3.	Karttulan Syväniemen ja Kuopion Mömmölänlahden (nyk. Kaislaistenlahti) välillä kulkenut Annikki	63
Kuva 4.	Filippo Tommaso Marinetti, Zang Tumb Tuum Adrianopoli ottobre 1912, 1914.	65
Kuva 5.	Sivu Joensuun poliisilaitoksen arkistossa pika-ajuriluettelon yhteydessä säilyneestä automobiililuettelosta.	72
Kuva 6.	NAG-lastiauto.	93
Kuva 7.	Automainos Suomen Urheilulehdestä vuodelta 1911	94
Kuva 8.	Höyryauralaitos toiminnassa.	98
Kuva 9.	Hjalmar Linderin vakioilmoitus Mercator-lehdessä vuonna 1912. .	101
Kuva 10.	Kauppaneuvos Victor Forseliuksen automainos Åbo Underrättelserissä 8.4.1900.	103
Kuva 11.	Automobiilin ohjaajan elämä. Urheilulehdessä 1909 julkaistu pilakuva.	114
Kuva 12.	1600-luvulla linjattu Simonkylän museotie kulkee useiden pihapiirien läpi.	122
Kuva 13.	1920-luvun alun autotyyppejä.	132

KARTTA

Kartta 1.	Itämeren alueen maihin hankitut ja valmistetut ensimmäiset autot.	13
-----------	--	----

SISÄLLYS

ABSTRACT

TIIVISTELMÄ

ESIPUHE

KUVIOT JA TAULUKOT

KARTTA

SISÄLLYS

1	JOHDANTO	13
1.1	Teknologian historia ja laajat teknologiset järjestelmät	14
1.2	Monitasoinen prosessi	21
1.3	Liikennehistoria ja autot	27
1.4	Tutkimuskysymys	40
1.4.1	Autojen sovittaminen vallitsevaan liikennejärjestelmään	41
1.4.2	Haaveiden liikkumismuodot	42
1.4.3	Viranomaisten suhtautuminen autoihin	44
1.4.4	Autojen herättämät tunnereaktiot	45
1.4.5	Varhaiset autot paikallishistorioissa	46
1.5	Ristiriidat ja vuorovaikutukset auton käyttöönnotossa	47
2	AUTOILUN HISTORIAN TUTKIMISEN ONGELMIA	53
2.1	Liikenne on rajojen ylittämistä	54
2.2	Suomalaisia autohistorioita	56
2.3	Auto käyttöön	58
2.3.1	Leikkikalua ja hyötykäyttöajoneuvo	60
2.3.2	Autot ja autoilu	64
2.4	Autoilun historian lähteet	68
2.4.1	Järjestyspoliisin asiakirjat	71
2.4.2	Autoilun säännöt	76
2.4.3	Lehtikirjoittelu	81
2.4.4	Aikalaiskirjallisuus	86
2.4.5	Elokuvat	88
2.4.6	Yritysarkistot	90
3	VUOROVAIKUTUKSIA SUOMALAISEN AUTOILUN SYNNYSSÄ	95
3.1	Suomalaisen autokulttuurin varhaiset vaikuttimet	96
3.1.1	Nizzan autoilijat	97
3.1.2	von Nottbeckit edustavat	99
3.1.3	Linderin laajasti tunnetut autot	100
3.1.4	Porvariston menestyksen avaimet	102
3.2	Vossikkakuskit ja taksit ennen ensimmäistä maailmansotaa	105
3.2.1	Järjestäytyneet ajurit	106
3.2.2	Ensimmäiset taksit ja viranomaiset	108
3.2.3	Ajuri ja autot	109
3.2.4	Vossikat ja taksikuskit	116

3.3	Auto-onnettomuuskuolemien uutisointi	117
3.3.1	Lasten ja eläinten uhka	119
3.3.2	Erilainen auto-onnettomuusutinen	123
3.3.3	Voiko autoon ja sen kuljettajaan luottaa?	125
3.3.4	Miten auton aiheuttamaa kuolema kuvattiin?	128
4	REISSUN JÄLKEEN	133
5	LÄHTEET JA KIRJALLISUUS	141
5.1	Arkistot	141
5.2	Painetut lähteet.....	142
5.3	Kirjallisuus	144

HAKEMISTO

ALKUPERÄISET JULKAISUT

Reijo Valta, Kyytejä autolla – Automobiili kyytilaitoksen palveluksessa ennen vuotta 1914. *Faravid* 39(2015a), 47-61.

Reijo Valta, Siis automobiileja... Auto suomalaisessa tieteiskirjallisuudessa ennen vuotta 1914. *Faravid* 40(2015b), 149-162.

Reijo Valta, Orastavan autoilun jäljillä – Pohjois-Suomen viranomaiset varhaista autoilua tukemassa ja valvomassa, teoksessa *Keskus ja periferia muuttuvassa maailmassa* (toim. Kari Alenius ja Olavi K. Fält). *Studia Historica Septentrionalia* 70. PSHY, Oulu 2014, 229-243.

Reijo Valta, Hurjaa ajoa Eläintarhantiellä vuonna 1907. *Faravid* 38(2014), 115-126.

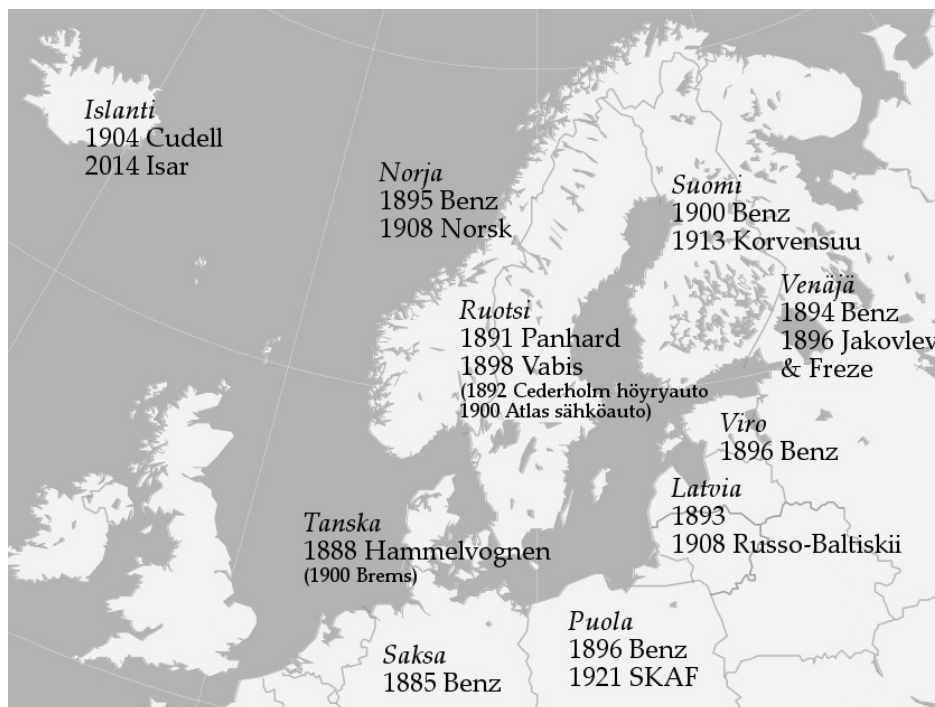
Reijo Valta, Hevosista hevosvoimiin – Autoliikenteen alkuvaiheet suomalaisissa maakunta- ja paikallishistorioissa. *Faravid* 45(2018), 49-63.



Kuva 1. Akseli Gallen-Kallela, Autoliike S. Nikolajeff jr:n juliste (litografia), 1907.

1 JOHDANTO

Suomessa autoista ja autoilusta kiinnostuttiin naapurimaihin verrattuna varsin myöhään. Itämeren rantamaista Suomi oli viimeinen maa, jossa auto otettiin käyttöön. Uuden teknologian leviäminen oli maantieteellisesti hidasta, vaikka nykyaikainen auto kehitettiin yhdessä Suomen tärkeimmässä kauppakumppanimaassa, Saksassa vuonna 1885¹. Auton matka Itämeren eteläpäästä Suomenlahden pohjoisrannalle kesti lopulta viisitoista vuotta.



Kartta 1. Itämeren alueen maihin hankitut ja valmistetut ensimmäiset autot.

1 Ensimmäisestä autosta ja sen määrittelystä on keskusteltu paljon. Varhaisempia mahdollisuuksia ensimmäiseksi autoksi ja lentokoneeksi on koennut Ari Lampinen, Benzin auton ja Wrightien lentokoneen roolimallit maailman ensimmäisinä. *Tekniikan Waiheita* 2011:2, 33–39.

Edellisen sivun karttaan on merkitty minä vuonna Suomen lähipiiriin kuuluvissa maihin on hankittu ensimmäinen auto ja ensimmäisen omaa tuotantoa olevan auton valmistuminen. Tanskalaisten Hammel-vaunu oli omaa tuotantoa, tosin sitä tehtiin vain yksi kappale. Brems-autoja valmistettiin suuremmassa mitassa. Ruotsin ensimmäinen auto tuotiin Göteborgin messuille. Tuon Panhardin kori oli tehty Ranskassa ja moottori Saksassa. Latvian Riiassa oli yksi Venäjän teknologisista keskuksista, Russo-Balt oli keisarillisen Venäjän tärkein autotehdas. Moskovaan ensimmäinen Benz tilattiin vuonna 1894, seuraavana vuonna autoja oli myös Odessassa ja pääkaupunki Pietarissa. Jälkimmäisessä tehtiin ensimmäinen venäläinen auto.

Suomeen auto tuotiin ensimmäisen kerran toukokuussa 1900. Uudenkaupungin automuseossa oleva Korvensuun mallikappale oli ensimmäinen täällä valmistettu auto. Aluksi autoon suhtauduttiin nihkeästi, mutta mielialat muuttuivat vuoden 1905 jälkeen ja Suomi kuroi nopeasti jälkeenjääneisyytensä. Mutta näistä tarkemmin jatkossa.

1.1 Teknologian historia ja laajat teknologiset järjestelmät

Teknologian historia tuntee lukuisan määrän keksintöjä, jotka olisivat tarjonneet ainakin keksijöidensä mielestä helpotusta ihmisten arkeen ja työhön, mutta niitä ei ole otettu käyttöön. Kuluttajan näkökulmasta uusi teknologia oli monella tavalla riski: hankintahinta, luotettavuus, korjauspalvelut, yleinen hyväksyttävyyys, kilpailevat tekniset ratkaisut ja palvelut, olemassa oleva infrastruktuuri ja käyttökustannukset saivat monet miettimään kannattaako siirtyä uuteen tapaan hoitaa asioita. Ja jos entiset tavat toimia tuntuivat sujuvan ja olivat muodostuneet ongelmatomiksi arkisiksi rutiineiksi niin uuteen siirtymistä harvemmin harkittiinkaan. Kokeilijoita ihmiskunnassa on kuitenkin riittänyt, aina joku on halunnut testata ratkaisiko pitkään vaivannut ongelma uudella teknologialla tai joku on halunnut uuden tavan tehdä vanhaa tuttua asiaa, ja kaikkea siltä väliltä. Kuitenkaan tietyn teknologian käyttöönotto ja leviäminen ei ole pelkästään yksittäisten kuluttajien tekemä ratkaisu.

Tässä tutkielmassa teknologialla tarkoitetaan tietoon pohjautuvaa tapaa toimia, tehdä asioita, muokata elinympäristöä ja käyttää sitä hyväkseen. Teknologia on välineellinen tapa tehdä, tämän tutkielman tapauksessa liikkua paikasta toiseen. Yleensä teknologian piiriin kuuluvaksi ei ole laskettu tekemisen päämäärää (mistä paikasta mihin), vaan ainoastaan tekemisen tapa, liikkumisen käytäntö, miten on liikuttu. Teknologia ei kuitenkaan ole suppeassa mielessä (koneellista) valmistamista, vaan jonkin asian valmistamisen taitoa ja tietoa. Donald Cardwell on määritellyt teknologian historialle kolme mahdollista lähtökohtaa: teknologian historiaa voi tutkia²

2 Teknologian, tekniikan ja teknologian historian määrittelyistä on käyty laajaa keskustelua. Esimerkiksi Albrecht Timm, *Einführung in die Technikgeschichte*. Walter de Gruyter, Berlin und New York 1972; Donald Cardwell, *History of Technology*. Fontana,

- 1) teknologian näkökulmasta (teknologiaa itsessään; koneiden, toimintatapojen kehitystä)
- 2) taloushistorian näkökulmasta (teknologian tuomaa taloudellista kasvua, vaikutuksia ihmisten välisiin suhteisiin ja kulttuuriin) tai
- 3) tieteen historian näkökulmasta (esimerkiksi innovaatioprosessien laatu).

Teknologian historian lähtökohdaksi tässä tutkielmassa on otettu taloushistorian näkökulma, se, miten ajan kuluessa jonkun asian (liikkumisen) hoitamiseen käytetyt teknologiat ovat muuttuneet ja miten se on vaikuttanut yhteiskuntaan. Liikenne puolestaan on tavaroiden ja ihmisten kuljettamista paikasta toiseen erilaisin tavoin ja kulkuneuvoin.

Tekniikan³ filosofiassa on pohdittu, että onko teknologia ihmisen hallittavissa oleva ilmiö vai toteuttaako se väijäämättä omalakisesti kehitystään tai onko tekniikka pelkästään siunaukseksi ihmiskunnalle.⁴ Tekniikan filosofiaa tutkinut Don Ihde näkee, että vastaus ei ole mustavalkoinen. Hänen mukaansa teknologioiden käytön ja yhteiskunnallisen kehityksen välillä on aina jonkinasteinen vastavuoroisuus. Ihmisillä on omien historiallisten olosuhteiden sallima mahdollisuus vaikuttaa molempiin, ja siten teknologiat ovat monisyisiä kulttuurisia ja sosiaalisia

London 1994; Ervan G. Garrison, *History of Engineering and Technology: Artful Methods*, 2nd edition. CRC Press, Boca Raton 1998; Arnulf Grübler, *Technology and Global Change*. Cambridge University Press, Cambridge 1998; Ulrich Wengenroth, *Mitä on tekniikan historia?* (suom. Panu Nykänen, Tiina Trönqvist ja Jaakko Suominen). *Tekniikan Waiheita* 2000:2, 14–23; Sampsa Hyysalo ja Jaakko Suominen, Teknologian tutkimuksen olemusta pohtimassa. *Tekniikan Waiheita* 2000:2, 24–30; Andrew Barry, *Political Machines: Governing a Technological Society*. Athlone Press, London and New York 2001; Carroll W. Pursell, *The Machine in America: A Social History of Technology*, 2nd edition. The Johns Hopkins University Press, Baltimore 2006; David Edgerton, *The Shock of the Old: Technology and Global History Since 1900*. Oxford University Press, Oxford and New York 2007; Wolfgang König, *Technikgeschichte: eine Einführung in ihre Konzepte und Forschungsergebnisse*. Franz Steiner, Stuttgart 2009; Kurt Möser, *Grauzonen der Technikgeschichte*. KIT Scientific Publishing, Karlsruhe 2011; *The Social Construction of Technological Systems: New Directions in the Sociology and History of Technology* (eds. Wiebe E. Bijker, Thomas P. Hughes and Trevor Pinch), Anniversary Edition. MIT Press, Cambridge, MA, London [1987] 2012; Donald Cardwell, *The Development of Science and Technology in Nineteenth-Century Britain: The Importance of Manchester*. Routledge, New York [2003] 2018.

3 Englannin 'technology' voidaan kääntää suomeksi tekniikaksi tai teknologiaksi. Suomalaisessa kielenhuollossa on pyritty pitämään yllä sanojen eroa, tällöin teknologia painottaisi käsitteen opillista, tieteellistä puolta ja tekniikka yksittäisiä käytännön sovelluksia. Toisaalta tuorein *Kielitoimiston sanakirjan* määritelmä kertoo teknologian olevan "pitkälle kehittynyt tekniikka, us. laajoina kokonaisuuksina". Filosofin Timo Airaksinen on nähnyt tekniikan ja teknologian synonyymeinä, filosofian piirissä on kuitenkin suosittu tekniikka-sanaa teknologian sijaan osin siksi, että teknologia-termi rajaisi tutkimusalan liian selkeästi tieteen filosofian osa-alueeksi, mitä se ei pelkästään ole. *Kielitoimiston sanakirja*, <http://www.kielitoimistonanakirja.fi/> [luettu 21.12.2019]; Thomas Wallgren, Tekniikan filosofia kriittisessä teoriassa. *Tiede & Edistys* 1985:3, 242–251; Timo Airaksinen, *Tekniikan suuret kertomukset: Filosofinen raportti*. Otava 2003. Tekniikan filosofia on siis pääpiirteissään sama asia kuin teknologian filosofia, jälkimmäistä aavistuksen laajempi tutkimusala.

4 Kysymysten muotoilu Jussi Naukkarinen, Tekniikan filosofia. *Niin & näin* 2006:1, 18–19.

ilmiöitä.⁵ Tarkemmin tekniikan filosofian teorioita on eritellyt David Kaplan. Hänen mukaansa tekniikan filosofian kentällä voidaan nähdä neljä pääteoriaa.⁶

- 1) Neutraalisuus. Teknologiat ovat neutraaleja työkaluja, joita voidaan käyttää sekä hyviin että huonoihin tarkoituksiin.
- 2) Determinismi. Käyttöön otettu teknologia on liikkeelle paneva voima yhteiskunnallisessa muutoksessa.
- 3) Autonomisuus. Käyttöön otettu teknologia johtaa kehitykseen, joka ajan kuluessa on entistä vähemmän ihmisen kontrolloitavissa.
- 4) Sosiaalinen konstruktio. Teknologia on ihmisen luomaa ja se muovaa yhteiskuntaamme, mikä puolestaan synnyttää uusia teknologioita.

Nämä filosofiset lähtökohdat ovat heijastuneet teknologian ja teknologian historian määritelmiin ja pohdintoihin. Esimerkiksi filosofi Paul Virilio pohti uusien informaatioteknologioiden alkaessa vallata alaa 1990-luvulla liikenteen teknologisia muutoksia esihistoriasta nykyaikaan. Hän päätyi ajatukseen, jonka mukaan jokainen liikenteen kehitysaskel kätki taakseen sille tyypillisen liikenneonnettomuuden: laiva toi joukkohukkumisten mahdollisuuden, juna kiskoilta suistumisen ja auto äkkipysähtymisen nopeasta vauhdista. Kuolemalla leikkiminen leimaa koko 1900-lukua. Näille ajatukselle ei välttämättä löydy tukea historiallisista tapahtumista, mutta Virilion ajatus siitä, että liikennevallankumoukset muuttivat yhdyskuntasuunnittelua ja laajemmin ihmisten käsitystä tilasta ja ajasta, on hyvä lähtökohta liikennehistorialliselle tutkimukselle.⁷ Liikenneteknologian kehitys viimeisten parin sadan vuoden aikana on moninkertaistanut ihmisten normaalin työssäkäyntialueen ja etenkin vapaa-aikana tavoitettavissa olevan elinpiirin. Tavaraliikenteen mullisti 1970-luvulta lähtien konttivallankumous mahdollistaen maailmantalouden kasvamisen aivan uusiin mittoihin. Standardoitu kontti kulkee niin laivan, rekan kuin junankin mukana sinne minne sen sisältöä tarvitaan.⁸ Myös meneillään oleva informaatioteknologioiden vallankumous muuttaa käsitystämme tilasta ja ajasta.

Tässä tutkielmassa teknologian historian perustana uskotaan olevan sosiaalisia konstruktioita. Usein niistä keskusteltaessa korostuvat teknologioiden tuomat

5 Don Ihde, *Philosophy of Technology: An Introduction*. Paragon House, New York 1998.

6 David M. Kaplan, Introduction, in *Readings in Philosophy of Technology* (ed. David M. Kaplan). Rowman & Littlefield, Boulder, New York, Toronto and Oxford 2009, xvi-xviii.

7 Paul Virilio, *Pakonopeus* (suom. Mika Määttänen). Gaudeamus, Helsinki 1998, 81–82. Virilion mukaan 1900-lukua ei voi ymmärtää ilman kuolemanviettiä, se on Virilion mukaan oleellinen osa tuota vuosisataa, muun muassa taidetta ja moottoriajoneuvoja. Tästä tarkemmin Paul Virilio, *The Art of the Motor* (transl. Julie Rosie). University of Minneapolis Press, Minneapolis and London 1998; Sylvie Lotringer and Paul Virilio, *The Accident of Art*. Semiotext(e), New York 2005.

8 Mark Levinson, *The Box – How the Shipping Container Made the World Smaller and the World Economy Bigger, 2nd edition*. Princeton University Press, Princeton and Oxford 2016; Jari Ojala and Stig Tenold, Maritime Trade and Merchant Shipping: The Shipping/Trade Ratio Since the 1870s. *International Journal of Maritime History* 29(2017):4, 838–854.

hyödyt ja haitat. Lisäksi saksalaisen Ulrich Wengenrothin määritelmän mukaan teknologian historia⁹

käy keskustelua teknologian ja yhteiskunnan kehityksen muodoista ja edellytyksistä. Se tarjoaa mahdollisuuden perehtyä menneisyyteen, jota leimaavat suuret tekniikan kehitykseen perustuvat muutokset elämäntavoissa ja arvomaailmassa. Suurin osa ihmiskunnan historian aikana eläneistä ihmisistä on ollut täysin riippuvaisia tekniikan olemassaolosta samalla kun tekniikat ovat muodostaneet merkittävän uhan heidän olemassaololleen.

Ihminen on teknologian historian keskeinen toimija, ja sitä kautta tälläkin tutkimusalalla näkyvät ihmisyyden kaikki puolet. Pennsylvanian yliopiston teknologian historian professori Thomas P. Hughes on sanonut teknologian olevan käsitteenä luonteeltaan samantapaisen kuin politiikan. Molempien tarkkarajainen määrittely on huomattavan vaikeaa, vaikka sitä on yritetty tehdä useista eri lähtökohdista.¹⁰ Niin politiikka kuin teknologiakin ovat osa suurinta osaa ihmisen eri elämänalueita ja suhdetta ympäröivään maailmaan, ja niillä on potentiaali olla osa niitäkin alueita ja suhteita, joiden osia ne eivät ole menneisyydessä tai nykyhetkessä olleet. Vuonna 1955 pitämässään kuuluisassa puheessa *Silleen jättäminen* tekniikan filosofian keskeinen tutkija Martin Heidegger toivoi, ettei teknologioita tuotaisi kaikille ihmisen toiminnan aloille, vaan osa jätettäisi teknologisesti laskelmoidun, päämäärähakuisen ajattelun ulkopuolelle.¹¹ Näin ei ole kuitenkaan käynyt, ja tuskin se olisi mahdollistakaan teknologian luonteen vuoksi.

Hughes määrittelee teknologian tavaksi muokata elinympäristöä, niin aikaisemmin koskemattonta luontoa kuin ihmisten siihen rakentamaa ja toteuttamaa.¹² Samaan tapaan teknologia on ymmärretty tässä tutkielmassa. Luonnon ja ihmisen suhde on Hughesin mukaan kaksisuuntainen, elinympäristö muovaa ihmistä ja ihminen ympäristöään. Laajat teknologiset järjestelmät¹³, jollainen esimerkiksi autoilu nykyisin on, ovat syntyneet ihmisten ja teknologian vuorovaikutuksesta, sosiaalisina konstruktioina, ja ne ovat muokanneet yhteiskuntaa tiettyyn suuntaan.¹⁴ Laajasti ymmärrettynä ihmisten kulttuuri on kontrollisysteemi, joka suodattaa ja muokkaa piiriinsä kuuluvien toimijoiden ideoita ja toimia.

Toisen maailmansodan jälkeen itävaltalaisen taloustieteilijä Joseph Schumpeterin vaikutuksesta on taloushistoriassa korostettu innovaatioiden (käyttöön otettujen keksintöjen) merkitystä taloudellisessa kasvussa. Taloushistorioitsijat

9 Wengenroth 2000, 18.

10 Thomas P. Hughes, *Human-Built World: How to Think About Technology and Culture*. Chicago University Press, Chicago & London 2004, 2.

11 Martin Heidegger, *Silleen jättäminen* (suom. Reijo Kupiainen). niin & näin, Tampere 2002.

12 Hughes 2004, 3 ja 173.

13 Laajalla teknologisella järjestelmällä tarkoitetaan tässä järjestelmää, jossa perusteknologia vaatii tuekseen muita teknologisia järjestelmiä, jotka ovat kokonaan tai suurelta osin riippuvaisia perusteknologian olemassaolosta.

14 Thomas P. Hughes, *The Evolution of Large Technological Systems*, in *The Social Construction of Technological Systems: New Directions in the Sociology and History of Technology, Anniversary Edition* (eds. Wiebe E. Bijker, Thomas P. Hughes and Trevor Pinch). MIT Press, Cambridge, MA, London [1987] 2012, 45.

ovatkin kehittäneet välineitä teknologisten muutosten ymmärtämiseen. Keskeinen kysymys on ollut se miksi useinkaan ei ole valittu taloudellisesti ja teknisesti toimivinta ratkaisua. Yleensä on katsottu, että taloudellista kasvua voi syntyä neljältä eri perustalta, joista vain yksi pohjautuu tietoon perustuviin innovaatioihin (tämän Joel Mokyr nimeää *schumpeteriläiseksi kasvuksi*). Jos kolme muuta tapaa (pääomainvestoinnit, kaupallinen ekspansio, skaalausedut) tuottavat toivotun taloudellisen kasvun, niin innovaatiopohjaiseen schumpeteriläiseen kasvuun ei välttämättä ole mitään painetta. Mokyr painottaa myös, että jo keksintöjen tekeminen, puhumatkaakaan innovaatioista, on yhteisöllinen prosessi, ei yksilösuoritus.¹⁵ 1950-luvulta lähtien innovaatioiden kautta syntyvä kasvu on ollut kiinnostuksen kasvavan kohteena, koska muut taloudellisen kasvun mahdollisuudet ovat olleet rajallisemmat kuin aikaisempina aikoina.

Myös Thomas P. Hughes näkee teknologisen muutoksen yhteisöllisenä prosessina, jossa keksijäyrittäjien (esimerkiksi Thomas Edison, Henry Ford) rooli korostuu siinä vaiheessa, kun muutokselle on saatu laajempi hyväksyntä ja teknologiaa aletaan kehittää käyttöön soveltuvaksi.¹⁶ Keksijäyrittäjät kumppaneineen (sijoittajat, suunnittelijat, viranomaiset) ratkovat ongelmia, joita muutoksen edetessä ilmenee. Ratkaisut ovat useimmiten patentoitavia keksintöjä, ja näin teknologinen siirtymä tuottaa kokonaisia tiettyjä ongelmia ratkovia patenttiryppäitä.

Uudet innovaatiot ovat hyvin harvoin kokonaan uusia keksintöjä. Useimpien ne ovat jo tunnettujen tapojen uudenlaista yhdistämistä, ja pienet muutokset ovat usein taloudelliseen toimintaan enemmän vaikuttavia kuin suuret. Mokyr on tässä yhteydessä käyttänyt raamatullista vertausta: pienen sukukunnan johtaja Saul ei ollut lainkaan todennäköinen ehdokas Israelin kuninkaaksi, mutta hänen osoitettuaan käytännössä (sota)tautonsa, niin sellainen hänestä kuitenkin tuli.¹⁷ Teknologian historiassa on esimerkiksi (bensiniikäyttöistä) polttomoottoria pidetty tällaisena innovaationa. Jos teknologioiden ymmärretään olevan sosiaalisia konstruktioita, niin jo käytössä olevat innovaatiot vaikuttavat uusien syntyyn. Taloustieteissä tätä ilmiötä on kutsuttu polkuriippuvuudeksi.¹⁸ Samalla teknologisen kehityksen polulla ovat esimerkiksi sähkövoimalaitos, transistori ja tietokone. Polkuriippuvuus saattaa syntyä useilla eri tavoilla ja siitä on eritelty eri tasoja löyhästä hyvin tiukkaan. Deterministisessä ja autonomisessa teknologiakäsityksessä polkuriippuvuudelle on annettu erittäin merkittävä rooli.

15 Joel Mokyr, *The Lever of Riches: Technological Creativity and Economic Progress*. Oxford University Press, New York & London 1990, 3–9.

16 Hughes 2012, 56–58. Hughes on tutkinut etenkin länsimaiden sähköistymistä. Thomas P. Hughes, *Networks of Power: Electrification in Western Society, 1880–1930*. Johns Hopkins University Press, Baltimore and London 1983. Teoksessa Hughes kysyy, että onko teknologia autonomista. Vastaus on ei. Laajat teknologiset järjestelmät ovat kehittyviä kulttuurin tuotteita.

17 Mokyr 1990, 286.

18 Paul A. David, Clio and the Economics of QWERTY. *The American Economic Review* 75(1985):2, 332–337; Nathan Rosenberg, *Exploring the black box: Technology, economics, and history*. Cambridge, University Press, Cambridge 1994, 9–23; S. J. Liebowitz and Stephen E. Margolis, Path Dependence, Lock-In, and History. *Journal of Law, Economics, and Organization* 11(1995):1, 204–226; Douglas J. Puffert, Path Dependence, Network Form, and Technological Chance, in *History Matters: Essays on Economic Growth, Technology, and Demographic Chance* (eds. Timothy W. Guinnane, William A. Sundstrom and Warren Whatley). Stanford University Press, Stanford 2004, 63–95.

Tämän tutkielman tarkoitus on käsitellä auton, uudenlaisen maantieliikenteen teknologian, käyttöönottoa Suomessa noin 1900-1918. Aikarajaus on valittu siten, että alkuvaiheen valinnat ja vaikuttimet korostuisivat. Tuona aikakautena ei vielä ratkennut tulisiko autoliikenteestä Suomen tai muun maailman liikennejärjestelmien keskeinen osa. Lopputuloksen kuitenkin tiedämme. Aikaisempi historiantutkimus on korostanut suomalaisen autoilun varhaisvaiheiden olleen hyötyliikenteeseen ja ammattimaiseen toimintaan painottunutta. Tätä näkemystä on syytä painottaa entistä enemmän. Vasta hyötykäyttö ja nykyiselle autolle ominaiset piirteet saivat suomalaiset kiinnostumaan uudesta maaliikennevälineestä. Autoilu tarjosi uudenlaisia malleja toimia verrattuna aikaisempiin käytössä olleisiin liikkumistapoihin, ja näistä tartuttiin erityisesti nopeuteen. Sitä pidettiin Suomessa kiinnostavimpana autoilun tarjoamana etuna.

Ennen varsinaiseen aiheeseen siirtymistä on syytä tehdä retki 1800-luvun alkupuolen Isoon-Britanniaan. Teknologian historian yleisesityksissä ensimmäiseksi toteutetuksi autoksi esitellään yleensä ranskalaisen Joseph Cugnot'n vuosina 1765–1770 rakentamat höyrylavetit. Autoilun historiaa, liikennettä ilmiönä käsittelevät teokset on tavattu aloittaa 1880-luvun Saksasta. Nykyisin höyryvaunut ovat kadonneet alaviitteeksi rautateiden historiassa, mutta 1800-luvun ensimmäisinä vuosikymmeninä Isossa-Britanniassa höyryvaunuja kehitettiin sekä maantietä raideliikenteen tarpeisiin. 1700-luvun lopulta Englannin tieverkkoa oli kohennettu huomattavasti ja 1820-luvulla olosuhteet maantievetureille näyttivät suotuisemmilta kuin omilla rautateilla kulkeville. Hetken vaikutti jo siltä, että matkustajaliikenne siirtyisi maanteilla kulkeviin höyryvaunuihin ja suunnitellut radat jäisivät teollisuuden raskaille kuljetuksille. 1830-luvun lopulla kävi kuitenkin ilmi, ettei höyrykoneen ja vaunujen yhdistäminen yhtenäiseksi, toimivaksi ja luotettavaksi tekniseksi kokonaisuudeksi onnistunut helposti (perusongelmia ovat muun muassa teiden kantavuus ja jousitus) vaikka maantiehöyryt olivat teknisesti kehityksessä vatureita pidemmällä. Lisäksi poliittisesti ja taloudellisesti rautateitä ajava ryhmä onnistui saamaan tuekseen enemmän parlamenttiedustajia ja useamman suuryrityksen tuen. Erillisten rautateiden rakentaminen ei ollut ongelma, sillä maassa riitti halpaa työvoimaa ja lisäksi se tuotti liikennöijän yksityisessä valvonnassa olevan kulkuväylän. Poliittisesti oli synnytetty kilpailu, jossa voittaja korjaisi koko potin. Kun tasaisille rautateilla kulkevalle junalle riitti matalampi teknologinen taso luotettavuuden ja suuren kuljetuskapasiteetin saavuttamiseksi, niin se helposti voitti kilpailutilanteen.¹⁹ Höyryvaunujen kehittäminen hiipui 1830-luvun lopulla, ja koko maaliikennejärjestelmän perustaksi sitä ei enää harkittu. Myöhemmin poliittisin päätöksin tuettiin rautateitä ja jopa kavennettiin höyryvaunujen

19 Francis T. Evans, Steam Road Carriages of the 1830s: Why Did They Fail? *Transactions of the Newcomen Society* 70(1998), 1–25; Tuomas Värjö, Höyryvaunu – brittiläisen yhteiskunnan pelastus. *Tekniikan Waiheita* 2009:4, 13–22; Ronald M. Dell, Patrick T. Moseley and David A.J. Rand, *Towards Sustainable Road Transport*. Elsevier, Oxford 2014; William T. Jackman, *The Development of Transportation in Modern England*. Routledge, New York and London [1962] 2018.

menestymisen mahdollisuuksia säätämällä vuonna 1865 Red Flag Act²⁰, joka rajoitti yleisillä teillä kulkevien höyryvaunujen nopeuden kävelyvauhtiin. Silti myöhemmin kehitettiin höyryautoja ja ne säilyivät jonkinasteisena vaihtoehdona liikennetarpeiden täyttämässä aina 1930-luvulle saakka. Suomessakin maantiehöyryjä kokeiltiin 1870-luvulta alkaen.

Edellä selostettu tilanne on tyypillinen taloushistoriassa. Teknologinen parannus ei takaa menestystä, vaan se miten se palvelisi kulloistakin taloudellista tavoitetta. Teknologisesti tai taloudellisestikin parhaan vaihtoehdon valitseminen ei kannata, jos keskimääräisellä teknologialla saavutetaan hyvä taloudellinen tulos. Jälkikäteen uusien teknologioiden merkitystä on saatettu ylikorostaa: esimerkiksi suurimmat menestykset teollisessa vallankumouksessa toteutettiin vesivoimalla, höyryvoiman osuus kasvussa jäi suhteellisen pieneksi.²¹ Kuitenkin johonkin tekniseen ratkaisuun yhteiskunnallinen ja/tai taloudellinen sitoutuminen tuo tuolle tavalle hoitaa asioita etua ja tuo tapa levisi laajemmalle kuin vaihtoehdotiset keinot.

Tämän tutkimuksen kannalta Joseph Schumpeterin liikenteestä tekemä havainto vuodelta 1909 on aikalaiskirjallisuutta. Hänen mukaansa julkisen vallan puuttuminen liikenteen järjestämiseen toi valtion suosimalle tavalle maksimaalisen yhteiskunnallisen arvostuksen ('social value') eikä mikään markkinoiden kautta määrittävä tapa voinut saavuttaa samaa arvostusta.²² Käyttäjien mielissä julkisen sektorin luoma liikennejärjestelmä oli aina potentiaalisesti tehokkaampi ja oikeudenmukaisempi kuin mikään markkinaehtoinen järjestelmä. Julkisen sektorin ohjaus pääsääntöisesti takasi pääomien ja resurssien hyödyllisen ja tehokkaan käytön estämällä muun muassa rinnakkaisten, toistensa kanssa kilpailevien rautatielinjojen rakentamisen, ja tarjoamalla tieliikenteelle sujuvat liikkumismahdollisuudet. Schumpeterin ajatusmalli suosittu ja hyvin vaikuttava koko maailmassa 1920-luvulta 1970-luvulle poliittisen kentän molemmilla laidoilla. Vasemmisto tuki pääasiassa julkisen liikenteen valtiollistamista ja oikeisto yksityisautoilun vaatiman maantieverkon julkista rakentamista, vasemmallakin oltiin sitä mieltä, että tieverkosto oli mitoitettava liikennemäärien mukaan eikä päinvastoin.²³ Niukko-

20 Red Flag Act edellytti, että tiellä konevoimalla kulkevan ajoneuvon edellä oli kuljetettava ihminen, joka punaisella lipulla varoitti tulevasta ajoneuvosta. James J. Flink, *The Automobile Age*. MIT Press, Cambridge, MA and London 1990, 2.

21 Joel Mokyr, *Twenty-Five Centuries of Technological Change: An Historical Survey*. Routledge, London 1990, 57–59.

22 Joseph Schumpeter, On The Concept of Social Value. *Quarterly Journal of Economics* 23(1909):2, 213–232.

23 Iain Docherty and Jon Shaw, The Governance of Transport Policy, in *Automobility in Transition? A Socio-Technical Analysis of Sustainable Transport* (eds. Frank W. Geels, René Kemp, Geoff Dudley and Glenn Lyons). Routledge, New York and London 2012, 105–106; Phil Goodwin, Providing Road Capacity for Automobility, in *Automobility in Transition? A Socio-Technical Analysis of Sustainable Transport* (eds. Frank W. Geels, René Kemp, Geoff Dudley and Glenn Lyons). Routledge, New York and London 2012, 142. 1960-luvulla autoliikenteen määrät kasvoivat niin paljon, että jo suunnitelmat kasvaneiden liikennemäärien mukaisista tieverkoista kaupungeissa herättivät vastustusta ja saivat aikaan liikennepolitiikan muutoksen. Suomessa tässä mielessä tuttuja ovat Wilbur Smithin ja Pentti Polvisen Ouluun ja Helsinkiin laatimat Smith-Polvisen liikennesuunnitelmat. Ne olisivat muovanneet kaupunkeja huomattavasti, eikä niitä otettu toteutettaviksi. *Helsingin kaupunkiseudun liikennetutkimus 2 Yleissuunnitelmat* (laat. Wilbur Smith & Associates & Insinööri-toimisto Pentti

jen pääomien Suomessa oli jo 1800-luvulla tehty suuria investointeja rautateihin ja vesiliikennereittien parantamiseen pääasiassa julkisin hankinnoin ulkomailta velkaa ottaen.²⁴ Myöhemminkin liikenneinvestoinnit meillä on tehty pääosin julkisin varoin, ja siten – Suomessa ja koko maailmassa – liikenneyhteyksien luominen oli vahvasti poliittinen prosessi. Liikenneinfrastruktuurien rakentaminen on ollut liikennepolitiikkaa ja samalla laajemmin yhteiskuntapolitiikkaa.²⁵ Liikenneyhteyksien ja etenkin tavarakuljetusten kannalta tärkeintä oli, että saatavilla oli (suhteellisen) halpoja, nopeita ja luotettavia mahdollisuuksia kuljettaa ihmisiä ja tuotteita paikasta toiseen.²⁶ Näin ollen yksittäinen ihminen ja taloudellinen toimija saattoi vaikuttaa liikenteen kehitykseen omilla valinnoillaan, tukemalla tietynlaista politiikkaa ja kaikilla muilla yhteiskunnallisen ja kulttuurisen vaikuttamisen keinoilla, eivätkä yksityiset valinnat ja muut vaikutuskeinot välttämättä kohdistuneet samaan tapaan järjestää liikennettä.

1.2 Monitasoinen prosessi

Taloustieteilijä Frank W. Geels on tutkinut teknologisia murroksia ja kehittänyt yhteiskehitykseen ja sosioteknologiseen ympäristöön pohjautuvaa analyysimallia muutosten tarkastelua varten. Mallin rakentamisen pohjana on ollut maantieliikenteen muutos hevosista hevosvoimiin vuosina 1860-1930, jota on täydennetty meri- ja lentoliikenteen suurilla murroksilla tarkastelemalla. Analyysimallissa vallitsevaan käytäntöön vaikuttavat toisaalta sosioteknologinen ympäristö ja toisaalta tarjolla olevat teknologiset keinot toteuttaa käytäntö. Tässä sosioteknologisella ympäristöllä tarkoitetaan yhteiskunnan pitkäkestoista ilmiötä, hitaasti muuttuvaa rakennetta.²⁷ Tieliikenne ei ollut oleellisilta osilta muuttunut juuri lainkaan pitkiin aikoihin. Liikennetarpeiden kasvu pakotti miettimään uusia vaihtoehtoja sen järjestämiseksi.

Geels näkee muutoksen hevosvetoisista kärryistä autoihin Yhdysvalloissa monitasoisena, kumuloituvana prosessina, jossa ei ollut yhtä keskeistä vaikuttavaa tekijää (Multi-Level Perspective, MLP).²⁸ Kaupungeissa ratkaisua odottavia lii-

Polvinen). Helsingin kaupunki, Helsinki 1968; *Oulun liikenteen yleissuunnitelma 1969* (laat. Wilbur Smith & Associates & Insinööritoimisto Pentti Polvinen). Oulun kaupunki, Oulu 1969; Petri Ruohio, *Smith & Polvisen liikennetutkimus 1968 – näkökulma pääkaupunkiseudun liikennekysymykseen*. Pro gradu, Helsingin yliopisto 2018.

24 Turkka Myllykylä, *Suomen kanavien historia*. Otava, Helsinki 1991; Mika Arola, *Foreign capital and Finland: central government's first period of reliance on international financial markets 1862–1938*. Suomen Pankki, Helsinki 2006, 44–47; Seppo Zetterberg, *Yhteisellä matkalla – VR 150 vuotta*. WSOY, Helsinki 2011.

25 Jari Ojala ja Pasi Nevalainen, Liikenteen kasvu, teoksessa *Vaurastumisen vuodet – Suomen taloushistoria teollistumisen jälkeen* (toim. Jaana Laine, Susanna Fellman, Matti Hannikainen ja Jari Ojala). Gaudeamus, Helsinki 2019, 193.

26 Mokyr 1990, 134.

27 Frank W. Geels, *Technological Transitions and System Innovations – A Co-Evolutionary and Socio-Technical Analysis*. Edward Elgar, Cheltenham and Northampton 2005, 78.

28 René Kemp, *Technology and The Transition to Environmental Sustainability*. *Futures* 26(1994):10, 1023–46; Frank W. Geels, *The Shift from Horse-drawn Carriages to Cars*

kenneongelmia olivat ruuhkat, hevosen jätökset ja niissä elävät syöpäläiset, turvallisuuden puute ja kalliit hinnat. Hevoset urbaanissa ympäristössä ylipäättään olivat muutamien samanaikaisten muutosten (siirtolaisuus, keskiluokan muuttaminen lähiöihin jne.) vuoksi tulleet tilaa vieväksi ongelmaksi, johon toivottiin jonkinlaista ratkaisua. Tallit kaupunkialueella eivät tuntuneet ajanmukaiselta ratkaisulta ja niiden alla olevalle tonttimaalle oli tiedossa paljon tuottoisempia tarkoituksia.

1880-luvulla sähkö oli teknologinen uutuus, jota aluksi käytettiin lähinnä valaistukseen. Yksi ensimmäisistä muista sähköä käyttävistä laitteista oli akuista virran saanut sähköauto. Samaan aikaan polkupyörästä tuli suosittu kulkuväline, jolla tehtiin huviretkiä maaseudulle. Sähköraitiovaunut tulivat osaksi kaupunkien joukkoliikennettä 1888, ja vuonna 1902 niillä oli jo 97 prosentin markkinaosuus Yhdysvaltain kaupunkien raitioliikenteessä. Sähköraitiovaunujen nopeaan läpimurtoon vaikuttivat hevosraitiovaunuyhtiöiden, kiinteistökehittäjien, sähköyhtiöiden ja paikallisten viranomaisten halukkuus investoida uuteen voimanlähteeseen. Hevosten lanta oli ongelma Suomessakin, esimerkiksi kun Helsinkiin perustettiin hevosraitiotiet, niin toimiluvassa edellytettiin yrityksen siivoavan käyttämiensä hevosten (enimmillään 106 kpl) jätökset kaduilta²⁹.

Sähköraitiovaunut ja polkupyörät valmistivat ympäristöä autoille. Polkupyörät olivat synnyttäneet kaksi uutta ilmiötä, huviretket ja kilpailut, lisäksi pyöräliikennettä varten tarvittiin uudenlaista liikenteen sääntelyä, liikennesääntöjä. Pyöräilyharrastajat perustivat klubeja ja pyöräilijöitä varten aloitettiin julkaista harrastelehtiä. Pyöräily oli suurimmalle osalle ihmisistä uusi yksilöllinen, individualistinen tapa liikkua. Raitiovaunut mahdollistivat kaupunkien laajenemisen ja muuttivat katujen merkitystä kaiken kansan kokoontumispaikoista selkeämmin liikenneväyläksi.

Jos verrataan auton käyttöönottoa 60-70 vuotta aikaisempaan höyryvaunutaipaukseen, niin lähtökohta vaikuttaa osin samalta, osin erilaiselta. Kaupunkiliikenteeseen kaivattiin hevosetonta vaihtoehtoa. Tarjolla oli vapaasti liikkuvat polkupyörä ja auto, ja kiskoilla kulkeva raitiotievaunu. Näistä otettiin käyttöön kaikki kolme.

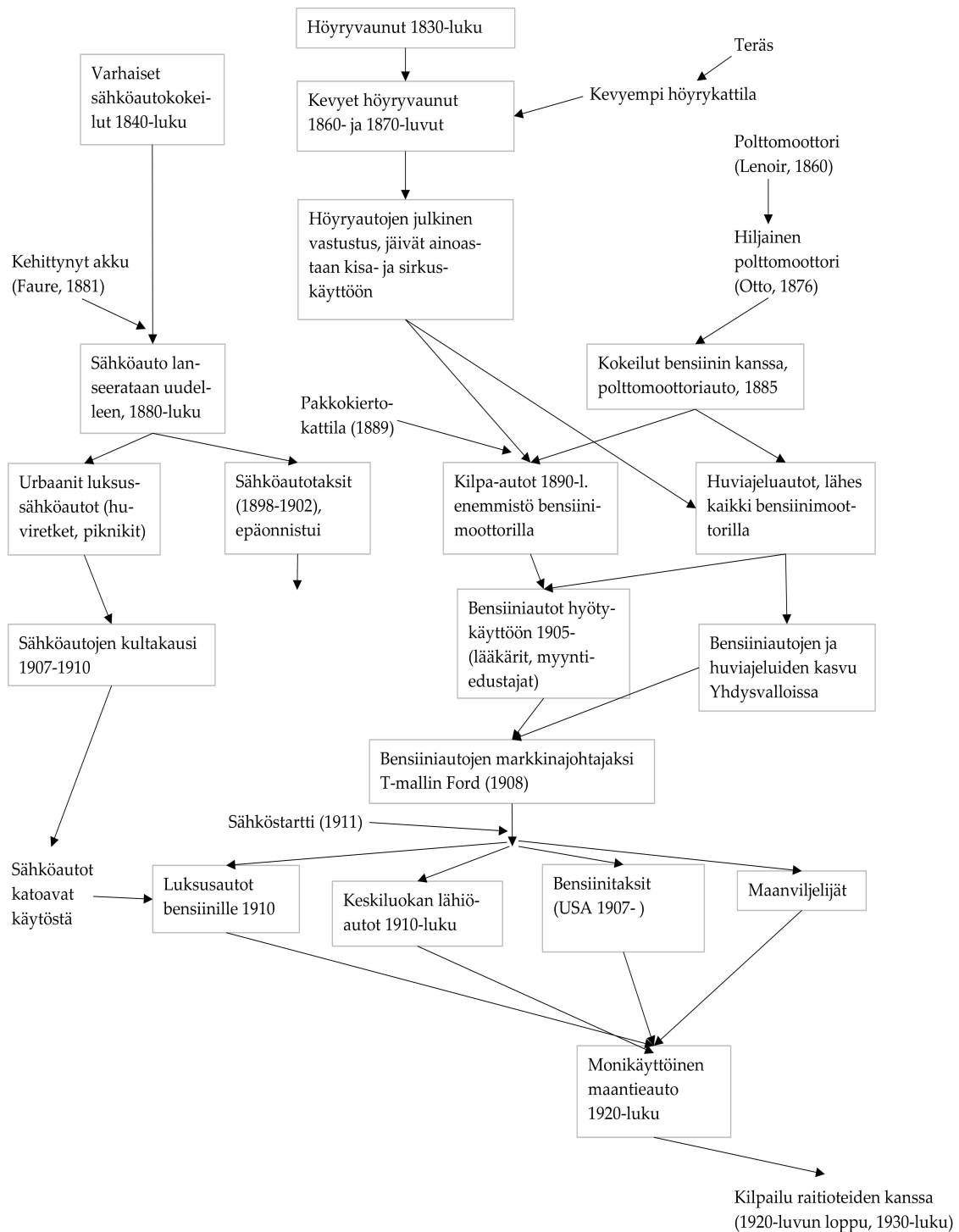
Autoilun myötä keskiluokka saattoi muuttaa likaisista kaupunkien keskus- toista maaseutumaisempiin lähiöihin. 1890-luvulla sähköautoja käytettiin takseina ja statusta korostavina luksuskulkuvälineinä, polttomoottorilla varustetuilla autoilla ajettiin kilpaa ja tehtiin retkiä maaseudulle. Vuoden 1905 tienoilla autoja alettiin käyttämään hyödyllisiin tarkoituksiin: lääkärit, varakkaat maanviljelijät, myyntiedustajat ja vakuutusmyyjät ottivat työmatkojensa kulkuvälineeksi auton.

Saksalaisesta näkökulmasta auton varhaista kehitystä tutkineet ovat nähneet autoilun suorana jatkumona hevosliikenteelle ja polkupyöräilylle.³⁰ Autot muis-

as a Multilevel Process, in *Automobility in Transition? A Socio-Technical Analysis of Sustainable Transport* (eds. Frank W. Geels, René Kemp, Geoff Dudley and Glenn Lyons), Routledge, New York and London 2012, 58–59; Geels 2005, 144–192.

29 Georg Estlander, *Helsingin Raitiotie- ja Omnibusosakeyhtiö 1891-1931*. HRO, Helsinki 1931.

30 Kurt Möser, *Geschichte des Autos*. Campus, Frankfurt und New York 2002; Christoph Maria Merki, *Der holprige Siegeszug des Automobils, 1895–1930: Zur Motorisierung des Straßenverkehrs in Frankreich, Deutschland und der Schweiz*. Böhlau, Wien, Köln und Weimar 2002.



Kuvio 1. Bensiinikäyttöiseen autoon johtanut tekninen kehityskaari. Lähde: Frank W. Geels. *Technological Transitions and System Innovations – A Co-Evolutionary and Socio-Technical Analysis*. Edward Elgar, Cheltenham and Northampton 2005, 189. Suomea tästä kehityskaaresta kosketti lähinnä oikea alanurkka.

tuttivat ulkonäöltään noin vuoteen 1905 saakka hevosvaunuja ja niitä kutsuttiinkin hevosettomiksi vaunuiksi. Mutta autoilu mahdollisti liikkumisen muutoksen laajemmin.

Fordin T-mallin (1908) ja sähköisen starttimoottorin siirtämisen polttomoottoriautoon (1911) myötä bensiiniauto alkoi kilpailla raitiovaunujen kanssa, ja kun autoilukulttuuri kehittyi, lähiörakentaminen eteni entistä suuremmin harppauksin. Rakennettiin valtateitä, ostoskeskuksia ja ihmiset lähtivät lomille omilla autoillaan. 1930-luvun myötä autosta tuli ihmisille mieluisin liikkumisväline, joilla tehtiin lähes kaikki matkat, lukuun ottamatta aivan lyhyimpiä ja kaukomatkoja.

Teknologisen kehityskaaren bensiinikäyttöiseen autoon Geels esittää hyvin perinteiseen tapaan, koska yleisessä ilmapiirissä oli tapahtunut yhtä ja toista jo ennen polttomoottoriauton keksimistä, joka muokkasi sosioteknologista ympäristöä vaatimaan muutosta vallitseviin liikenneolosuhteisiin. Polkupyöräretket avarsivat ihmisten elinpiiriä ja antoivat uudenlaisen, urheilullisen harrastuksen. Toisaalta sähköraitiotiet kavensivat elinpiiriä rajaamalla osan kadusta (ja maantiestä) yksinomaan liikenteen käytettäväksi. Pitkä kehityskaari avaa mahdollisuuden tarkastella liikenteen teknologista murrosta sen taustalla olleiden tarpeiden kautta.

Tapahtumahistorian perusteella Geels erittelee suuressa teknologisessa muutoksessa neljä päävaihetta:³¹

- 1) uudelle tavalle on markkinoilla tarve (Yhdysvalloissa 1860-1903)
- 2) uudet teknologiat kehittyvät ja eriytyvät (1903-1914)
- 3) laaja leviäminen, läpimurto markkinoilla (1914-1930)
- 4) uusi teknologia korvaa vanhan (1930-)

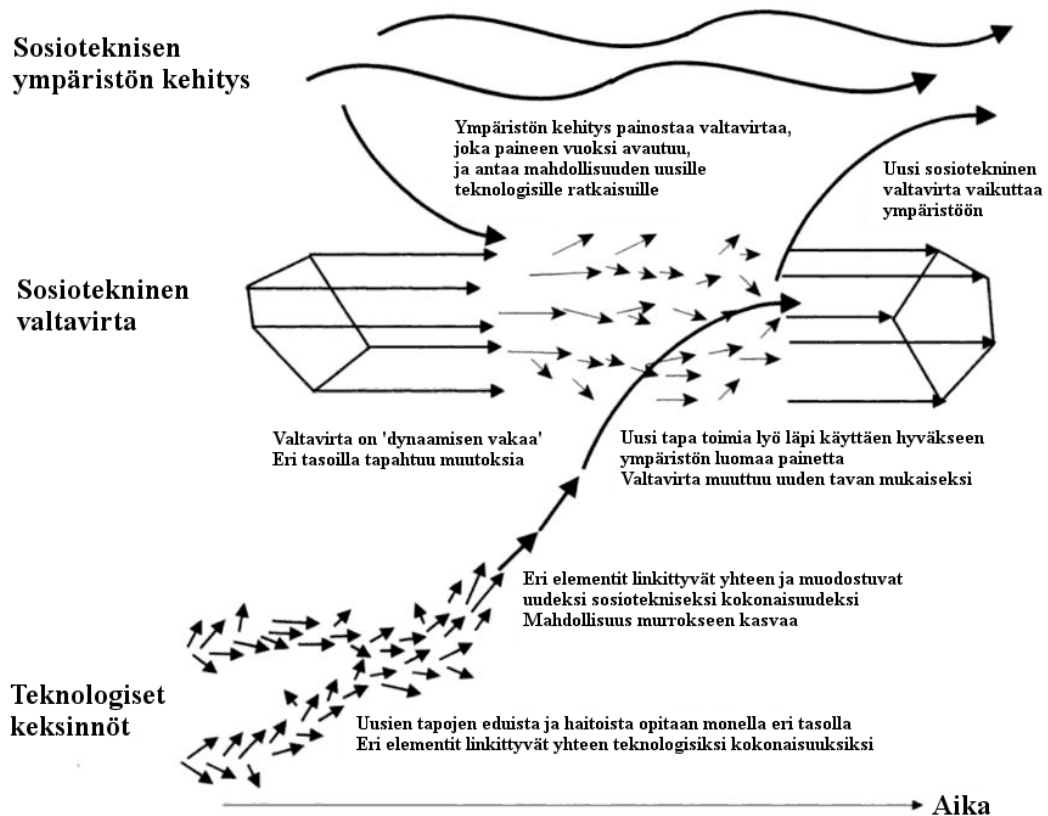
Kolmannen vaiheen päätteeksi siis uusi laaja teknologinen järjestelmä korvaa vanhan, ja tämä tapahtui Yhdysvalloissa ja suuressa osaa muuta läntistä maailmaa 1930-luvulla. Geels on eritellyt teoriansa osaksi eri vaiheisiin kuuluvia merkittäviä muutoksia. Ensimmäisessä vaiheessa 1. uudet teknologiat linkittyvät osaksi vallitsevaa järjestelmää vaihtoehtoisina toimintatapoina. 2. Eri maissa ja alueilla uutuuksia käytetään vaihtelevasti, osassa niiden kehitys tyrehtyy alkuunsa, osassa uutuutta muokataan edelleen sopivammaksi käyttöön. 3. Varsinaisten teknologian kehittäjien ulkopuolelta (esimerkiksi nuoriso, pienemmät toimijat, tutkijat) nousee radikaaleja muutosehdotuksia, jotka suuret teknologian kehittäjäyhteisöt jättävät kuitenkin huomiotta. Esimerkiksi Henry Ford suhteellisen ulkopuolisena toimijana aloitti edullisen automallin kehittämisen 1903, kun alan suurimmat toimijat keskittyivät luksusautomalleihin. 4. Kun markkinoiden lakipiste saavutetaan ja kysyntä alkaa laskea (luksusautoissa 1907), niin ryhdytään kehittämään teknologioita ja/ tai tuotteita uusille käyttäjäryhmille. 5. Poliitikkojen ja viranomaisten tuki tietyille teknologioille korostuu. Suotuisan poliittisen tuen saaneet teknologiat ovat vahvoilla. 6. Kulttuuristen ja yhteiskunnallisten tulevaisuuden kuvien ja odotusten merkitys kasvaa. Ne teknologiat, jotka onnistuvat liittämään itsensä positiivisiin elämäntapoihin ja harrastuksiin ovat vahvoilla. Esimerkiksi polttomoottoriauto liitettiin kulttuurisesti huviajeluihin ja vapaaseen liikkumiseen.

Toisessa vaiheessa 7. uudet teknologiat lyövät läpi joissakin suppeissa, mutta kasvavissa markkinalohkoissa. 8. Joidenkin näiden erityisten ihmisryhmien jatkokehitysehdotukset ja poliittinen vaikuttaminen edesauttavat teknologioiden leviä-

31 Geels 2005, 114–192 ja 267–272.

mistä laajemmalle. 9. Liian suuret teknologiset hyppäykset voivat olla riskialttiita teknologioiden hyväksynnälle. Esimerkiksi 1950-luvun alun suihkumoottoreiden käyttäminen kaupallisissa matkustajalentokoneissa oli ennen aikaista. 10. Valtioiden välinen kilpailu teknologisessa paremmuudessa voi vaikuttaa teknologioiden leviämiseen (dominoefekti, voittajan vankkureihin hyppääminen). 11. Yhteiskunnalliset kamppailut eri teknologioiden hyväksyttävyydestä voivat hidastaa tai nopeuttaa muutosta. 12. Markkinointitemput, voittajien vankkureihin hyppääminen tai itseään toteuttavat ennustukset voivat vaikuttaa teknologioiden läpimurtoihin laajemmilla markkinoilla.

Kolmannessa vaiheessa 13. pääasiallinen tuote voi saada erilaisen muotoilun eri markkinalohkoille. Esimerkiksi 1930-luvulla Yhdysvalloissa teknologisesti samanlaisia polttomoottoriautoja oli saatavana hyvin eri tarkoituksiin ja eri näköisinä malleina. 14. Kilpailussa alakynteen jääviä teknologioita viritetään suorituskykynsä ääri rajoille. Samalla niiden hyväksyttävyyden laskee. 15. Vanhojen teknologioiden tukeminen ja kehittäminen ääri rajoille saattaa tuottaa "hirviöitä". Esimerkiksi seitsemän mastoinen klipperi oli nopea, mutta vaatimansa suuren miehistön vuoksi hyvin epävakaa. 16. Kehityksestä putoamisen pelko saa suuret toimijat luopumaan vanhoista teknologioista ja siirtymään uusiin.



Kuvio 2. Miten laajan teknologisen järjestelmän perusteknologia vaihtuu. Lähde: Geels 2005, 87.

Maailmalla nykyisin tunnetut tieliikennemuodot (linjaliikenne, postivaunut, taksit, luksusajoneuvot jne.) oli kehitetty jo hevosvetoisuuden aikana. Osa teknologian historiaa tutkineista katsookin, että siirtyminen hevosista hevosvoimiin oli selkeä vanhan teknologian (hevonen) korvautuminen uudella (auto, tai tarkemmin polttomoottoriauto). Autoteollisuus kasvoi 1930-luvulle saakka korvaamalla liikennekäytössä olleita hevosia, vasta 1930-luvulla sen tarvitsi pohtia liiketoimintastrategioita muita liikennemuotoja (raitiotiet, rautatiet) vastaan.³² Auto kuitenkin tarjosi mahdollisuuden uudenlaiseen liikkumiskulttuuriin, ja autoilijat tuntuivat tarttuneen siihen valmistajien toimintamalleista riippumatta.

Suomessakin autot kieltämättä korvasivat hevosia, mutta täällä ei merkittävässä määrin ollut syntynyt hevosvetoisia julkisen liikenteen muotoja. Esimerkiksi linjaliikenne tuli Suomeen laajemmassa mitassa vasta auton myötä. Geelsin Yhdysvaltain kaupunkien pohjalta tekemä jaottelu ei siis suoraan sovi Suomen tilanteeseen.

Mittakaavaltaan teknologinen muutos autoliikenteeseen oli valtava. Kokonaisen teknologisen järjestelmän muutos ei voinut olla yksittäisen ihmisen, lain tai maantieteellisten olosuhteiden aikaan saama. Taustalla vaikutti suuri joukko erilaisia sosiaalisia ja fyysisiä rakenteita, toimijoita, intressipiirejä ja paikallisia olosuhteita.³³ Tätä muutosta ei voi ajatella samalla tavoin kuin höyryvaunujen tapaus 1830-luvun Isossa-Britanniassa. Paikalliset hallintoelimet monin paikoin valinneet ratkaisuksi raitiotiet (Suomessa Helsinki, Turku ja Viipuri), mutta ne eivät vastanneet kaikkiin yksilöllisiin liikennetarpeisiin. Liiketoimintahistorioitsija David Kirsch katsookin, että keskeinen tekijä tässä muutoksessa oli polkuriippuvuus. Autoliikenteen tulevaisuuden muodot riippuivat paljolti ensimmäisinä valintoja tehneiden ratkaisuksista.³⁴ Lisäksi autoja hankkineet kehittivät uudelle kulkuvälineelleen sellaisia tarkoituksia, joita autonvalmistajat eivät olleet ajatelleetkaan.³⁵ Geelsin erittelemään kolmanteen merkittävään muutokseen autoalalla osallistui todella paljon erilaisia pienempiä ja pieniä toimijoita.

Miksi käyttövoimaksi lopulta vakiintui bensiini, fossiilinen maaöljy? Öljyllä on valtavan korkea energiahyöty, niin sanottu EROEI-arvo. Energiantuotannon hyötysuhde on öljyssä suuri, 1900-luvun alussa öljynporausta tuotti keskimäärin yli satakertaisen määrän käytettävissä olevaa energiaa kuin poraaminen vaati. Paikoissa, jossa öljy oli helposti hyödynnettävissä, kuten Nobelin veljesten Bakun öljykentillä, EROEI kasvoi vielä huomattavasti suuremmaksi. Muun muassa näiden lukujen pohjalta filosofit Antti Salminen ja Tere Vadén ovat pohtineet kuinka paljon modernin ajan elämästä perustuu fossiilisten polttoaineiden varaan ja miten se on vaikuttanut maailmankuvaamme ja ajattelutapoihimme, koska fossiilinen energia on tehnyt puolestamme niin paljon työtä.³⁶ Toisaalta öljyn rajallisuus valkeni

32 Grübler 1998, 63–64; Merki 2002.

33 David A. Kirsch, *The Electric Vehicle and the Burden of History*. Rutgers University Press, New Brunswick, New Jersey and London 2000, 12.

34 Kirsch 2000, 12.

35 Peter D. Norton, *Fighting Traffic – The Dawn of the Motor Age in the American City*. MIT Press, Cambridge, MA and London 2008, 260.

36 Antti Salminen ja Tere Vadén. *Energia ja kokemus – naftologinen essee*. Niin & näin, Tampere 2013; Antti Salminen ja Tere Vadén. *Elo ja anergia*. Niin & näin, Tampere 2018.

useimpien tietoisuuteen vasta 1970-luvun öljykriisin myötä,³⁷ ja samoihin aikoihin Yhdysvalloissa ensimmäisen maailmansodan jälkeen syntynyt, muun muassa tarkkoihin energiankulutuslaskelmiin perustunut teknokraattinen tapa suunnitella tulevaisuutta menetti suosiotaan.³⁸ Auton voimanlähteeksi oli tarjolla useita eri mahdollisuuksia, samoin polttomoottorin käyttövoimaksi. Teknologian historian näkökulmasta bensiinin vakiintumisessa voimanlähteeksi oli kyse – kuten monen muunkin suuren innovaation – jonkin pienen, rajallisen ongelman onnistuneen ratkaisun räjähdysmäisestä laajenemisesta lukuisiin muihin käyttöyhteyksiin.³⁹ 1800-luvulla maaöljyn hyödyntäminen näyttäytyi aivan toisin kuin nyt, sillä ei ollut juurikaan käyttötarkoituksia, ja sitä oli helposti ja kohtalaisen paljon saatavilla. Öljystä jalostettujen valopetrolin ja bensiinin energiasisältö sen vaatimaan säilytystilaan nähden oli ylivertainen muihin vaihtoehtoihin. Täten myös bensiinin jakelu ja käyttö oli helpompi järjestää kuin muiden vastaavien tuotteiden. Energian lähteeksi bensiini oli järkevin vaihtoehto, varsinkin kun tulevaisuuden suurista kulutusmääristä ei ollut aavistustakaan. Ennen polttoaineominaisuuksien tunnistamista bensiini tunnettiin lähinnä puhdistusaineena. Jos pyrittiin eroon kaupunkien hevoslantaongelmasta, niin ”puhdistusaineella” toimiva auto oli oivan kuuloinen vastaus.

Bensiinillä on nähty merkittävä rooli myös autoilun historian tutkimuksessa. Hollantilaisen Gijs Momin mukaan se oli toinen keskeinen tekijä, joka synnytti autoilun uutena liikenteellisenä ilmiönä. Toinen oli 1800-luvun mittaan vakiintunut polkupyöräily. Autoilu oli varhaisina aikoina jatkoa polkupyöräilylle, vapaa-ajan viettämiselle liikkuen. Auto mahdollisti pidemmät retket ja kisailut, ja oleellinen osa pidempiä matkoja oli helposti mukana kulkeva (lisä)polttoaine.⁴⁰

1.3 Liikennehistoria ja autot

Auto on lukuisten erilaisten keksintöjen kokonaisuus alkaen esihistoriallisesta pyörästä. Tilastokeskuksen määritelmän mukaan ”auto on henkilöiden tai tavaran kuljetukseen taikka määrättyyn erikoistehtävään valmistettu moottorikäyttöinen ajoneuvo, jossa on vähintään neljä pyörää tai telat ja jonka suurin rakenteellinen

37 John Urry, *Societies Beyond Oil: Oil Dregs and Social Futures*. Zed Books, London and New York 2013.

38 Suzanne Strum, *The Ideal of Total Environmental Control: Knud Lönberg-Holm, Buckminster Fuller, and the SSA*. Routledge, Abingdon and New York 2018; Jenny Anderson, *The Future of the World – Futurology, Futurists, and the Struggle for the Post-Cold War Imagination*. Oxford University Press, Oxford 2018.

39 Mokyr 1990, 286. Fossiilisten polttoaineiden merkityksestä esimerkiksi Gregory C. Unruh, Understanding carbon lock-in. *Energy Policy* 28(2000):12, 817-830.

40 Gijs Mom, Civilized Adventure as a Remedy for Nervous Times: Early Automobilmism and fin-de-siècle Culture. *History of Technology* 23(2001), 157-190. Kuten Mom itsekin toteaa, myös höyryautojen polttoainehuolto oli kohtalaisen helppoa aikana ennen huoltoasemaverkkoa. Mutta sähköautojen lataamismahdollisuuksia oli pääasiassa vain kaupungeissa.

nopeus on suurempi kuin 25 kilometriä tunnissa”.⁴¹ Määritelmän keskeisimmät osat ovat ”neljä pyörää” ja ”moottorikäyttöinen”, ja näitä on sovellettu myös takautuvasti ensimmäisten autojen etsinnässä. Keskusteltu on muun muassa siitä mitkä kolmipyöräiset ajoneuvot voitaisi hyväksyä auton määritelmän piiriin.

Jyväskylän kaupungissa vuonna 1912 päädyttiin seuraavaan auton määritelmään:⁴²

Automobiilillä ymmärretään näissä järjestyssäännöissä kaikkia henkilöiden ja tavarain kuljettamiseen tarkoitettuja ajoneuvoja, joita käyttää voimakone (moottori) ja jotka eivät kule kiskoilla.

Autoilun sääntöjä laadittaessa tarkoitus oli kuitenkin saada mahdollisimman moni moottoroitu ajoneuvo noudattamaan annettavia sääntöjä. Niinpä mopot ja moottoripyörätkin olivat näiden sääntöjen piirissä.

Autohistorian harrastaminen ja museoautojen kunnostaminen ovat suosittuja, ja ne ovat tuottaneet paljon kirjoja ja harrastajalehtiin kirjoitettuja artikkeleita niin Suomessa kuin maailmalla. Sen sijaan liikenne ilmiönä on kiinnostanut huomattavasti vähemmän. ”Liikenteen ja liikennejärjestelmien historian tutkimus on ollut Suomessa vähäistä suhteessa liikenteen keskeisyyteen nykyaikaisessa yhteiskunnassa”, kirjoittaa Marko Nenonen *Liikennehistorian tutkimus Suomessa* -artikkelissa. Syiksi tähän hän näkee akateemiset käytännöt ja tutkimusalan luonteen.⁴³ Sama pätee kansainvälisesti tarkasteltuna. Michael L. Bergerin kommentoivan bibliografian *The Automobile in American History and Culture* mukaan 1900-luvulla Yhdysvalloissa autoilusta kirjoitettu keskittyi vahvasti autoteollisuuden ja sen vaiheiden selvittämiseen.⁴⁴ Fordilla ja General Motorsilla on ollut pieniä, paikallisia kilpailijoita koko joukko, varsinkin 1900-luvun alkupuolella.

Tieteellistä mielenkiintoa jotakin aihetta kohtaan voi tarkastella keskeisiin tieteellisiin aikakauslehtiin kirjoitettujen artikkelien määrällä. Liikennehistorian tutkimuksen tärkeimmässä aikakauslehdessä *Journal of Transport History*ssa on vuodesta 1955 lähtien julkaistu 698 artikkelia. Niistä 136 käsittelee autoilua tai mainitsee auton, eli noin viidennes artikkeleista käsittelee pääasiassa tai osittain autoilua. Eri liikennemuodoista eniten mainintoja kerää hevosvetoinen liikenne (263), seuraavaksi eniten on kirjoitettu rautateistä (200). Vesiliikenne on esillä 147 artikkelissa, lentoliikenne saa 107 merkintää ja raitiotiet 90. Hevosliikenteen korkea osuus selittyy sillä, että sen useasti korvasi jokin koneellinen ajoneuvo, joskin mukana on myös artikkeleita aikaisempien vuosisatojen hevosin järjestetyistä liikenneinfrastruktuureista. Autoilusta on lehdessä kirjoitettu suuremmassa määrin viimeisten 20 vuoden aikana, kiinnostus on ollut suurinta 2010-luvulla.⁴⁵

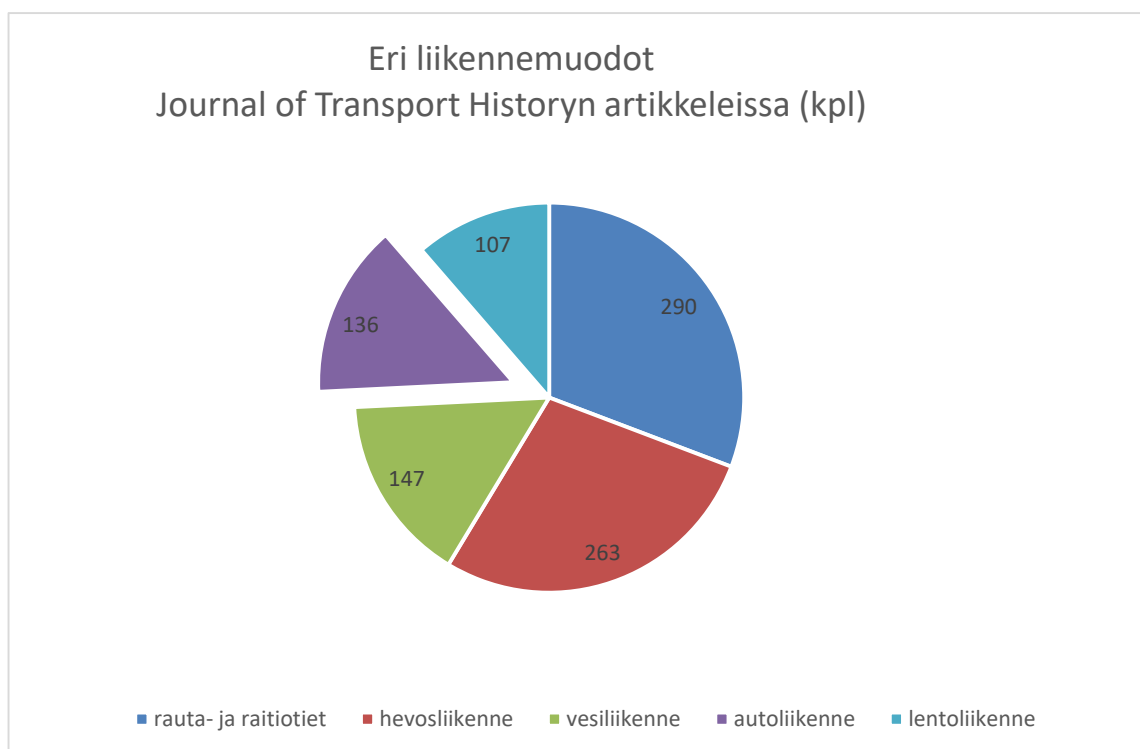
41 Tilastokeskus, Käsitteet: Auto. <https://www.stat.fi/meta/kas/auto.html> [Luettu 30.9.2019]

42 Ehdotus Jyväskylän kaupungin automobiililiikenteen säännöiksi 12.6.1912, *Suomen historian dokumentteja 2* (toim. Mikko Juva, Vilho Niitemaa ja Päiviö Tommila). Otava, Helsinki 1970, 289–292.

43 Marko Nenonen, Liikennehistorian tutkimus Suomessa. *Tekniikan Waiheita* 2018:3, 39–40.

44 Michael L. Berger, *The Automobile in American History and Culture – A Reference Guide*. Greenwood, Westport, CT and London 2001.

45 *Journal of Transport History* ei ilmestynyt vuosina 1967–1970. Laskelmista puuttuu vuoden 2019 viimeinen eli kolmas numero. Luvut on saatu lehden kustantajan



Kuvio 3. Lähde: *Sage journals: The Journal of Transport History*, <https://journals.sagepub.com/home/jth>

1955-1959	1
1960-1969	3
1970-1979	11
1980-1989	12
1990-1999	14
2000-2009	39
2010-2019	56

Ensimmäinen autoilua käsitellyt artikkeli käsitteli linja-autoliikenteen lähteitä⁴⁶, muutenkin ensimmäisinä vuosikymmeninä keskityttiin tutkimuksen perusedellytyksiin, muun muassa julkaistiin vuosittaisia listauksia muissa kuin liikennehistoriaan keskittyneissä brittiläisissä aikakauskirjoissa julkaistuista liikenneaiheisista artikkeleista. Autoteollisuus ja autokauppa tarjonnan näkökulmasta olivat esillä 1980- ja 1990-luvuilla. Viimeisen vuosikymmenen ajan autohistorioitsijoita on erityisesti kiinnostanut autoteknologinen yhteistyö rautaesiripun yli. Koko lehden siteeratuin artikkeli on tästä aiheesta ja käsittelee ranskalaisen autonvalmistaja Citroënin yhteistyötä romanialaisten kanssa 1980-luvulla.⁴⁷ Jonkinlaisena nousevana tutkimusalana on autoilun historian tarkastelu kysynnän näkökulmasta, joka leh-

nettisivujen hakutoimintojen avulla. *Sage journals: The Journal of Transport History*, <https://journals.sagepub.com/home/jth> [Luettu 11.11.2019]

46 Charles E. Lee, Sources of Bus History. *The Journal of Transport History*, 1956:3, 152-157.

47 Luminita Gatejel, A Socialist-Capitalist joint venture: Citroën in Romania during the 1980s. *The Journal of Transport History*, 38(2017):1, 70-87.

den päätoimittaja Massimo Moraglio mukaan muuttaa perinteistä näkemystä autoilusta tiukasti ylhäältä määriteltynä tapana liikkua.⁴⁸ Näihin pohdintoihin Moraglio johdattivat lehdessä julkaistut tapaustutkimukset yhteiskäyttöautojen historiasta. Näkemys autoilun historiasta avautuu, kun (henkilö)auton loppukäyttäjänä ymmärretään usein olleen jonkun muun kuin keskiluokkaisen perheenisän. Käyttäjä saattoi olla myös yksilön sijaan yhteisö.

Journal of Transport Historyn julkaisemien vuosibibliografioiden avulla voi tarkastella laajemmin miten eri liikennemuotoja huomioitiin tieteen kentällä vuosina 1952-1986. Bibliografioihin listatuissa 2977 artikkelissa 258 käsitteli pääaiheenaan autoja, eli autojen osuus oli vajaan yhdeksän (8,7) prosenttia. Laajemmin maantieliikenteen osuus (autot mukaan lukien) oli suurin, 32 prosenttia.⁴⁹ Brittien suuren kiinnostuksen maanteihin selittää suurelta osin Englannin roomalaisaikaisen tieverkoston selvittäminen. Vuosittain saattoi ilmestyä yli kymmenen arkeologista kaivausraporttia ja tielinjausten kreivikunnittaista yhteenvetoa Rooman ajan liikenneväylistä. Kiinnostus Britannian ensimmäiseen tieverkkoon kasvoi suoraan ja välillisesti oman ajan suurista tiehankkeista. Vuosikymmenittäin autoja käsittelevien artikkelien osuus oli 1950-luvulla 2,3, 1960-luvulla 5,9, 1970-luvulla 11,2 ja 1980-luvulla 3,6 prosenttia.

Laivaliikenteen tutkimus oli määrällisesti lähes yhtä suurta kuin maantieliikenteen, noin 30 prosenttia kaikista artikkeleista. Sen määrä ajan mittaan väheni,

48 Massimo Moraglio, On the Road, Again. Rethinking Automobilmism. *The Journal of Transport History*, 39(2018):1, 3–6.

49 Transport Bibliography. *The Journal of Transport History* 1954:3, 188–189; Transport Bibliography. *The Journal of Transport History* 1955:1, 53–55; Transport Bibliography. *The Journal of Transport History* 1956:3, 182–183; Transport Bibliography. *The Journal of Transport History* 1957:1, 55–56; Transport Bibliography. *The Journal of Transport History* 1958:3, 168–169; Transport Bibliography. *The Journal of Transport History* 1959:1, 56–57; Transport Bibliography. *The Journal of Transport History* 1960:3, 187–188; Transport Bibliography. *The Journal of Transport History* 1961:1, 54–55; Transport Bibliography. *The Journal of Transport History* 1962:3, 190–191; Transport Bibliography. *The Journal of Transport History* 1963:1, 56–57; Transport Bibliography. *The Journal of Transport History* 1964:3, 189–191; Transport Bibliography. *The Journal of Transport History* 1965:1, 57–59; Transport Bibliography. *The Journal of Transport History* 1966:3, 183–185; Transport Bibliography I. Publications on the History of Transport in British Periodicals, 1966–1969. *The Journal of Transport History* 1971:1, 51–62; Transport Bibliography. *The Journal of Transport History* 1971:2, 116–125; Transport Bibliography. *The Journal of Transport History* 1972:4, 250–256; Transport Bibliography. *The Journal of Transport History* 1973:2, 116–121; Transport Bibliography. *The Journal of Transport History* 1974:4, 239–243; Bibliography of Transport in Current Periodicals (compiled by George Ottley). *The Journal of Transport History* 1975:2, 119–126; Bibliography of Transport in Current Periodicals (compiled by George Ottley). *The Journal of Transport History* 1976:4, 286–293; Bibliography of Transport in Current Periodicals (compiled by George Ottley). *The Journal of Transport History* 1977:2, 113–118; Bibliography of Transport in Current Periodicals (compiled by George Ottley and Stephen Rawlinson). *The Journal of Transport History* 1978:4, 244–248; Bibliography of Transport in Current Periodicals (compiled by George Ottley and Stephen Rawlinson). *The Journal of Transport History* 1979:2, 122–127; Gerard Turnbull, Bibliography of Transport in Other Periodicals, 1979–1980. *The Journal of Transport History* 1982:1, 78–86; Gerard Turnbull, Bibliography of Transport in Other Periodicals, 1981–1982. *The Journal of Transport History* 1983:2, 77–82; Gerard Turnbull, Bibliography of Transport in Other Periodicals, 1983–1984. *The Journal of Transport History* 1985:2, 71–78; P.J. Cain, Bibliography of Transport in Other Periodicals, 1985–1986. *The Journal of Transport History* 1987:2, 202–209.

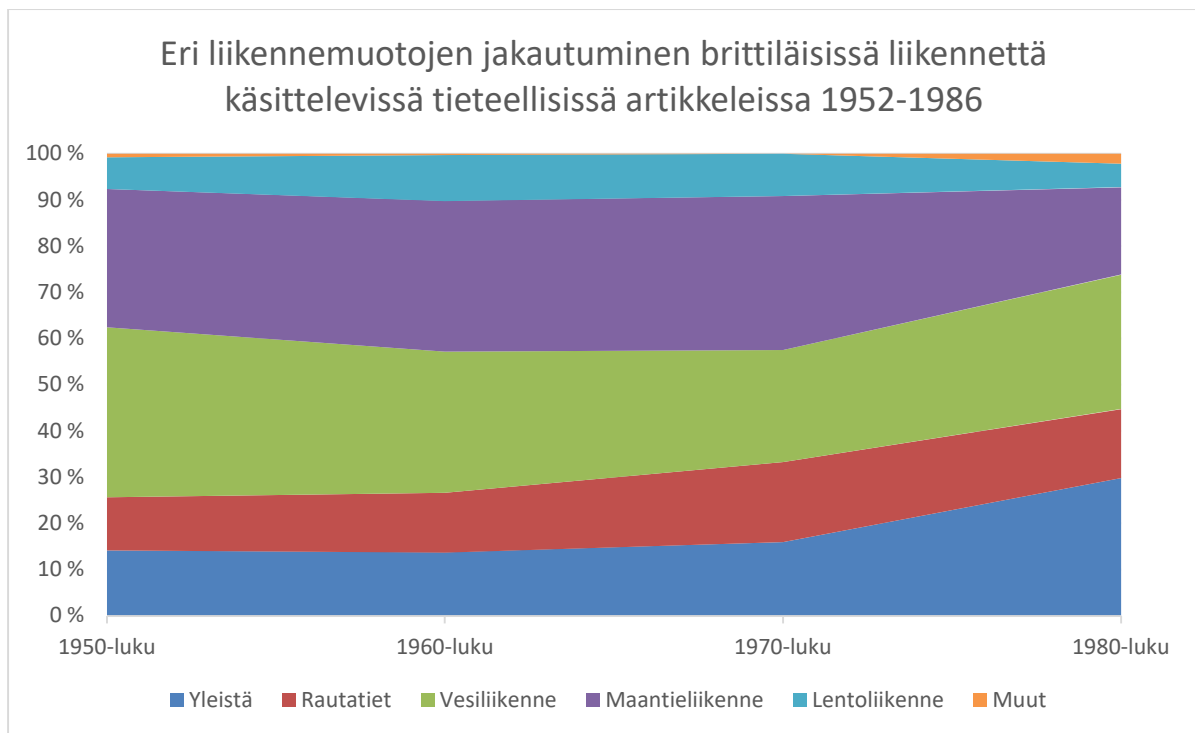
1950-luvulla vesiliikenteen osuus oli 37,5, mutta 1970-luvulla enää 24 prosenttia. Raideliikenteestä kirjoitettiin tasaisesti, sen osuus oli 11-17 prosentin välillä. Lentoliikenteen osuus vaihteli 5-10 prosenttiin. Kiinnostus liikenteeseen yleisesti tai useita eri liikennemuotoja yhdistelevien liikennejärjestelmien luomiseen kasvoi 1950-luvulta 1980-luvulle huomattavasti. Kun tällaisten artikkelien osuus 1970-luvulle saakka oli 14-15 prosentin luokkaa, niin se kaksinkertaistui 1980-luvulla liki 30 prosenttiin. Tässä heijastui 1960- ja 1970-lukujen taitteen liikennepolitiikan muutos, enää ei voitu tehdä kaupunkien liikennejärjestelmiä autoiluun pohjautuen, vaan tarvittiin monien joukkoliikenneyhteyksien synkronointia ja liityntä-pysäköintialueita.

Varsinaisia autohistoriaa koskevia artikkeleita joukossa on melko vähän, nekin ovat käsitelleet pääasiassa autoteollisuuden kehitystä. Historiallinen aihe saattoi avata uuden näkökulman koko tieliikenteen ja kansainvälisen kaupan kehitykseen, näin teki esimerkiksi Ian Blanchardin 1400- ja 1500-lukujen Euroopan kansainvälistä karjakauppaa käsittelevä artikkeli: 1500-luvun alussa karjaa kuljetettiin maanteitse noin 75000 päätä vuosittain, vuosisadan lopulla määrä oli jo puoli miljoonaa.⁵⁰ Maanteitse tapahtuva kansainvälinen kauppa oli jo esiteollisena aikana merkittävää, ja paikallisyhteisöt olivat riippuvaisia liikenneyhteyksien toimivuudesta.

Vuosibibliografioihin koottiin liikenneaiheiset artikkelit laaja-alaisesti, ei pelkästään liikennehistoriaan liittyen. Niistä näkyy selvästi, että toisen maailmansodan jälkeisen autoyhteiskunnan rakentaminen pohjautui monin osin tieteellisen tiedon hyväksikäyttöön. Kaupunkeja tarkasteltiin uudesta näkökulmasta, niistä tehtiin isokronikarttoja (missä ajassa mistäkin paikasta pääsi keskustaan) ja yhdyskuntasuunnittelussa kasvava ja kehittyvä autoliikenne (yksityisautoilu) otettiin lähtökohdaksi. Yhdysvalloissa metropolit olivat jo 'räjähtäneet': Edgar M. Hoover eritteli tapahtunutta vuonna 1965 *Journal of Industrial Economics* -lehdessä. Pääsyyt suurkaupunkien ongelmiin olivat yleisesti tiedossa (massiivinen yksityisautoilun kasvu ja tiheästi asuttujen alueiden taloudelliset ja sosiaaliset ongelmat), mutta Hoover näki niiden olevan saman ongelman eri puolia. Kun keskiluokka muutti keskustan liepeiltä automatkan päähän asuinlähiöihin, niin asuinalueet muuttivat homogeenisemmiksi.⁵¹

50 Ian Blanchard, The Continental European Cattle Trades, 1400-1600. *The Economic History Review* 1986:3, 427-460.

51 Edgar M. Hoover, Motor Metropolis: Some Observations on Urban Transportation in America. *The Journal of Industrial Economics* 13(1965):3, 177-192.



Kuvio 4. Lähde: Journal of Transport Historyssä julkaistut vuosibibliografiat.

Arkkitehdit pohtivat tielinjausten ja risteystyyppien vaikutusta ja pyrkivät mahdollisimman sujuvan (auto)liikenteen järjestämiseen. Muotoilijat seurasivat auton ulkomuodon kehitystä ja uusien materiaalien tarjoamia mahdollisuuksia. Insinöörit kehittivät uusia maa- ja siltarakennusmenetelmiä. Oikeustieteessä pohdittiin rattijuopumuksen ja tahallisten liikenneonnetusten aiheuttamia ongelmia. Autolla liikkumista koskevien lakien rikkominen oli laajaa ja yleistä kaikissa kansanterroksissa. Tämän vuoksi näiden lakien rikkomista ei oikeuskäytännössäkään käsitelty samoin kuin rikoksia yleensä.⁵² Lääketieteessä nousi esille auto-onnettomuuksien ihmisille aiheuttamien vahinkojen ja ennen aikaisten kuolemien määrä.

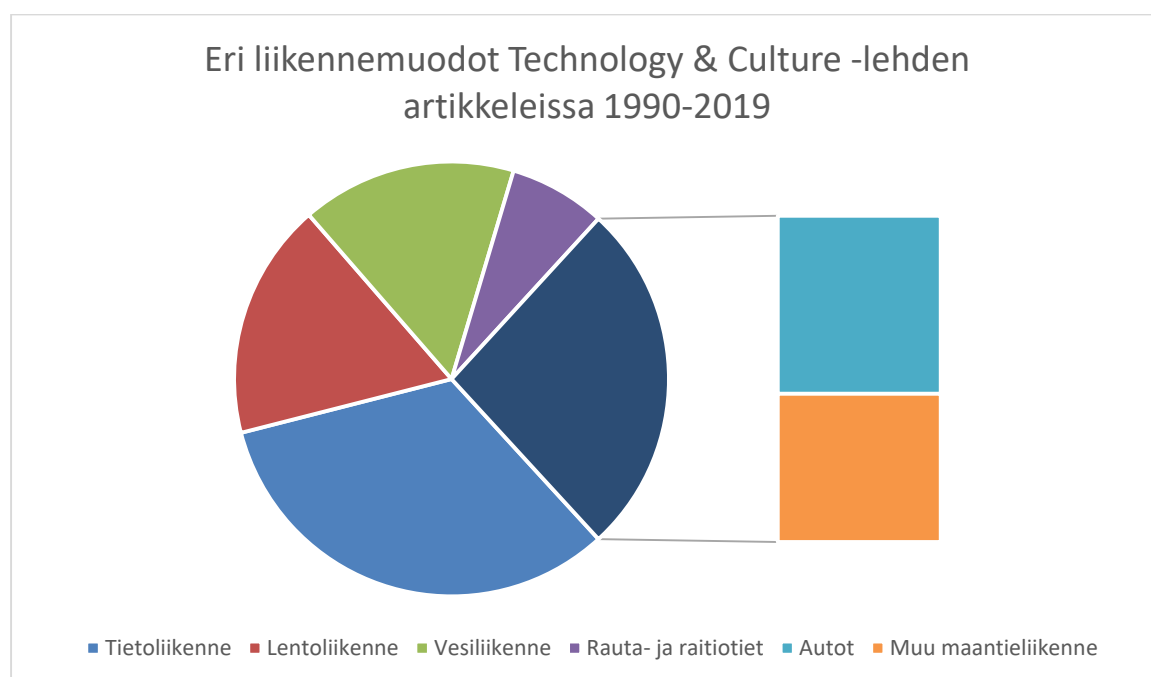
Silti autoliikennettä tutkittiin huomattavasti vähemmän kuin sen merkitys 1900-luvun lopulla oli henkilöliikenteessä tai tavarankuljetuksissa. Teollistuneissa länsimaissa henkilöliikenteestä tehtiin 80-90 prosenttia yksityisautoillen, ja tavaraliikenteen kuljetussuoritteesta tieliikenteen osuus oli 50-70 prosenttia.⁵³ Näihin lukiin verrattuna liikenteen tutkimus on suuntautunut toisin.

Tämän tutkielman kannalta tärkein teknologian historian julkaisu on Yhdysvalloissa perustetun Society for the History of Technology (SHOT) julkaisema *Technology & Culture*. Seura perustettiin 1958 ja lehti alkoi ilmestyä seuraavana vuonna. Näiden toiminnan myötä 'teknologia' käsite on tullut laajempaan akateemiseen käyttöön korvaten aikaisemman insinööritaidon, jota leimasi yhteen ammattiryh-

52 Esimerkiksi Terence Willett, The motoring offender as a social problem. *Medico-Legal Journal* 34(1966):4, 146-157.

53 Koko maailmaa kattavia liikennetilastoja ylläpitää Yhdistyneiden Kansakuntien alainen International Transport Forum ITF. Tilastot ovat netissä käytettävissä osoitteessa www.itf-oecd.org [Luettu 6.1.2020].

mään sitoutuminen. Ensimmäiset vuosikymmenet *Technology & Culture* -lehti keskittyi hahmottamaan sitä mihin kaikkiin ihmisen toimintoihin liittyy erilaisia teknologioita ja miten niitä on luovasti kehitetty ja käytetty.⁵⁴ Luovan kehittämisen tutkiminen on edelleen lehden keskeinen tavoite, oli sitten kyse tieteellisestä löydöstä, tiedon soveltamisesta, aineettomista oikeuksista, poliittisesta päätöksenteosta tai viranomaissääntelyn soveltamisesta. Monialaisuus on edelleen tunnistettava piirre lehden sisällössä. Monissa lehden artikkeleissa on 1980-luvulta lähtien ollut näkökulmana teknologian rakentuminen vuorovaikutuksessa käyttäjien kanssa. Taustalla on Wiebe Bijkerin ja Trevor Pinchin 1980-luvulla täsmälliseksi teoriaksi kehittämä ajatus kuluttajien merkityksestä teknologioiden muokkauksessa (Social Construction of Technology, SCOT).⁵⁵ Bijker ja Pinch käyttivät artikkelissaan esimerkkinä polkupyörän kehitystä.



Kuvio 5. Lähde: *Technology & Culture*, <http://www.jstor.org/journal/techcult> ja <http://muse.jhu.edu/journal/194>.

Vuosina 1990-2019 *Technology & Culture* -lehdessä julkaistiin lähes kuusi sataa artikkelia, joiden keskeisimmät aihealueet olivat liikenne (125 kpl), insinööritaidot ja (luonnon)tieteellisen tiedon soveltaminen (89), teollisuustuotanto (76), energiantuotanto (44) ja sotilasteknologia (28). Mukana on myös maataloutta, kotitaloutta, lääketeollisuutta, patenteja, jätehuoltoa ja lukuisia muita aiheita käsitteleviä artikkeleita. Näiden muiden aiheiden määrä on suuri lehden perinteisen linjan mukaisesti.

54 Hughes 2004, 3–4.

55 Trevor J. Pinch and Wiebe E. Bijker, The Social Construction of Facts and Artifacts: or How the Sociology of Science and the Sociology of Technology Might Benefit Each Other. *Social Studies of Science* 14(1984):3, 399–441.

Liikennelajeista suosituin oli tiedonvälitys ja tietoliikenne (41 kpl). Yksi esimerkki tähän ryhmään kuuluvista artikkeleista on Michael Brian Schifferin 1993 julkaistu transistoriradioon johtanutta kehitystä tarkastellut *Cultural Imperatives and Product Development: The Case of the Shirt-Pocket Radio*, jossa populaarikulttuurista kummunneella ”kulttuurisella välttämättömyydellä” oli keskeinen osuus.⁵⁶ Seuraavana tulevat maantieliikenne yleensä, lentoliikenne ja vesiliikenne. Huomion arvoista on se, että maantielikennettä käsittelevistä artikkeleista yli puolet käsitteli autoja.

Autoilua käsitteleviä artikkeleita julkaistiin eniten 2010-luvulla, kuten seuraavasta asetelmasta käy ilmi:

1990-99	2
2000-09	6
2010-19	10

Technology & Culturessa näkyy sama suuntaus kuin Journal of Transport Historyssa, kiinnostus autoilua kohtaan kasvaa 2010-luvulla. Molemmissa 1990-luvulla julkaistussa autoiluartikkelissa tarkasteltiin sitä, miten autoilijat (auton käyttäjät) vaikuttivat tieliikenteessä tapahtuneeseen muutokseen.⁵⁷ Ronald Kline ja Trevor Pinch tarkastelevat autoilun alkuvaiheita Yhdysvaltain maaseudulla. Autonvalmistajat eivät olleet ajatelleet tätä kohderyhmää tuottaessaan autoja, vaan kysyntä kasvoi maaseutuväestöstä itsestään, toki paikallisten autokauppioiden avustuksella. Autoilun teknologia siis määrittyi ihmisten käyttäytymisen mukaan, eikä päinvastoin. Kevin Borgin melko suppeaa ”kuljettajaongelmaa” käsittelevässä artikkelissa tutkimuksen kohteena on luksusautoilu, joka aluksi tapahtui paljolti palkattujen autonkuljettajien ehdoilla. Kun autojen laatu ja ajettavuus paranivat, niin omistajat saattoivat itsekin ajaa autoillaan. Näin kuljettajan ja kuljetettavan suhde muuttui nopeasti. Molemmilla oli merkityksensä autoilun, sen sääntöjen ja itse auton kehityksessä. Lopputuloksena oli 1920-luvun monikäyttöinen maantieauto, kuten kuvioista 1 (s. 23) käy ilmi.

Borgin artikkelinsa pohjana käyttämä New Yorkissa käyty, vuonna 1906 alkanut julkinen yksityisautojen kuljettajien käyttäytymistä koskeva keskustelu tarjoaa hyvän näköalan sosioteknologiseen muutokseen. Omistajat ajattelivat autonkuljettajien olevan samassa asemassa kuin aikaisempien hevosajoneuvojen kuskien, osa palvelusväkeä. Kuljettajat puolestaan mielsivät rinnastuvansa enemmän korkeamman sosiaalisen statuksen rautatieinsinööreihin, ja käyttäytyivät sen mukaan. Se aiheutti ”kuljettajaongelmat”. Kuljettajien käytöksen vuoksi suora sosiaalinen siirtymä hevosvaunujen kuskista autonkuljettajaksi ei tapahtunut, tosin asiaan vaikutti myös erilaisen ammattiosaamisen vaatimukset.

56 Michael Brian Schiffer, *Cultural Imperatives and Product Development: The Case of the Shirt-Pocket Radio*. *Technology & Culture* 1993:1, 98-113.

57 Ronald Kline and Trevor Pinch, *Users as Agents of Technological Change: The Social Construction of the Automobile in the Rural United States*. *Technology & Culture* 37(1996):4, 763-795; Kevin Borg, *The "Chauffeur Problem" in the Early Auto Era: Structuration Theory and the Users of Technology*. *Technology & Culture* 40(1999):4, 797-832.

2000-luvulla julkaistuissa autoiluaiheissa artikkeleissa keskeisin teema on ollut liikenneturvallisuus eri näkökulmista.⁵⁸ Autoilu muutti katu- ja maantieliikenteen olemusta, joten ne keinot, joilla parannettiin liikenneturvallisuutta ovat oleellinen asia muutoksen ymmärtämisessä. Laajemmin autoilun sääntöjen syntymistä on käynyt läpi Massimo Moraglio Torinon varhaisen julkisen keskustelun perusteella.⁵⁹ Polkupyörät ja moottoriajoneuvot summautuivat tässä keskustelussa samantyyppisiksi uusiksi liikennevälineiksi.

Mutta miten autohistoriaa on käsitelty tärkeimmissä taloushistorian lehdissä? Vanhin alan lehdistä on vuonna 1926 aloittanut *Economic History Review*. Sen taustalla on Economic History Society ja London School of Economics. Lehdessä on vuodesta 1956 lähtien julkaistu liki kaksi tuhatta artikkelia (1902 kpl) ja niistä vain kahdessa on tutkittu autoilua. Toisen pääasiallinen tutkimuskohde on varhainen kaupallinen lentoliikenne ja toisessa on tarkasteltu autoilun merkitystä Saksan 1930-luvun taloudellisessa elpymisessä⁶⁰. Cambridgen yliopiston tutkijoiden perustaman Economic History Associationin julkaisema *Journal of Economic History* on julkaissut 1956-2019 neljätoista autoiluaiheista artikkelia (kaikkiaan 2303 kpl). Muutamissa artikkeleissa on käsitelty autoilun kehitystä suurkaupungeissa 1900-luvun ensimmäisinä vuosikymmeninä, mutta laajimmin on huomioitu Joshua Hausmanin General Motorsin syksyllä 1937 tekemiä autojen hinnankorotuksia käsittelevä artikkeli.⁶¹ Tuotantokustannukset olivat nousseet, joten markkinoilla osattiin odottaa hinnankorotuksia. Se lisäsi autojen menekkiä, mutta kun hinnankorotukset viimein tulivat, niin myynti laski huomattavasti. Se heijastui Yhdysvaltain bruttokansantuotteeseen, joka laski tästä syystä 0,5-1 prosenttia.

Vuodesta 1969 *Explorations in Economic History* -nimellä julkaistu kliometriikkaa ja kvantitatiivisiin menetelmiä suosiva Elsevierin julkaisu on käsitellyt autoilua neljässä artikkelissaan (kaikkiaan 1153 artikkelia vuosina 1969-2019). Niissä on käsitelty 1920-luvun automarkkinoita, erityisesti sitä miten tärkeää korkean teknologian tuotteissa oli pitää kysyntä ja tarjonta tasapainossa. Ensimmäisenä tämä oivallettiin Ford Motor Companyssa, ja myöhemmin tälle toimintatavalle ei ole osattu antaa täyttä arvoa yhtiön menestyksessä.⁶²

58 Esimerkiksi Peter Norton, Four Paradigms: Traffic Safety in the Twentieth-Century United States. *Technology & Culture* 56(2015):2, 319-334; Donald Weber, Safety or Efficiency? Strategies and Conflicting Interests in Belgian Road-Safety Policy, 1920-1940. *Technology & Culture* 56(2015):2, 394-419.

59 Massimo Moraglio, Knights of Death: Introducing Bi-cycles and Motor Vehicles to Turin, 1890-1907. *Technology & Culture* 56(2015):2, 370-393.

60 R. J. Overy, Cars, Roads, and Economic Recovery in German, 1932-1938. *The Economic History Review* 28(1975):3, 466-483.

61 Joshua K. Hausman, What Was Bad for General Motors Was Bad for America: The Automobile Industry and the 1937/1938 Recession. *The Journal of Economic History* 76(2016):2, 427-477.

62 R. P. Thomas, Automobile Industry and its Tycoon. *The Explorations in Economic History* 1969:2, 139-157; L. J. Mercer and W. D. Morgan, Alternative Interpretations of Market Saturation - Evaluation for Automobile Market in Late Twenties. *The Explorations in Economic History* 1972:3, 269-290; P. J. George and E. H. Oksanen, Saturation on Automobile Market in Late Twenties - Some Further Results. *The Explorations in Economic History* 1973:1, 73-85; A. P. O'Brien, The Importance of Adjusting Production to Sales in the Early Automobile Industry. *The Explorations in Economic History* 1997:2, 195-219.

Liiketoimintahistorian tärkeimmät lehdet ovat Harvardin yliopiston julkaisema *Business History Review* ja Liverpoolin yliopiston *Business History*. Näissä lehdissä on käsitelty autohistoriaa hieman taloushistorian lehtiä enemmän, mutta ei merkittävässä määrin. *Business History Review*issä on vuodesta 1956 julkaistu viisitoista artikkelia, jotka pääasiassa käsittelevät autonvalmistajien suhteita alihankkijoihinsa ja poliittisiin toimijoihin. Esimerkiksi Helen Shapiro on kirjoittanut alan kansainvälisten suuryritysten ja Brasilian valtion välisistä suhteista 1950- ja 1960-luvuilla.⁶³ Markkinoiden sulkemisen uhalla Brasilia vaikutti yritysten suorien investointien aikatauluihin, ja siten maahan sijoittumisesta tuli autonvalmistajille kallista. *Business History*ssä on julkaistu 30 artikkelia, joiden aihepiiri on samanlainen kuin *Business History Review*issä. Lehdessä on muun muassa uudelleenarvioitu vuonna 1929 japanilaisen Toyodan ja brittiläisen Plattin tekemää teknologianvaihtosopimusta.⁶⁴ Sopimusta on laajasti pidetty japanilaisen autoteollisuuden alkupisteenä, mutta kyseessä on legenda, jolle ei ole perusteita todellisuudessa.

Seuraavassa taulukossa on esitelty joitakin autoilun historiaa käsitteleviä artikkeleita, joissa painopiste on auton käyttöönotossa.

Taulukko 1. Keskeisiä auton käyttöönottoa käsitteleviä tieteellisiä artikkeleita

Lehti Tekijä	Nimi	Keskeinen sisältö
<i>Technology Analysis & Strategic Management</i> 17(2005):4, 445–476. Frank W. Geels	The dynamics of transitions in socio-technical systems: A multi-level analysis of the transition pathway from horse-drawn carriages to automobiles (1860–1930)	Geels tarkastelee muutosta yhteiskunnallisella (liikenne, viestintä, asuminen) tasolla käyttäen esimerkkinä muutosta hevosvetoisesta liikenteestä autoiluun. Artikkelitoteaa, että polttomoottoriauto ei voittanut markkinakilpailua sähkö- ja höyryautojen kanssa sattumalta, vaan taustalla oli muun muassa vaihtoehtoja laajemmat mahdollisuudet vapaa-ajan käyttöön.
<i>Technology in Society</i> 17(1995):1, 55–84. David A. Gautschi & Darius Jal Sabavala	The World that Changed the Machines: A Marketing Perspective on the Early Evolution of Automobiles and Telephony	Gautschi ja Sabavala katsovat, että uusien teknologioiden markkinat eivät synny vaan ne synnytetään teknologioiden kehittäjien, yrittäjien ja poliitikkojen yhteistyönä. Eri-tyisen tärkeitä uusien markkinoiden luomisessa on ottaa huomioon tuottajien ja kuluttajien välinen vuorovaikutus.

63 Helen Shapiro, Determinants of Firm Entry into the Brazilian Automobile Manufacturing Industry, 1956–1968. *The Business History Review* 65(1991):4, 876–947.

64 Kazuo Wada, The Fable of the Birth of the Japanese Automobile Industry: A Reconsideration of the Toyoda-Platt Agreement of 1929. *Business History* 48(2006):1, 90–118.

<i>Theory, Culture & Society</i> 21(2004):4-5, 169-195. David Gartman	Three Ages of the Automobile: The Cultural Logics of The Car	Gartman erittelee kolme vaihetta autoilun historiassa. Ensimmäisessä auto oli luokkakajoa korostava tekijä, statussymboli. Toisessa vaiheessa autosta tuli kulutus-hyödyke, illuusio yksilöllisyydestä. Kolmannessa vaiheessa eri kuluttajaryhmille valmistettiin omanlaisiaan, ryhmän identiteettiin sopivia automalleja. Gartman katsoo, että kehitysvaiheet ovat luontevia reaktioita edelliselle vaiheelle.
<i>Strategic Management</i> 15(1994):S1, 29-44. Hayagreeva Rao	The Social Construction of Reputation: Certification Contests, Legitimation, and the Survival of Organizations in the American Automobile Industry: 1895-1912	Rao on tutkinut aikaisemman maineen merkitystä autonvalmistajien välisessä varhaisessa kilpailussa. Menestys enteili menestystä myös jatkossa, mutta varhaisilla start-upeilla ei tämän perusteella ollut kilpailuetua alalle tullessiin uusiin yrittäjiin nähden.
<i>Technology and Culture</i> 37(1996):4, 763-795. Ronald Kline & Trevor Pinch	Users as Agents of Technological Change: The Social Construction of the Automobile in the Rural United States	Kline ja Pinch tarkastelevat autojen käyttöönottoa Yhdysvaltain maaseudulla autoilun varhaisvuosina. Autonvalmistajat tai -markkinoijat eivät olleet ajatelleet tätä kohderyhmää tuottaessaan autoja, vaan kysyntä kasvoi maaseutuväestöstä itsestään.
<i>Journal of Transport History</i> 2003:2, 238-258. Kurt Möser	The Dark Side of 'Automobilism', 1900-30: Violence, War and the Motor car.	Möser esittää hyvin perustellen tarkemmin tutkittavaksi ajatusta, jonka mukaan autoilu ilmiönä olisi osa 1800-luvulla syntynyttä, luokkaristiriidoista kumpuavaa aggressiivista kulttuuria. Tuo väkivaltaisuus lopulta johti ensimmäiseen maailmansotaan.
<i>History of Technology</i> 23(2001), 157-190. Gijs Mom	Civilized Adventure as a Remedy for Nervous Times: Early Automobilmism and fin-de-siècle Culture.	Mom käsittelee sitä mihin aivan varhaisimmat autoilijat käyttivät autoaan. Tältä pohjalta hän esittää, että autoilun yleistymisen keskeisimmät syyt olivat bensiini (helposti kuljetettava polttoaine) ja polkupyöräilyn kautta opittu vapaa-ajan liikkuminen.
<i>Technology and Culture</i> 56(2015):2, 370-393. Massimo Moraglio	Knights of Death: Introducing Bicycles and Motor Vehicles to Turin, 1890-1907.	Moraglio tutkii polkupyörän ja auton vastaanottoa Torinossa. Niiden käyttöönotto herätti protesteja katuja perinteisesti käytävien keskuudessa. Paikallishallinto suitsi uusien kulkuvälineiden nopeutta (nopeusrajoitukset) ja käyttäjien anonymiteettiä (kulkuvälineiden rekisteröinti) liikenneturvallisuuden parantamiseksi ja perinteisten liikkumistapojen turvaamiseksi.

The Journal of Transport History 38(2017):2, 213–231.

Alexander Trapeznik & Austin Gee

Accommodating the Motor Car: Dunedin, New Zealand, 1901–30.

Trapeznik ja Gee tarkastelevat auton käyttöönottoa Uuden Seelannin toiseksi suurimmassa kaupungissa. Suuria ristiriitoja varhaisten autoilijoiden ja muiden katujen käyttäjien välille ei syntynyt, ja uuden, autojen tarvitseman liikenneinfrastruktuurin rakentaminen tapahtui paikallishallinnon suosiollisella myötävaikutuksella.

Suomessa ei ole ollut sellaista autoteollisuutta, jonka vaiheista olisi voinut kirjoittaa kansainvälisen mallin mukaisia tutkimuksia. Vaikka Suomeen syntyi 1800- ja 1900-lukujen taitteessa lähes joka paikkakunnalle polkupyöräverstaita, niin autoja innostuttiin rakentamaan huomattavasti vähemmän. Pääosin tähän vaikutti yhdysvaltalaisien autotehtaiden suuri tuotantokapasiteetti, jota vastaan Suomessa ei uskottu voivan kilpailla järkevästi. Lisäksi omintakeisten teknologisten ratkaisujen luominen jo standardoituneelle teollisuudenalalle olisi ollut hyvin vaikeaa.⁶⁵ Esimerkiksi Ruotsin konepajoilla oli ennen 1920-lukua valmistettu autoja, mutta vain pieniä määriä, eikä teollisessa mitassa. Oman autoteollisuuden tarpeesta keskusteltiin Ruotsin valtiopäivillä kolmen vuoden ajan 1924–1927, ja tämä johti alkuvaiheessa vahvasti tuontitulleilla suojellun Volvon perustamiseen.⁶⁶ Suomessa ei keskustelualoitteista huolimatta vastaavia poliittisia päätöksiä tehty.

Ensimmäisen suomalaisen, toimivan auton rakensi mynämäkeläinen tehtailija Frans Lindström vuonna 1913. Korvensuoksi valmistuspaikan mukaan nimeytystä autosta tehtiin vain mallikappale.⁶⁷ Alkuvuosina autoja myyntiin teki ainoastaan P. J. Heikkilä & Co Helsingissä 1922–1924, ja autoja syntyi neljä kappaletta (kaksi henkilöautoa ja kaksi kuorma-autoa)⁶⁸. Niinpä suomalainen autokanta oli tuontitavaraa, ja niin tutkimuskin on keskittynyt maahantuontiin ja transit-kauppaan. Ainoa *Historiallisessa Aikakauskirjassa* viime vuosina julkaistu autoilua käsittelevä artikkeli koski japanilaisten autojen tuontia Suomeen ja Eurooppaan 1960-luvulla. Japanilaiset valitsivat Suomen ensimmäiseksi vientikohteeksi Euroopassa

65 Heikki Kuva, *Kaksipyöräisten vuosisata – Polkupyörä- ja mopeditoellisuuden ja -kaupan vaiheet Suomessa*. Suomen Polkupyörä- ja Mopediteollisuusyhdistys, Helsinki 1988; Tapani Mauranen, *Hopeasiipi – sata vuotta Helkamaa*. Otava, Helsinki 2005; Tiina Mänistö-Funk, The Crossroads of Technology and Tradition – Vernacular Bicycles in Rural Finland, 1880–1910. *Technology and Culture* 52(2011):4, 733–756; Panu Nykänen, *Autoalan koulutuksen tarve, synty ja vakiintuminen – kun hevosvoimat syrjäyttivät heosen, vuodet 1900–1970*. Suomen Autoteknillinen Liitto, Helsinki 2019, 44–45.

66 Nils Kinch, The Road from Dreams of Mass Production to Flexible Specialization: American Influences on the Development of the Swedish Automobile Industry, in *Fordism Transformed: The Development of Production Methods in the Automobile Industry* (eds. Haruhito Shiomi and Kazuo Wada). Oxford University Press, Oxford 1995, 107–136.

67 Mallikappale on nykyisin Uudenkaupungin automuseossa. Helge Nygrén, *Sisu Suomen ja maailman maanteillä*. Suomen Autoteollisuus, Helsinki 1981, 33.

68 U. E. Moisala, *Auto Suomessa – auton kaupan, käytön ja korjaamotoiminnan historia vuoteen 1983*. Autoalan Keskusliitto ja Autontuojat, Helsinki 1983, 97.

nimenomaan siksi, että täällä ei ollut omaa autoteollisuutta.⁶⁹ *Historisk Tidskrift för Finlandissa* autoilu mainitaan myös kerran, varhaisia suomalaisia dokumentti- ja mainosfilmejä käsittelevässä artikkelissa. 1920-luvun suomalaisissa elokuvissa auto nähtiin keinona tutustua luonnonnähtävyyksiin ja turistikohteisiin.⁷⁰

Suomalaisista tieteellisistä aikakauslehdistä liikenteen historia on laajimmin esillä *Tekniikan Waiheissa*. Lehti on ilmestynyt vuodesta 1983, aluksi se toimi teknillisten museoiden äänenkannattajana. Vuodesta 1994 lähtien lehti on ollut historiatieteellinen aikakauslehti. Tekniikan Waiheita julkaisee vuonna 1926 perustettu Tekniikan Historian Seura. Autoiluakin lehdessä on käsitelty, vuodesta 2005 lähtien se on mainittu neljässäkymmenessä artikkelissa, katsauksessa tai muussa jutussa. Lehdessä on kirjoitettu muun muassa liikenteen tutkimuksen lähtökohdista, suomalaisen autohistorian lähteistä ja katsauksia suomalaisen autoilun vaiheista. Lehdessä on käsitelty ajoneuvoja myös autoilijan, käyttäjän näkökulmasta. Teija Försti on kahdessa artikkelissa käsitellyt autoilun sukupuolta ja ensimmäisiä tunnettuja autoilevia naisia. Tekniikan toista sukupuolta käsiteltiin erikoisnumerossa 1/2006, jonka toimitti Tiina Männistö-Funk. Kun kyseessä on ihmisen toiminta, niin on relevanttia ottaa huomioon ihmisenä olemisen erilaiset puolet. Förstin mukaan autoilun varhaisvuosina auto oli nykyaikaisen miehen ja naisen kulkuväline, jonka muodikkaus, tehokkuus, vauhti ja voima liittivät nämä ominaisuudet samalla käyttäjiinsä.⁷¹ Näitä ominaisuuksia ei vahvistettu pelkästään markkinointiviestinnässä, vaan laajemmin koko yhteiskunnassa. Förstin lukemissa ajanvietekertomuksissa tyypillisesti nuoret, autoilevat miehet johdattivat yhteiskuntaa teknologiseen nykyaikaan ja (maaseudun) vanhat naiset pelkäsivät uutta menoa ja takertuivat huvittavasti vanhaan.

Alexander Trapeznik ja Austin Gee ovat kirjoittaneet *Journal of Transport History*yn artikkelin autoilun varhaisvaiheista Dunedinin kaupungissa Uudessa Seelannissa vuosina 1901-1930.⁷² Sen perusteella autojen käyttöönotto vaati paikallishallinnolta paljon, muutokset rakennettuun ympäristöön olivat huomattavia: autoilua varten tarvittiin uusia rakennustyyppisiä (jakeluasemat, korjaamot) ja kaupallisessa toiminnassa oli otettava huomioon autoilla saapuvat asiakkaat (parkkipaikat). Kaupungin katuverkko oli uudistettava, osa kaduista oli päällystettävä uudelleen ja liikennettä oli ohjattava uuden kulkuvälineen ehdoin aikaisempaa tiukemmin liikennesäännöin. Tämä kaikki vaati kaupunkilaisilta uudenlaista suhtautumista julkisen tilan käyttöön. Monikaan edellä luetelluista muutok-

69 Juha Sahi, Miten Suomesta tuli japanilaisen auton maahantuonnin sillanpääasema Euroopassa vuonna 1962? *Historiallinen aikakauskirja* 111(2013):3, 266-278. Sahi on käsitellyt aihetta myös väitöskirjassaan Juha Sahi, *Verkostot kaukaiseen itään. Suomen kauppasuhteet Japaniin 1919-1974*. Oulun yliopisto, Acta Univ. Oul. B 138, 2016.

70 Joachim Mickwitz, Människan, landsbygden och det moderna - Tre drag i icke-fiktiv film i Finland 1919-1939. *Historisk Tidskrift för Finland* 77(1992):3, 349-368.

71 Teija Försti, Autoilu ja sukupuoli 1920-luvun Suomessa. *Tekniikan Waiheita* 32(2014):1, 75-76. Katso myös Teija Försti, Moottorimiehet ja ohjauspyörää hoitavat naiset - Autoilu sukupuolihistorian näkökulmasta 1900-1920-luvuilla. *Tekniikan Waiheita* 24(2006):1, 16-29; Tiina Männistö, Marginaalista kajahtaa - Sukupuolianalyysi teknologian historiassa. *Tekniikan Waiheita* 24(2006):1, 5-15.

72 Alexander Trapeznik and Austin Gee, Accommodating the Motor Car: Dunedin, New Zealand, 1901-30. *The Journal of Transport History* 38(2017):2, 213-231.

sista paikallisyhteisössä ei olisi ollut mahdollinen, jos asukkaat olisivat niitä vastustaneet. Dunedinin asukkaat eivät myöskään olleet avoimen vihamielisiä tai asenteiltaan antagonistisia ensimmäisiä autoja ja autoilijoita kohtaan. Kirjoittajien tutkimustulos antaa aiheen pohtia, kuinka paljon bensiinikäyttöisiin polttomootoriautoihin kohdistettu vastustus oli todellista ja kuinka paljon kirjallisesti luotua, tarinallistettua kokemusta. Ainakaan kaikkialla ei autoiluun suhtauduttu jyrkästi vastustaen. Ylipäätään on hyvä muistaa, että uusiin teknologioihin ei pääsääntöisesti ole suhtauduttu negatiivisesti tai vastustaen. Kuten tieteen ja teknologian historioitsija Karl-Erik Michelsen kirjoittaa:⁷³

Teknologiaan sisältyy odotuksia ja toiveita, joihin yhteiskunta vastaa positiivisella ilmapiirillä. Teknologiset katastrofit ovat puolestaan kollektiivisia traumoja, jotka muuttavat yhteiskunnallista ilmapiiriä. Teknologia ei siten ole erillinen osa yhteiskunnallista muutosta, vaan porautuneena syvälle yhteiskunnan mentaalisiin rakenteisiin.

1.4 Tutkimuskysymys

Tämän tutkimuksen tarkoitus on ollut käsitellä auton käyttöönottoa Suomessa noin 1900-1918. Tulokset on julkaistu viitenä paikallisyhteisöjä tai toimialoja koskevinä artikkeleina, ja tässä käsillä olevassa yhteenveto-osuudessa koostetaan artikkeleita yhdistävä kysymyksenasettelu, teoreettinen viitekehys ja menetelmälliset ratkaisut. Uuden teknologian implementointi, käyttöönotto, riippuu yhteensopivuudesta toimintaympäristön kanssa, millaista tehtävää uusi teknologia on tarkoitettu hoitamaan: jotakin tarkkarajaista yksittäistä tointa, useita erilaisia toimia tai onko se muunneltavissa laaja-alaisesti eri sektoreille. Käyttöönottaja pohtii, miten helposti uusi on omaksuttavissa ja onko hänelle tarjolla tukitoimia. Jatkaako valmistaja teknologian kehittämistä ja ottaako se huomioon käyttäjien kokemukset. Nykyisin kaikilla uusien teknologioiden lanseeraajilla on seikkaperäiset vastaukset edellä esitettyihin kysymyksiin.

Suomessa 1800- ja 1900-lukujen taitteessa ei kiertänyt ulkomaisten autotehtaiden edustajia markkinoimassa tuotteitaan ja vastaamassa potentiaalisten käyttäjien kysymyksiin. Muutamat maahantuojat (Victor Forselius, K. E. Ståhlberg, Sergei Nikolajeff jr.) mainostivat tuotteitaan, mutta kysyntä ei lähtenyt merkittävästi kasvuun tarjonnan alkaessa. Yksi linja-autoliikennettä suunnitteleva yrittäjä teki pienimuotoisen markkinatutkimuksen. Moni varhainen autoilija toi kulkuvälineensä itse ulkomailta, Venäjältä, Saksasta, Ranskasta tai Yhdysvalloista saakka.

Käyttöönoton historian tutkimuksessa selvitetään sosioteknologisen ympäristön kehitystä ja muutoksia sosioteknologisessa valtavirrassa, jotka luovat uudelle teknologialle tilaisuuden tulla osaksi valtavirtaa. Keskeisiä ovat siis paikallisen kulttuurin olemassa olevat asenteet, arvot, normit, rutiinit ja odotukset. Näihin ihmisen sosiaalisen ja psyykkisen elämän alueisiin liittyy tunteita ja ajatuksia mo-

73 Karl-Erik Michelsen, Teknologia ja ajan henki. *Tieteessä tapahtuu* 2017:3, 30.

nella eri tasolla, ja usein näitä tasoja on mahdoton erottaa toisistaan.⁷⁴ Mutta, kuten historianfilosofi J. E. Salomaa kirjoittaa, ”historiatiede ... on ongelmien ratkaisua”.⁷⁵ Jokaista tutkimusta varten on erikseen harkittava ne keinot, joilla tutkimuskysymys voidaan ratkaista. Tässä tapauksessa keinoja on käytettävä useita, asiaa on tarkasteltava useista eri teoreettisista näkökulmista. Vaikka kerättyjä aineistoja on useita ja monenlaisia, niin tyypillistä niille on suppeus ja katkonaisuus. Tässä mielessä aineistojen tarkastelu useilla eri tavoilla on ollut palkitsevaa.

Pääpaino tutkimuksessa on tarkastella eri käyttäjäryhmien ja muiden relevanttien ryhmien tarjoamaa panosta autoilun kehitykseen. Miten uutta liikennevälinettä, hevosetonta vaunua, yritettiin sovittaa osaksi jo olemassa olleita järjestelmiä? Millaisista liikennevälineistä ja liikkumismuodoista ylipäätään haaveiltiin ennen ensimmäistä maailmansotaa? Miten viranomaiset pyrkivät ohjaamaan ja kontrolloimaan Suomen maanteille ilmestynyttä uutuutta? Millaisia reaktioita ongelmatilanteet aiheuttivat kansalaisissa ja viranomaisissa?

Kutakin kysymystä on pyritty lähestymään omana osakokonaisuutenaan, omana tieteellisenä artikkelinaan. Näin näkökulmat ja artikkelien lähtökohdat vaihtelevat suurestikin, unelmia tulevaisuuden liikkumisesta on käsiteltävä eri tavoin kuin poliisiviranomaisten järjestyksenpitovelvoitteita, vaikka yhtymäkohtia asioilla voisi olla olemassa. Kokonaisuudessaan artikkelimuoto on mahdollistanut asetettujen kysymysten käsittelyn niiden edellyttämästä ja käytettävissä olevan lähdemateriaalin luomista mahdollisuuksista käsin. Itsenäinen artikkeli toimii omilla ehdoillaan, ja sen tulokset asettuvat osaksi kokonaisuutta.

Tutkimuksen aikarajaus on valittu siten, että tarkastelussa on voitu keskittyä laajan teknologisen järjestelmän muuttumisen alkuvaiheisiin (katso s. 24). Alkuaikajankohta määrittäyty ensimmäisen auton mukaan. Loppuvuoden määrittelemisen ei ole niin selkeä tehtävä. Vuosi 1918 valikoitui siksi, että seuraavana vuonna Suomi alkoi autoistua aikaisempaan verrattuna todella nopeaan tahtiin ensimmäisessä vaiheessa määritellyltä pohjalta.

1.4.1 Autojen sovittaminen vallitsevaan liikennejärjestelmään

Suomen maanteiden virallinen henkilöliikenne perustui 1900-luvulle tultaessa kyytilaitokseen. Yhteiskunta oli luonut koko maan kattavan majatalo- ja kievari-verkoston, joka määrätyn taksan mukaista korvausta vastaan kuljetti, syötti ja maajoitti matkaajat määräpäihinsä. Kievareita oli noin kahdenkymmenen kilometrin välein, aivan pohjoisimmissa Suomessa hieman harvemmassa. Pisinkään kievariväli ei ollut yli 50 kilometriä. Kyytikunnat huutokauppasivat kievarioikeudet viideksi vuodeksi kerrallaan halvimmalla tarjouksella tehneelle, tosin edellyttäen kievaripaikan olevan tärkeimpien maanteiden varsilla. Kyydit olivat pääosin hevosil-

74 Hannu Salmi, *”Atoomipommilla kuuhun!” tekniikan mentaalihistoriaa*. Edita, Helsinki 1996, 191.

75 J. E. Salomaa, *Historia ja nykyaika – Historianfilosofian ääriäriiivoja* (toim. Reijo Valta ja Riitta Koikkalainen). Kampus Kustannus, Jyväskylä 2000, 159.

la tehtyjä, kesäisin saattoi saada venekyydin tai talvella pohjoisessa porokyydin.⁷⁶ Rautatieverkko kytkettiin olennaiseksi osaksi kyytijärjestelyjä, sinne minne pääsi junalla ei saanut hevoskyytiä. Kilpailua eri maaliikennemuotojen välille ei synnytetty, eikä sitä syntynyt.

Periaatteessa kyytilaitos olisi voinut jatkaa toimintaansa entisin säännöin, vaikka hevoset olisi korvattu autoilla. Muutamassa lehdessä vuonna 1901 julkaistu juttu kannusti tähän ja väitti auton tulevan jopa edullisemmaksi kuin hevosen kyytien hoitamisessa. Artikkelissa *Kyytejä autolla – Automobiili kyytilaitoksen palveluksessa ennen vuotta 1914*⁷⁷ tarkastellaan auton käytön kannattavuutta ja laajuutta ennen ensimmäistä maailmansotaa.

Sekä käyttäjien että ylläpitäjien näkökulmasta kyytilaitos oli liian kallis järjestelmä. Runsaan varallaoloajan vuoksi järjestelmän tuotot eivät kattaneet sen kustannuksia, joten ylläpitäjät joutuivat kattamaan erotuksen omasta pussistaan. Kyytilaitoksen päättävissä kokouksissa istuivat käytännössä samat ihmiset kuin kuntakokouksissa, ylläpitokustannusten rasitus jakautui maanomistuksen, maantaalien mukaan. Vuoden 1883 asetuksella teollisuuslaitokset oli velvoitettu ottamaan osaa kyytilaitoksen kustannuksiin, mutta päärasitus säilyi maanomistajilla. Samat ihmiset siis vastasivat toista kautta maanteiden ylläpidosta ja he toivoivat kasvussa olevien maantieliikennemäärien tuomien kustannusten jakautuvan laajemmin teiden käyttäjien maksettavaksi. Valtiopäivillä käsiteltiin kyytilaitoksen uudistamista ja maanteiden ottamista valtion hoidettaviksi. Nämä kulkivat eri kysymyksinä, vaikka liittyivät kiinteästi toisiinsa.

Maantieliikennemäärien kasvu oli huomattava 1900–1913. Kokonaisuudessaan hevosliikenteen volyyymi kaksinkertaistui ajanjaksolla. Hevosvetoisten rahiin määrä puolittui, mutta hevosten käyttö metsätöissä ja henkilöliikenteessä kasvattivat kokonaisvolyyymiä.⁷⁸ Hevosten määrää ei kyetty kasvattamaan (kasvatus, koulutus, eläinsuojelu) samassa tahdissa kuin liikennetarpeiden kasvaminen olisi edellyttänyt. Vallitseva liikennejärjestelmä oli vaikeuksissa, se ei pystynyt vastaamaan kasvavaan kysyntään. Uudenlaiselle tavalle järjestää maantieliikenne oli olemassa tilaus.

1.4.2 Haaveiden liikkumismuodot

Toiveiden ja haaveiden kartoittaminen on hyvin usein historiantutkimuksessa ymmärretty ihmisen toiminnan motiivien selvittämiseksi. Haaveet paremmasta elä-

76 Marko Nenonen, *Kulkijan taival*, teoksessa *Maata, jättä, kulkijoita – Tiet, liikenne ja yhteiskunta ennen vuotta 1860* (toim. Tapani Mauranen). Edita, Helsinki 1999, 279–290; Tapani Mauranen, *Miten hevosliikenne toimi?* teoksessa *Soraa, työtä, hevosia – Tiet, liikenne ja yhteiskunta 1860–1945* (toim. Jaakko Masonen, Kimmo Antila, Veikko Kallio ja Tapani Mauranen). Edita, Helsinki 1999a, 86–93.

77 Reijo Valta, *Kyytejä autolla – Automobiili kyytilaitoksen palveluksessa ennen vuotta 1914*. *Faravid* 39(2015a), 47–61.

78 Matti Tapani Peltonen, *Liikenne Suomessa 1860–1913*. Suomen Pankki, Helsinki 1983; Mauranen 1999a, 66.

mästä ja asemasta yhteiskunnassa on ymmärretty ihmisen toiminnan perimmäiseksi tarkoitukseksi, jopa siinä määrin, ettei niitä ole edes tarvinnut kirjoittaa auki taustalla vaikuttavaksi voimaksi. Parempaan pyrkiminen on itseäänselvyys.

Keinot toiveiden ja haaveiden toteuttamiseksi ovat moninaiset. Liikennetarpeiden paremman toteuttamisen haaveiden selvittämiseen yksi mahdollisuus on tieteiskirjallisuus. Kirjallisuuden professori Yrjö Hosiainluoman määritelmän mukaan tieteiskirjallisuus on kaunokirjallisuutta, ”joka käsittelee tieteen ja tekniikan todellisia tai kuvitteellisia vaikutuksia yhteiskuntaan ja ihmisten elämään”. Tieteiskertomus sijoittuu usein tulevaisuuteen ja kuvaa teknisten keksintöjen luomia mahdollisuuksia.⁷⁹ Tyypillisesti matkataan joko ajassa tai avaruudessa, monet tarinat kuvaavat vaihtoehtoisia, potentiaalisia maailmoja.

Tieteiskirjallisuus on lajityyppinä vanha. Modernin tieteiskirjallisuuden esikuvia on löydettävissä jo antiikin ja keskiajan kirjallisuudesta. Niin sanotun tiederomaanin suuria uranuurtajia olivat Mary Shelley (1797–1851), Jules Verne (1828–1905) ja H. G. Wells (1866–1946). Suomalaisen tieteiskirjallisuuden juuret ulottuvat 1800-luvun alkuun ja sen varhaisien vuosien nimekkäimpänä edustajana pidettiin Zacharias Topeliusta (1818–1898). Hän näki vuonna 1860 kirjoittamassa tulevaisuudenkuvitelmissaan *Simon Levis resa till Finland*, että vuoden 5870 Suomessa liikenne perustui maanteitä pitkin liikkuviin kuumailmavaunuihin. Topeliuksen tulevaisuuden haaveissa huomioitiin myös tarvittavien investointien määrä. Kuumailmavaunuihin perustuva liikennejärjestelmä maksoi vain kymmenesosan rautateiden tarvitsemista investoinneista.⁸⁰ Resurssien rajallisuus heijastui siis visiointiin asti, taloudellisesti edullisia poliittisia päätöksiä oli kuvitelmassakin helppo tehdä kuin suuria, kalliita investointeja. Olennaista Topeliuksen uudessa liikennejärjestelmässä oli se, että toimiva maantieliikenne mahdollisti pääkaupungin siirtämisen sisämaahan, jossa voitiin rannikkoa paremmin keskittyä suomalaisen sivistyksen ja tiedon vaalimiseen.

Tieteiskirjallisuudella ja teknologioiden kehittämisellä on ollut kiinteä suhde 1950-luvulta 1980-luvulle. 1950-luvulla syntyi tieteiskirjallisuuden alalajiksi kova tieteiskirjallisuus (hard science fiction), jonka perusedellytyksenä oli fysiikan lakien noudattaminen ja luonnontieteellisen tiedon popularisointi.⁸¹ Osa tämän lajin kirjoittajista oli itsekin tutkijoita, esimerkiksi brittiläinen tähtitieteilijä Fred Hoyle (1915–2001).

Suomessa ilmestyi vuoteen 1914 mennessä jonkin verran lehtinovelletteja, joissa hahmoteltiin tulevaisuuden liikkumismuotoja. Näitä suomalaisia liikennevisioita on käsitelty artikkelissa *Siis automobiileja... Auto suomalaisessa tieteiskirjallisuudessa ennen vuotta 1914*.⁸² Suomalaista ja englanninkielisen maailman tieteiskirjallisuutta verratessa huomaa, että kotimaisessa ei viljelty dystopioita, negatiivisia tu-

79 Yrjö Hosiainluoma, *Kirjallisuusoppi aapisesta äänirunoon*. Avain, Helsinki 2016, 928.

80 Simon Levin kirjeet tulevaisuudesta julkaistiin ensimmäisen kerran *Helsingfors Tidningissä* 1860. Viimeksi ne on julkaistu osana Topeliuksen koottuja teoksia: Zacharias Topelius, *Noveller* (red. Pia Forssell), teoksessa *Zacharias Topelius Skrifter IV*. SLS, Helsinki 2012, 224–265.

81 Hosiainluoma 2016, 484.

82 Reijo Valta, *Siis automobiileja... Auto suomalaisessa tieteiskirjallisuudessa ennen vuotta 1914*. *Faravid* 40(2015b), 149–162.

levaisuuden kuvia ainakaan autoihin liittyen. Osaltaan tähän saattoi olla syynä ennakkosensuuri, tai suomalaisille ei yksinkertaisesti tullut liikenneyhteyksien monipuolistumisesta pahaa ajatusta mieleen.

1.4.3 Viranomaisten suhtautuminen autoihin

Julkista valtaa käyttävät viranomaiset harkitsevat ja valvovat täyttääkö kansalaisten toiminta maassa voimassa olevat lait ja asetukset. Joissakin tapauksissa viranomaisten harkintavalta on kapea, mutta silloin kuin lakeja ja asetuksia säädettäessä joitakin tilanteita ei ole osattu ottaa huomioon tai ne ovat epämääräisiä, se kasvaa. 1900-luvun alussa Suomessa ei ollut lakeja ja asetuksia, jotka olisivat ottaneet autot erityisenä maantieliikennevälineenä tai ammattimaisen liikenteen harjoitusvälineenä huomioon.

Normaaleissa oloissa poliittinen valta olisi korjannut tai säätänyt uusia pykälä uusia tarpeita varten, mutta autonomisen Suomen loppuvaiheissa valtiopäivien toiminta kärsi valtopoliittisista kiistoista. Keisari hajotti eduskunnan useaan otteeseen. Joitakin valtiopäivien hyväksymiä, mutta keisarin vahvistamattomia lakeja odotettiin noudatettavan kuin vahvistettuja lakeja. Autoista tai autoliikenteestä ei kuitenkaan ollut tällaisia kesken käsittelyn olevia ehdotuksia. Valtiopäivien työsken- telyssä autoilu huomioitiin ensimmäisen kerran lokakuussa 1907. Tuolloin kyytilain uudistamista käsitellyt laki- ja talousvaliokunta noteerasi maanteille tulleen uuden ajoneuvon ja esitti sääntöjen laatimista ”konevoimalla liikkuvien ajoneuvojen teillä käyttämistä varten”.⁸³ Vuoden 1910 valtiopäivillä eduskunnan enemmistö otti autoihin myönteisen kannan, ainakin kyytilaitoksen käytössä.⁸⁴ Uuden kyytilain käsittely oli aloitettu vuoden 1900 valtiopäivillä, laki saatiin lopulta säädetyksi vuonna 1918. Lokakuussa 1907 toivotut säännöt autoliikenteestä astuivat voimaan heinäkuun alusta 1922.

Paikalliset viranomaiset joutuivat käsittelemään autoilua ilman uutta valtakunnantason ohjausta 1900-luvun kaksi ensimmäistä vuosikymmentä. Paikallisten viranomaisten, maistraattien ja kuvernöörinkanslian, suhtautumista autoihin ja autoliikenteeseen on käsitelty artikkelissa *Orastavan autoilun jäljillä – Pohjois-Suomen viranomaiset varhaista autoilua tukemassa ja valvomassa*.⁸⁵ Paikalliset viranomaiset eri puolilla maata tekivät hieman toisistaan poikkeavia liikennesääntöjä. Tässä artikkelissa on keskitytty yhden läänin alueeseen, vanhan Oulun läänin, joka kattoi nykyisen aluehallintoviraston Lapin ja Pohjois-Suomen toimialueet.

Valtakunnallisen lainsäädännön puuttuessa paikallisissa elimissä luotiin omia paikallisia sääntöjä ja ohjeistuksia. Kaupungeissa sääntöjen laatimisesta

83 Laki- ja talousvaliokunnan mietintö N:o 1 Keisarillisen Majesteetin Suomen Eduskunnalle kyytitoimesta antaman armollisen esityksen johdosta (LTVM 1/1908).

84 Tarkemmin Valta 2015a.

85 Reijo Valta, *Orastavan autoilun jäljillä – Pohjois-Suomen viranomaiset varhaista autoilua tukemassa ja valvomassa*, teoksessa *Keskus ja periferia muuttuvassa maailmassa* (toim. Kari Alenius ja Olavi K. Fält). *Studia Historica Septentrionalia* 70. P-SHY, Oulu 2014a, 229–243.

vastasivat maistraatit ja maaseudulle läänin kuvernööri antoi omia järjestyssääntöjään. Pääasiassa maistraattien ja lääninkanslioiden toiminta oli reaktiivista, viranomaisen oli otettava kantaa sille saapuneeseen anomukseen. Pohjois-Suomessa nopeassa aikataulussa tehdyissä päätöksissä ja säännöissä heijastuivat odotukset siitä, millaiseksi autoliikenteen kuviteltiin Suomessa kehittyvän ja miten viranomaisten toivottiin voivan sitä valvoa. Toisaalta Oulun maistraatti näytti suhtautuvan autoihin karttavasti ja käsitteli niitä asiakirjoja tuottavasti ainoastaan silloin kuin oli pakko.⁸⁶ Tällaiseen toimintatapaan ei asiakirjoista ole löydettävissä yksiselitteistä vastausta.

1.4.4 Autojen herättämät tunnereaktiot

Suomalaiset olivat 1800-luvulla saaneet tutustua kahteen uuteen liikennevälineeseen, junaan ja höyrylaivaan. Juna herätti toiveita ja pelkoja, moderni konekulttuuri symboloitui Yhdysvalloissa ennen autoa rautahepoon. Maailmalla siitä tuli erityisesti merkki ihmisen kyvystä voittaa luonnon asettamat esteet. Rautatieverkosta tuli yksi kansallisen eheyden symboli, lähes riippumatta mistä kansakunnasta oli kyse. Suomalaisessa kirjallisuudessa Juhani Ahon *Rautatie* (1884) luo katseen kirjailijan synnyinseudun syrjäkylien asukkaiden tietämättömyyteen ja elämänasenteisiin. Rautatien Matti ja Liisa ovat kovin ennakkoluuloisia teknologista uutuutta kohtaan, mutta silti sitä kohtaan tunnetaan suurta kiinnostusta. Tunteet tekniikan riemuvoittoa, itsestään liikkuvaan konetta kohtaan ovat ristiriitaiset. Ahon kymmenen vuotta myöhemmin kirjoittamassa novellissa *Maailman murjoma* (1894) junalla on aivan toinen, tuhovoimainen merkitys, kun syrjäkylän Junnun lehmä jää sen alle.⁸⁷

Tiedot auton tuhovoimasta ja autoilun vaaroista olivat levinneet suomalaisenkin tietoisuuteen jo 1900-luvun ensimmäisellä vuosikymmenellä. Sanomalehdet kertoivat maailmalla sattuneista onnettomuuksista ja niiden fataaleista seurauksista. Maailmalla oli joitakin kampanjoita autoja vastaan, ja niistä oltiin tietoisia Suomessakin. Erityisen tunteisiin vetoavasti esille tuotiin autoilijoiden lapsille tuoma uhka.

Helsingissä sattui lokakuun 3. päivä 1907 Eläintarhantiellä liikenneonnettomuus, josta olisi voinut tulla suomalaisen autoilua vastustavan liikkeen herättävä merkkitapaus. Tapaus johti oikeudenkäyntiin, josta uutisoitiin etu- ja jälkikäteen. Artikkelissa *Hurjaa ajoa Eläintarhantiellä vuonna 1907*⁸⁸ käsitellään tapauksen uutisointia ja helsinkiläisten käsitystä kaupunkielämästä. Artikkelissa myös käydään läpi, millaisia ratkaisuja Helsingin kaupungin hallinnossa tehtiin autoilun aiheuttamien haittojen minimoimiseksi.

86 Reijo Valta, Hakemus on otettu vastaan – Varhaisten autoliikenneyritysten jäljillä viranomaisarkistoissa, teoksessa *Monelta kantilta* (toim. Jari Ojala, Jari Eloranta ja Heikki Roiko-Jokela). Jyväskylän yliopisto, Jyväskylä 2010, 181–189.

87 Salmi 1996, 111–113.

88 Reijo Valta, Hurjaa ajoa Eläintarhantiellä vuonna 1907. *Faravid* 38(2014b), 115–126.

Jälkeenpäin on vaikea arvioida mistä tunnereaktiot loppujen lopuksi syntyvät. Aina sitä ei tiedä ihminen itsekään. Autoilun aiheuttama katukolina ja ”kaasuhyökkäykset” saattoivat hyvinkin olla vain viimeinen pisara, joka antoi aiheen julkiselle huolelle. Maaseudulla autoilija saattoi tietämättään kulkuvälineensä äkillisillä äänillä häiritä lehmien vasikointia tai muita kotieläinten rauhaa vaativia toimia, ja siksi saada vihaiset ihmiset peräänsä.⁸⁹ Kaupungeissa auton äänien ja hajujen takana oli kaikenlaisia muita ääniä ja tuoksuja. Niinpä kun Helsingissä torjuttiin autoilun haittoja, niin lääketieteellisin perustein kielletyksi tuli muun muassa mattojen tamppaus öiseen aikaan.

Paikallisyhteisöissä asukkaiden tunnereaktiot saavat joko vastakaikua tai vastustusta. Autot käynnistivät Helsingissä normaalin poliittisen keskustelun, jossa esitettiin väitteitä puolesta ja vastaan, joskin puolesta esitettyjä on lähteistä vaikeampi löytää. Kunnallishallinnossa tarkasteltiin huolien aiheellisuutta ja mahdollisuuksia tehdä niille jotakin. Lopulta valtuusto enemmistöpäätöksillä tarkensi voimassa olevia järjestyssääntöjä ja tähän osapuolten oli tyytyminen.

1.4.5 Varhaiset autot paikallishistorioissa

Suomessa kirjoitetaan ja on kirjoitettu todella paljon paikallisyhteisöjä käsitteleviä kuntien, kaupunkien ja maakuntien historioita. Näissä teoksissa – sikäli kun se sopii aikarajaukseen – on pääsääntöisesti käsitelty myös autoilua, muuttihan se koko liikennejärjestelmän. Tätä käsittelyä on tarkasteltu artikkelissa *Hevosista hevosvoimiin – Autoliikenteen alkuvaiheet suomalaisissa maakunta- ja paikallishistorioissa*.⁹⁰ Periaatteessa paikallisyhteisö olisi mainio kohde tarkastella yhteisön liikennejärjestelmää ja asukkaiden liikennetarpeita. Näin ei kuitenkaan ole tavattu toimia, vaan useimmiten on noudatettu paikallishistorialle hyväksi osoittautunutta (ja tilaajan toivomaa) historiankirjoittamisen kaavaa.

Paikallishistoria on aina tarjonnut laajan mahdollisuuden tutkia erilaisia aihepiirejä, joille ei aina ole ollut sijaa historiantutkimuksessa.⁹¹ Paikallishistorioissa on ollut mahdollista seurata suomalaisen yhteiskunnan muuttumista ja sen muotoutumista yleisinhimillisestä ja yksittäistä ihmistä koskettavasta näkökulmasta. Parhaimmillaan paikallishistoriassa on voitu yhdistää mikro- ja makrotasot. Autoilun tutkimisen kannalta paikallistaso on tärkeä, koska valtakunnan politiikassa autoliikenteen lainsäädännön laatiminen ei onnistunut. Parhaimmillaan paikallishistoriat ovat käsitellessään paikallisia, kunnallishallinnossa käsittelyyn otettuja autojen synnyttämiä ongelmia ja herättämiä toiveita. Saman maantien varrella eri kuntien edustajat saattoivat suhtautua vastakkaisesti autojen liikkumiseen tiellä.

89 Salmi 1996, 123.

90 Reijo Valta, *Hevosista hevosvoimiin – Autoliikenteen alkuvaiheet suomalaisissa maakunta- ja paikallishistorioissa*. *Faravid* 45(2018), 49–63.

91 Pekka Ahtiainen ja Jukka Tervonen, *Menneisyyden tutkijat ja metodien vartijat – Matka suomalaisen historiankirjoitukseen*. SHS, Helsinki 1996, 147.

Kunnallishallinnossa autot kytkeytyivät usein maanteiden rakentamiseen ja kunnossapitoon. Jo 1920-luvun alussa valtuustot usein vetosivat alkaneeseen autoiluun anoessaan perusparannuksia tieverkostoonsa. Autoilun varhaisvuosina valtuustojen kokouksiin saatettiin kutsua paikallisia autoilijoita kertomaan uudesta liikennevälineestä ja hälventämään pelkoja sitä kohtaan. Jälkimmäisellä tavalla toimittiin esimerkiksi Kajaanissa vuonna 1911. Maistraatti pyysi kaupungin molempia autoilijoita, kestikievaripitäjä Herman Laitista ja Kajaani Oy:n johtaja Paavo Paloheimoa, kokoukseen, jossa käsiteltiin paikallisen ajuriyhdistyksen aloitetta autoilun kieltämiseksi. Autoilijat vakuuttivat autoilun olevan vaaratonta.⁹² Autoilu oli yhteiskunnallinen ilmiö ja siihen liittyviä asioita pyrittiin ratkomaan yhteiskunnan foorumeilla, tässä tapauksessa kaupungin hallintoelimissä. Ensimmäisistä asioista pyrittiin selvittämään puhumalla.

Paikallishistoriat eivät kerrytä tietoa, josta kumuloituisi suomalaisen autoilun valtakunnallinen historia. Useimmiten paikallishistorioissa on käytetty lähtienä autohistoriaa käsitteleviä erityistutkimuksia. Teknologian historiaa paikallishistorioissa ei ole juuri käsitelty, se jää pääasiassa käyttöönoton toteutukseksi. Yleisessä historiankirjoituksessa teknologian historia sivuutetaan usein⁹³, tosin Henry Ford ja liukuhihnalla valmistettavat autot ovat tästä poikkeus.

1.5 Ristiriidat ja vuorovaikutukset auton käyttöönotossa

Autoilun historian tutkimus on monin osin varhaisvuosien osalta autoilun synnyttämien ristiriitojen leimaamaa sekä Suomessa että kansainvälisesti. Tutkijat ovat nostaneet esille 1800-luvun lopulta kirjoituksia, joiden varakkaat nuoret kertojat ovat autoilleet maaseudulla pääasiallisenaan tarkoituksena ärsyttää moderniin maailmanmenoon tottumattomia väestöä. Tästä on helppo perustellusti johtaa ajatuksia siitä, että pohjimmitaan varhainen autoilu oli luokkaristiriitojen säilyttämää toimintaa.⁹⁴ Suomen olosuhteisiin ajateltuna tällainen lähtökohta tuntuu liioitellulta, vaikka vastaavaa toimintaa on täälläkin saattanut olla. Tahallisen ärsyttämisen tai ärsyyntymistä aiheuttaneen käytöksen motiivina on voinut olla moni muukin asia.

Autoilun historiaa on viime vuosina usein tutkittu etsien ratkaisuja nykyisiin liikenteen aiheuttamiin ongelmiin. Tämä on selvästi yksi Frank Geelsin tutkimusintressi, ruotsalainen taloushistorioitsija Mats Bladh on selvästi ilmaissut sen tarkoitukseksi⁹⁵. Ongelmallisen polttomoottoriauton nouseminen laajan teknolo-

92 Panu Pulma ja Oiva Turpeinen, *Pikkukaupungin unelmia – Kajaani 1906-1976*. Kajaanin kaupunki, Kajaani 1994, 58–60.

93 Timo Myllyntaus, Teknologian historia tutkimuskohteena, teoksessa *Artikkeleita tekniikan ja teknologian historiasta*. Jyväskylän yliopisto, Jyväskylä 1993, 19–38.

94 Mom 2001; Kurt Möser, The Dark Side of 'Automobilism', 1900-30 – Violence, War and the Motor car. *Journal of Transport History* 2003:2, 238–258.

95 Mats Bladh, Origin of Car Enthusiasm and Alternative Paths in History. *Environmental Innovation and Societal Transitions* 32(2019), 153–168.

gisen järjestelmän keskiöön ei ole yksinkertaisesti selitettävä asia, Mokyryn verstausta käyttäen se tapahtui kuin Saulin nouseminen valtaistuimelle. Moniulotteista ja monitasoista prosessia voi selvittää pala palalta, mutta näiden osasten löytämiseen tarvitsee apukeinon.

Liikennesosiologit ovat eritelleet koko joukon erilaisia tunteita, joita ihmiset kokevat autoillessaan tai ollessaan osana liikennettä. Näitä on ajonautinnosta tie-raivoon ja turvallisuudentunteesta onnettomuuksien pelkoon. Liikenne itsessään on reaktioiden ja vastareaktioiden aallokkoa, liikenteessä tunteet tarttuvat ja heijastuvat toiminnassa.⁹⁶ Kun yritys on ollut tavoittaa kirjoituksista ihmisten toiveita, odotuksia tai tunteita, niin hyödylliseksi osoittautui tarkastella niitä affekteina, jotka voivat olla laajempia ja epämääräisempiä kuin selkeästi määritelty tunne (viha, pelko, ihastus jne.). Eiväthän aikaisemmin mainitun Juhani Ahon Rautatie-romaanin Matti ja Liisa osanneet täsmentää tunteitaan, uuteen kulkuvälineeseen suhtauduttiin ristiriitaisesti. Affekteja laajemmin pohtinut sosiaaliteoreetikko Brian Massumi on todennut, että kaikki affektit eivät sanallistu, niitä ei (ainakaan toistaiseksi) ole mahdollista ilmaista kirjallisesti.⁹⁷ Affektit ovat, jos seurataan kulttuurintutkija Lawrence Grossbergin ajattelua, ”energian muoto, intensiteetti tai motivoiva voima, intohimo ja sävy, jonka yhteydessä maailmaan panostamiset tulevat mahdollisiksi, vaikutusten strukturoitunut taso”. Affektit saavat yksilön toimintakykyistymään, panostamaan ja erittelemään, miettimään ”millä on väliä” ja ”miten jokin otetaan käyttöön”.⁹⁸ Affekteja on käytetty selittävinä tekijöinä taloustieteessäkin, muun muassa pohdittaessa sijoittajien toimintaa.⁹⁹

Yhteiskuntatutkimuksessa affekteja on käytetty apuna muun muassa sellaisten motiivien ja käyttäytymisen suunnannäyttäjinä, joita ei ole voitu ymmärtää pelkästään rationaalisten selitysmallien avulla. Auton (sosio)teknologinen kehitys on yksi tällainen asia. Affektien avulla saadaan näkyviksi sellaisia yhteiskunnallisen muutoksen lähteitä, jotka muuten jäisivät pimentoon tai vähälle huomiolle. Yksi esimerkki pitkään huomiotta jääneestä asiasta on Kevin Borgin erittelemä ”kuljettajaongelma”.¹⁰⁰ Affektit johdattavat pohtimaan myös muutoksesta aiheutuvaan haikeutta, tunnettyötä, jota tapahtunut on kokijoissaan aiheuttanut.¹⁰¹ Autoilun historiantutkimuksessa affektien huomioiminen – joskaan sitä ei ole tällä

96 Mimi Sheller and John Urry, *The City and the Car*. *International Journal of Urban and Regional Research* 24(2000):4, 737-757; Mimi Sheller, *Automotive Emotions - Feeling the Car*. *Theory, Culture & Society* 21(2004):4/5, 221-242; Linda Steg, *Car Use: Lust and Must. Instrumental, Symbolic and Affective Motives for Car Use*. *Transportation Research Part A* 39(2005), 147-162.

97 Brian Massumi, *The Autonomy of Affect*. *Cultural Critique* 31(1995), 83-109.

98 Teemu Taira, *Affekti ja kulttuurintutkimus*. *Niin & näin* 2007:2, 47.

99 Pörssejä on jo 1800-luvun alkupuolelta pidetty affektiivisen toiminnan tyysijoina. Tuoreimmista tapauksista esimerkiksi Paul Slovic, Melissa Finucane, Ellen Peters and Donald G. MacGregor, *Rational actors or rational fools: implications of the affect heuristic for behavioral economics*. *The Journal of Socio-Economics* 31(2002):4, 329-342; Stig Sebastian Söderholm, *Illuusioiden miljardimarkkinat? Rationalisuuden ja epärationaalisuuden ulottuvuudet arvopaperikaupankäynnissä*, teoksessa *Rahan ajat* (toim. Jyrki Pöysä, Juhana Venäläinen ja Tiina Seppä). Suomen kansantietouden tutkijain seura, Joensuu 2018, 26-53.

100 Borg 1999.

101 Eeva Jokinen, Juhana Venäläinen ja Jussi Vähämäki, *Johdatus prekaarien affektien tutkimukseen*, teoksessa *Prekarisaatio ja affekti* (toim. Eeva Jokinen ja Juhana Venäläinen). Jyväskylän yliopisto, Jyväskylä 2015, 7-10.

termillä ilmaistu – on johdattanut tutkijat teknologian historian kannalta hyvin epätavallisten lähteiden käyttämiseen, muun muassa kaunokirjallisuuden pariin (kuten tässäkin tutkimuksessa on käynyt) ja perinteisen historian tutkimuksen kannalta hyvin suppeiden aineistojen käyttöön. Autoilun historian tutkimuksessa on viime vuosina tehty jopa analyysejä avantgardistisesta runoudesta¹⁰².

Affekteja ei ole aikaisemmin suoraan yhdistetty teknologian tai teknologian historian tutkimukseen, vaikka tällaiseen mahdollisuuteen on viitattu.¹⁰³ Kokeemukset ja niiden taustalla olevat affektit ovat se käyttövoima, jotka saavat teknologisen muutoksen aikaiseksi, jos teknologia ymmärretään sosiaalisesti konstruktiiviseksi. Esimerkiksi filosofi Andrew Feenberg tukeutuu Bijkerin ja Pinchin teoriaan teknologian sosiaalisesta rakentumisesta (SCOT), ja näkee eri tahojen kokemukset ja niiden yhteensovittamisen keskeisenä osana laajassa teknologisessa muutoksessa.¹⁰⁴ Kuitenkaan hän ei syvenny kokemusten syntyyn, vaan olettaa kokemuksen jo sisältävän sen sisällön ymmärryksen ja suhteet toisten kokemuksiin. Usein jo esiyymmärrys vaikuttaa suuresti siihen, miten asia koetaan, mutta se ei välttämättä ole lopullinen syntynyt tunne/reaktio. Mutta olennaista lopulta eivät ole heränneet affektit, vaan miten suhteita sovitetaan yhteen. Affektien etsimisen suurin arvo on siinä, että ne johdattavat uusien vuorovaikutuskohtien ja aineistojen äärelle.

SCOT (Social Construction of Technology) lähtee siitä, että teknologisen tuotteen kehitys ei ole yksisuuntaista, vaan se etsii vaihtoehtoja ja variaatioita, ja valikoi niistä suotuisimmat. Kehitys pyrkii moniin eri suuntiin, joista osa päättyy umpikujiin ja osaa yhdistelemällä saadaan kuluttajiin aikaisempia laitteita enemmän vetoava väline. Kehitystyössä kuunnellaan eri käyttäjäryhmiä ja keskitytään heidän ongelmiksi kokemiin seikkoihin. Kun kehittäjät osaavat ottaa huomioon relevanttien ryhmien mielipiteet, niin tuotekehitys tuottaa tulosta. Relevantteihin ryhmiin kuuluu myös kyseessä olevan laitteen vastustajat.¹⁰⁵ Tämä on yksi Geelsin ajattelun pohjana oleva teoria, kuten myös Thomas Hughesin korostama ajoituksen tärkeys. Teknologisen ratkaisun pitää olla käytettävissä silloin, kun sille on tarve. Muutoin joku toinen ratkaisu korvaa sen.¹⁰⁶

Tunnetuimmat ja paljon autoilua käsittelevässä kirjallisuudessa toistetut ristiriidat tapahtuivat tiellä auton ja hevosen kohdatessa. Muun muassa näistä autoilun alkuvuosien tunnereaktioita (affekteja) herättäneistä kohtaamisista lähti liikkeelle monenlaista yhteiskunnallista toimintaa, joka johti autoliikenteen käsitteilyyn esimerkiksi oikeuslaitoksessa ja paikallishallinnossa. Affektien herääminen ei kuitenkaan tarkoita sitä, ettei asioita olisi osattu käsitellä rationaalisesti ristiriitoja sovitellen ja kompromisseja etsien. Tässä kohtaa toimijat alkoivat suhteellisen

102 Gijs Mom, *Atlantic Automobility – Emergence and Persistence of the Car, 1895–1940*. Berghahn, New York and Oxford 2015, 176–186.

103 Roy Bendor, *The Role of Experience in the Critical Theory of Technology*. *Techné: Research in Philosophy and Technology* 17(2013):1, 59.

104 Feenbergin ajattelusta esimerkiksi Andrew Feenberg, *Questioning Technology*. Routledge, London 1999; Andrew Feenberg, *A Critical Theory of Technology*, in *Handbook of Science and Technology Studies* (eds. Ulrike Felt, Rayvon Fouché, Clark A. Miller, Laurel Smith-Doerr). MIT Press, Cambridge, MA and London 2017, 635–663.

105 Bijker and Pinch 1984, 411–414.

106 Geels 2005, 30.

helposti pohtimaan sääntöjä ja niiden uudet tilanteet huomioivia muutostarpeita.¹⁰⁷ Liikenteen dynamiikka muuttui ja monin paikoin juuri autojen tullessa havaittiin, että perinteiset käytännöt eivät riittäneet ja oli tarve kirjoitetuille säännöille. Yksinkertaisia ratkaisuja ongelmiin ei ollut, ja niitä ratkottiin monilla yhteiskunnan eri tasoilla.

Myös autolla ajamisen ja yksityisauton hankintaan johtavien päätösten taustalla ovat affektit. Kuluttajatutkimuksessa on havaittu, että autoon liittyvissä päätöksissä helposti sivuutetaan tietyt rationaalisuudet, esimerkiksi käyttökustannukset. Ainakin niitä vähätellään.¹⁰⁸ Samantapaista käytöstä on havaittavissa jo 1920-luvun Yhdysvalloissa, jossa kuluttajat mieluummin käyttivät rahansa autoihin kuin muihin elämää helpottaviin uutuuksiin (autoihin 31 %, kotitalouslaitteisiin 8 %).¹⁰⁹ Varhaiseen autoiluun kuului myös uuden yritystoiminnan syntyminen, ennen kaikkea taksiyrittäjyys. Molemmissa tapauksissa taustalla on uuden teknologian tarjoamien mahdollisuuksien hyödyntäminen, samalla tavoiteltiin myös uusien liikenneammattien sosiaalisen arvostuksen nostamista.

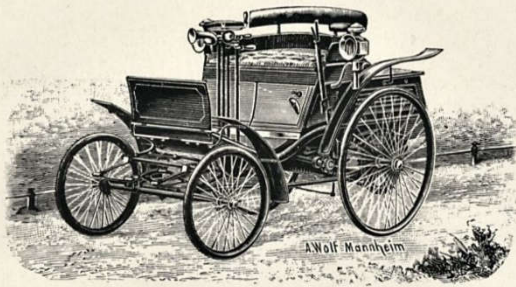
Täytyy kuitenkin muistaa, että menneisyyden ihmisten ajattelua ei voida selittää, saati ymmärtää pelkästään olosuhteiden tai vaikutteiden kautta. Se miten ihminen omaksuu ajatuksia ja toimintatapoja, on ymmärrettävä vastauksien etsimisenä. Keskeistä onkin ymmärtää ongelmaa, kysymystä, johon on tarvittu vastausta. Aatehistorioitsija Markku Hyrkkänen on korostanut menneisyyden ihmisten tulevaisuudenodotusten tuntemista, sitä millä perusteilla menneisyyden ihminen teki omaa tulevaisuuttaan koskevia valintoja.¹¹⁰ Näiden valintojen tekemiseen kuului olennaisena osana vaihtoehtoisten tulevaisuuksien pohdinta oli sitten kyseessä arjen liikennetarpeiden helpottaminen tai uuteen toimeentulolähteeseen investoiminen.

107 Maantiet ja kadut olivat julkista tilaa. Sen taloudellisen käytön inhimillistä puolta on käsitellyt esimerkiksi Elinor Ostrom, *Understanding Institutional Diversity*. Princeton University Press, New Jersey 2005. Taloushistorian ihmiskuvan perusteista tarkemmin Tomas Nonnenmacher, *The New Institutional Economics and economic history*, in *Handbook of Modern Economic History* (ed. Robert Whaples and Randall E. Parker). Routledge, London and New York 2013, 14–22; Douglas C. North, *Understanding the Process of Economic Change*. Princeton University Press, New Jersey 2005.

108 Thomas S. Turrentine and Kenneth S. Kurani, *Car buyers and fuel economy?* *Energy Policy* 35(2007):2, 1213–1223.

109 Martha L. Olney, *Buy Now, Pay Later: Advertising, Credit, and Consumer Durables in the 1920s*. University of North Carolina Press, Chapel Hill 1991; Ronald C. Tobey, *Technology as Freedom: The New Deal and the Electrical Modernization of the American Home*. University of California Press, Berkeley, Los Angeles and London, 1996, 21.

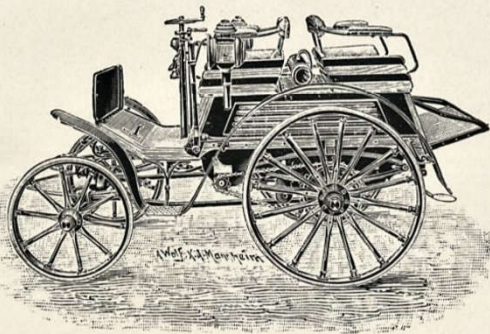
110 Markku Hyrkkänen, *Aatehistorian mieli*. Vastapaino, Tampere 2002, 246.



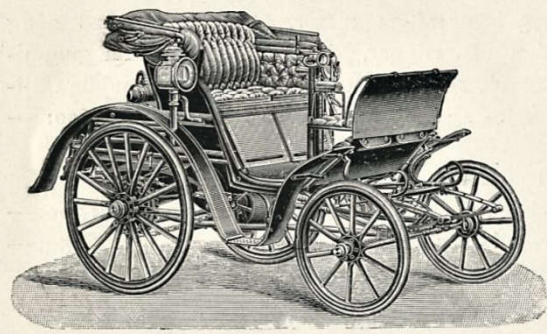
Benz' Patent Motorvagn, modell „Velo“
för 2 personer



Benz' Patent Motorvagn, modell „Comfortable“
för två personer och en minderårig



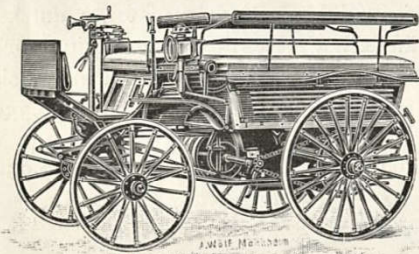
Benz' Patent Motorvagn, modell „Dos - à - Dos“
för 4 personer



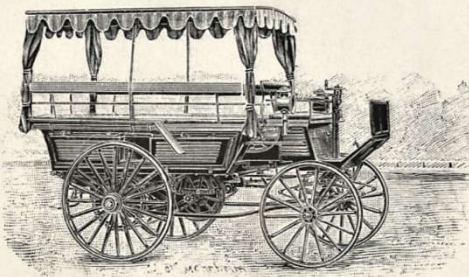
Benz' Patent Motorvagn, modell „Duc“
för 3-4 personer



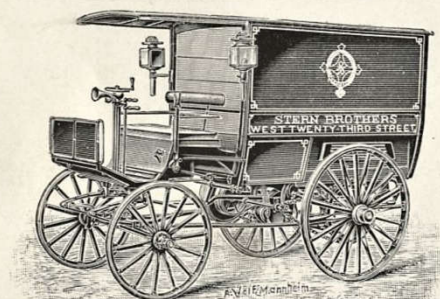
Benz' Patent Motorvagn, modell „Mylord“
för 5 personer



Benz' Patent Motorvagn, modell „Break“
för 8 personer



Benz' Patent Motorvagn, modell „Break“
för 12 personer



Benz' Patent Varutransportvagn

Kuva 2. Victor Forseliuksen vuonna 1900 suomalaisille tarjoamat Benzin automallit.

2 AUTOILUN HISTORIAN TUTKIMISEN ONGELMIA

Kun aloitin tämän tutkimuksen tekemisen, suunnitelmana oli tehdä viranomaisarkistoihin perustuva monografia, jossa olisi selvitetty millaisten liikennetarpeiden tyydyttämiseen suomalaiset ensimmäisiä autojaan käyttivät. Aikaisemmin Suomen historian tutkielmassa olin käsitellyt Iisalmen reitin vesiliikennettä, sen määrää ja suuntautumista 1850-luvulta vuoteen 1889.¹¹¹ Tie- ja vesirakennushallituksen arkistoissa säilyneiden kanavatilitysten avulla kuljetettujen tavaroiden ja matkustajalaivavuorojen määrät selvisivät helposti. Pian arkistoissa kuitenkin selvisi, että tietoja autoliikenteestä ei ollut kertynyt minnekään, vaikka varhaisissa autoilulle annetuissa järjestyssäännöissä edellytettiin kirjan pitämistä matkustajien nimiä ja kotipaikkoja myöten.

Tutkimuksen lähtökohdat piti asettaa uudelleen. Ennen sitä kuitenkin halusin selvittää mitä lähteitä varhaisen autoilun historiasta oli olemassa. Lopputulos oli melko laiha, yhtenäisiä sarjoja edes kymmenen vuoden ajalta ei ollut syntynyt ja läpileikkausta autokannasta ennen ensimmäistä maailmansotaa ei voinut tehdä. Moni potentiaalinen materiaali osoittautui umpikujaksi. Aivan tyhjin käsin ei etsinnöistä tarvinnut palata, mutta olemassa olevat aineistot osoittautuivat sirpaleiksi sieltä täältä. Kansallisarkiston Oulun toimipisteessä istuminen tuotti lähdejulkaisun *Sata oululaista numerolaattaa*¹¹² ja yrityshistorian *Lavakyytiä Rainierilla*¹¹³.

Kertyneet aineistot eivät sopineet kvantitatiiviseen taloushistorialliseen tutkimukseen, ne luonteeltaan pikemminkin houkuttelivat teknologian kulttuurihistorialliseen tutkimukseen. Lopulta tutkimuskysymykseksi täsmentyi uuden teknologian implementointi, auton käyttöönotto Suomessa, johon liittyi laaja-alaisesti erilaisten yhteiskunnallisten ilmapiirien selvittäminen.

111 Pro gradu -työ on julkaistu: Reijo Valta, *Pääskyn pyrähdyksestä Axelin, Ilman ja Tähten reittiliikenteeseen*. Snellman-instituutti, Kuopio 1995.

112 Reijo Valta, *Sata oululaista numerolaattaa – Oulun kaupungissa rekisteröidyt autot 1914-1922*. Jyvä-Ainola, Jyväskylä 2002.

113 Reijo Valta, *Lavakyytiä Rainierilla – Hurstiautokauden liikennöitsijä Oulun Auto Oy 1920-1924*. Jyvä-Ainola, Jyväskylä 2004.

Tämän tutkimuksen perusaineistoja ovat sanoma- ja aikakauslehdet, arkistoaineistot, muistitieto, kaunokirjallisuus, tilastojulkaisut, mainokset ja elokuvat. Lehtikirjoittelusta on koostettu ja pyritty koostamaan kunkin aiheen käsittelyyn sopivia kokonaisuuksia, joko aiheen tai kirjoittajien mukaan. 1900-luvun kahdella ensimmäisellä vuosikymmenellä autoista kirjoitettiin kohtalaisen paljon, tosin ensimmäisen maailmansodan syttyminen siirsi laajemman mielenkiinnon aivan muihin asioihin. Toisaalta sotatila lisäsi autoista syntyynyttä asiakirjamateriaalia. Näitä aineiston käyttämiseen liittyviä kysymyksiä käsitellään tarkemmin seuraavissa alaluvuissa.

Historiallisista aineistoista erilaisia odotuksia voi erottaa lähilukemalla (tässä tarkoitan lähilukemisella tarkkaa ja analysoivaa lukemista¹¹⁴) ja normaalin tutkimuksen ohessa. Viranomaistyö on lähtökohtaisesti neutraalia ja kaikille tasapuolista. Viranomaisarkistojen sisältämät päätöskonseptit, kirjetoisteet ja omaan käyttöön tarkoitettujen asiakirjojen laitahuomautukset paljastavat viranhaltijoiden ajattelua ja käsiteltävien asioiden herättämiä reaktioita. Jotkut virheet ovat säilyneet paksujen niteiden sivuilla, sidottua kirjaa ei ole voinut rutata ja heittää paperikoriin. Diaarin yliväivattu teksti saattaa kertoa paljon.

Asiateksti oli asiatekstiä 1900-luvun alussakin, ja viralliset muotoilut harvemmin paljastavat mitään ylimääräistä. Asiatekstin ääneen lausumattomat käsitykset ja tavoitteet ovat yleensä melko helposti ymmärrettävissä. Kaunokirjallisisissa teksteissä keinojen ja tyylien kirjo on laaja, ja ne pyrkivät kuvaamaan henkilöahmojensa ajatuksia ja affekteja. Samalla kuitenkin kirjoittajan intentiot saattavat kadota kauas tyylikeinojen taakse.

2.1 Liikenne on rajojen ylittämistä

Liikenne on luonteeltaan rajojen ylittämistä, kulkemista alueelta toiselle. Rajatun ja tiettyyn alueeseen keskittyvän tutkimusaiheen tarkastelu tavallaan sotii liikenteen perusluonnetta vastaan. Liikennehistorian tutkimus ei kuitenkaan ole ainoa ala, jolla on tämä ongelma. Kysymyksiä on pystytty ratkaisemaan muillakin monialaisilla ja ylijärjaisillä tutkimusaloilla, joten sopivia metodologioita ja teoreettisia kehyksiä on sovellettavissa aiheen käsittelyssä. Liikennejärjestelmien historian tutkimuksessa monimutkaisuus kasvaa ja eri osa-alueiden ominaisluonteet korostuvat.¹¹⁵ Yksi helsinkiläisen työmatka saattaa sisältää kulkemista polkupyörällä, linja-autolla, metrolla ja raitiovaunulla. Sinänsä yksinkertainen ja rutinoitunut matka jakautuu useiksi osa-alueiksi, joilla kullakin liikennevälineellä on omanlaisensa luonne ja historia. Kokonaisuuden hahmottamiseksi on ymmärrettävä eri osa-alueet, niiden niveltyminen toisiinsa ja syntyvä omalakinen dynamiikka.

Liikenteen järjestäminen on ja on ollut yhteiskuntien yksi päätehtävistä. Henkilöautoilu on yksi mahdollisuus järjestää toimiva liikennejärjestelmä, mutta

114 Katso esimerkiksi Barry Brummet, *Techniques of Close Reading*. Sage, London 2008.

115 Nenonen 2018, 40.

yleensä on päädytty useiden eri liikennemuotojen yhdistelmiin. Liikenteen järjestämiseen kuuluu myös tietojen, ajatusten ja aatteiden vaihtamisen mahdollisuuksien luominen. Postin ja lennättimen on viime vuosina yhä laajemmassa määrin korvannut globaali internet.

Suomen liikenteestä ei ole kirjoitettu perusteellista kokonaisesitystä. Sosiologi Kalle Toiskallio havainnoi vuonna 2002, että Suomen autoilun historiankirjoitus on ollut korporaatioiden erityishistorioiden varassa.¹¹⁶ Merkittävät liikenteen alan yhteiskunnalliset toimijat ovat kirjoittaneet itsestään historioita, suuri osa niistä on laskettavissa tieteellisen historiantutkimuksen piiriin. Näistä mainittakoon vaikkapa Seppo Zetterbergin rautateitä käsittelevä *Yhteisellä matkalla: VR 150 vuotta* (2011), Turkka Myllykylän kanavointia käsittelevä *Suomen kanavien historia* (1991), Jukka-Pekka Pietiäisen *Suomen postin historia I-II* (1988) ja Jaakko Masosen yhdessä muiden tutkijoiden kanssa toimittama Tielaitoksen juhla- ja muistikirjasarja *Maata, jättä, kulkijoita* (1999), *Soraa, työtä, hevosia* (1999) ja *Pikeä, hikeä, autoja* (1995). Merenkulkua on tutkittu ilman tilaustakin, esimerkiksi Yrjö Kaukiainen on kirjoittanut merenkulun historian yleisteoksen *Ulos maailmaan* (2008) ja Jari Ojala laivanvarustamisesta väitöksen *Tehokasta liiketoimintaa Pohjanmaan pikkukaupungeissa* (1999). Lisäksi liikennehistoriasta on ilmestynyt sadoittain kirjoja tai harrastajalehtiin kirjoitettuja artikkeleita. Suuren osan niistä ovat kirjoittaneet tietyistä liikennevälineistä innostuneet harrastajat, ja monet niistä ovat asiantuntevasti taltioineet suomalaisen liikennehistorian tapahtumia. Usein harrastajien teksteistä puuttuu, ehkä sotien aikaan lukuun ottamatta, tutkimuksen kohteen yhdistäminen muuhun yhteiskuntakehitykseen.

Jonkinlaista kokonaiskuvaa suomalaisesta autoilusta pyrkivät luomaan kaksi vuosisadan alkupuolella julkaistua artikkelikokoelmaa, Ismo Vähäkankaan toimittama *Sata lasissa* (2000) ja Kalle Toiskallion *Viettelyksen vaunu* (2001). Näissä molemmissa lähestytään autoilua useista eri näkökulmista, ensimmäisessä keskittyen Turun seutuun ja jälkimmäisessä koko maahan. Molempien ponttimena oli suomalaisen autoilun satavuotinen historia, mutta autoilun elinkaarta lähestytään hyvin monitieteisesti. Jos katsoo viime vuosikymmeninä kulttuuritutkimuksen piirissä kirjoitettuja kansainvälisiä autoilun historian yleisteoksia, niin jo nimiketasolla esillä on elinkaaren kuvaus: James J. Flinkin *The Automobile Age* (1990), Rudi Voltin *Cars and Culture: The Life Story of a Technology* (2006), Guillermo Giuccin *The Cultural Life of Automobile* (2012) ja Steven Parissienin *The Life of the Automobile* (2013). Autoilun kultakausi on jo mennyt, ja henkilöauton tarina on hiipumassa, eikä siihen ole syynä öljyn loppuminen tai ilmastonmuutos. Kuten Giucci kirjoittaa:¹¹⁷

The car was a private object that affected public space. Consequently it was an ongoing source of polemics.

116 Kalle Toiskallio, *Liikenteen sosiologiaa. Taksimatkan seurallisuus, liikenteen neuvottelut, automainosten näkökulmat*. Helsingin yliopiston sosiologian laitoksen tutkimuksia no 240, Helsinki 2002, 24.

117 Giucci 2012, 192.

1990-luvun alusta lähtien maailmassa on asunut enemmän ihmisiä kaupungeissa kuin maaseudulla. Väestön keskittyminen on jättänyt henkilöautoille yhä vähemmän tilaa, ja suurkaupungeissa ei yksinkertaisesti ole enää tilaa auton kokoisille yksityisille tiloille julkisessa tilassa vaan ihmisten liikkuminen on järjestettävä julkisin kulkuneuvoin¹¹⁸. Suomessa ei edes pääkaupunkiseudulla ole tällaisia ongelmia. Kalle Toiskallio arvioi toimituksensa johdannossa, että suomalainen autoilu on tukevassa keski-iässä:¹¹⁹ kirjan artikkeleista ”paistaa läpi kirjoittajien näkemys, että autoilu on tullut jonkinlaiseen kypsyyssvaiheeseen. Siinä ei ole enää lapsuuden intoa eikä nuoruuden uskoa suureen tulevaisuuteen. Autolla on paitsi keski-ikäisen tukeva yhteiskunnallinen asema, myös sen yleinen asennoituminen on varovaista”.

Kansainvälisessä tutkimuskirjallisuudessa suomalainen autoilu on harvemmin noussut esiin. Kuriositeettina on mainittu, että Suomessa 1922–1931 käytössä olleista autoista 90-97 prosenttia oli merkeiltään amerikkalaisia.¹²⁰

2.2 Suomalaisia autohistorioita

Suomalaisen autoilun historiasta on kirjoitettu pääasiassa eri sektoreittain. Autoilun kulkuväylistä on Tielaitoksen juhlakirjasarjan lisäksi kirjoitettu useita eri tiepiirien, teiden ja tienpidon historiaa käsitteleviä teoksia. Nämä julkaistiin vuosina 1985-2004 Tiemuseon julkaisuja -sarjassa, johon kertyi kaikkiaan kaksikymmentä nimikettä. Sarja kattaa Suomen merkittävimmät maantiet, Turkka Myllykylä kirjoitti lounaisen Suomen tieliikenneoloista teokset *Härkäteiltä Ruuhka-Suomeen* (2004) ja *Turun tiemestari* (1999), moottoritietä Helsingistä Tampereelle ja sen edeltäjiä käsitteli Marko Nenonen teoksessa *Moottoritie Tampereelle* (2000), Pohjanmaan teistä ja tieliikenteestä kirjoittivat Tapio Salminen, Raisa Maria Toivo ja Timo Haavisto teoksen *Pohjanmaan kautta* (1997), Savon ja Pohjois-Karjalan teistä Matti Turunen on toimittanut teokset *Kallantiestä Suijjaukseen* (1994) ja *Tienraivoausta Pohjois-Karjalassa* (1996), Etelä-Karjalaa ja Keski-Suomea on käsitellyt Kimmo Antila teoksissa *Pietarin ja Viipurin teillä* (1994) ja *Nelostie Keski-Suomessa* (1992), Turunmaan saaristotiestä on kirjoittanut Matts Vikström paikallisella kielellä *Skärgårdsvägen i Åboland* (1994) ja Lapin tienrakennusta käsitteli Petteri Mäkelä teoksessa *Pitkoksilta pikiteille* (2000). Teossarjassa on julkaistu kaksi väitöskirjaa, Jaakko

118 Rudi Volti, *Cars and Culture: The Life Story of a Technology*. Johns Hopkins University Press, Baltimore 2006, 137.

119 Kalle Toiskallio, *Mihin auto on ajettu*, teoksessa *Viettelyksen vaunu* (toim. Kalle Toiskallio). Suomalaisen Kirjallisuuden Seuran Toimituksia 841, SKS, Helsinki 2001, 24-25.

120 Mom 2015, 310.

Masosen *Hämeen härkätie* (1989)¹²¹ ja Antero Tervosen *Jälleenrakennuksen tiellä* (1994)¹²². Tämän sarjan teokset olivat taustatyötä jo mainitulle Tielaitoksen kolmi-osaiselle 200-vuotishistorialle, joka sai yhteisnimikkeen *Tuhat vuotta tietä, kaksisataa vuotta tielaitosta*.

Linja-autoliikenteen historiaa on laajimmin tutkinut Matti Viitaniemi. Hän väitteli linja-autoliikenteestä vuonna 1983¹²³, ja on laatinut koko joukon linja-autoyritysten historioita: *Savonlinja Oy 1924–1974* (1974), *Töysän linja Oy 1934–1984* (1984), *Onni ja Onnin vinttikoirat – Onni Vilkas Oy 50 vuotta* (1984), *Koiviston Auto Oy 1928–1988* (1988), *Länsilinjat Oy 1939–1989* (1989), *Jyväskylän liikenne Oy 1939–1989* (1989), *Kuopion liikenne Oy 1925–1995* (1995), *Savonlinja-yhtiöiden vaiheet 1-3* (2000–2014) ja *Tourusen linjat Oy vuodesta 1924* (2003). Lisäksi Viitaniemi on kirjoittanut Matkahuollon historian *Pakettitoimistoista kattavaksi kuljetusjärjestelmäksi* (1993). Muita linja-autoyritysten ja kuljetusliikkeiden vaiheita selvittäneitä kirjoittajia on esimerkiksi Jari Kurkinen (*Kuljetusliike R. Pynnönen 1948–1998* (1998), *Matkapojat* (2001), *Kaukokiito* (2003), *Työestä nousuun* (2010), *Kuljetusliike Taipale Oy* (2017), *T. Rusi Oy* (2018) ja *Valkeakosken liikenne* (2019)), Kimmo Nylander (*Lähiöiden punaiset* (2010), *Stadin pienet bussifirmat* (2012), *Helsinki & Malmi & maaseutu* (2015)) ja Tapio Tolmunen (*Suokkiin ja takaisin* (2010), *Viisi minuuttia seuraavaan lähtöön* (2015)). Tolmunen on kirjoittanut myös Helsingin raitiotieliikenteestä (*Sata vuotta sähköllä*, 2000) ja metrosta (*Tunnelijunasta suosikiksi*, 2007).

Kuorma-autoliikenteen alkuvaiheiden tilastollinen perusselvitys on Ilkka Nummelan pro gradu -työ *Kuorma-autoliikenteen vaiheet ja taloudellinen merkitys Suomessa talvisotaan mennessä* (1978). Kuorma-autoilla tehdystä ulkomaanliikenteestä¹²⁴ Nummela on kirjoittanut myös Olli Blombergin pääosin toimittamaan neliosaiseen *Suomen kuorma-autoliikenteen historiaan* (1996–2002). Jouko Santalan kanssa Blomberg on tehnyt Logistiikkayritysten Liiton historian *Huomiseksi perille – Tavaraliikennettä vuodesta 1906* (2015).

Auton kaupan, käytön ja korjaamotoiminnan historiasta on kirjoittanut U. E. Moisala. Teos *Auto Suomessa* (1983) on Autoalan Keskusliiton ja Autotuojien kustantama. Kalevi Karusuo on koonnut laajan kirjan helsinkiläisestä autokaupasta *”Fiude” – Sata vuotta helsinkiläistä autokauppaa* (2004), Pohjanmaan autokaupasta vastaavan teoksen on tehnyt Aki Mäki (*Pois alta, auto tuloo*, 1997). Yksittäisistä autokaupoista historiaansa on eniten kirjoittanut Korpivaara Oy. Vuonna 1942 ilmestyi L. M. Viherjuuren *Auton ja autokaupan historiaa itsenäisyytemme aikana – Korpivaara & Halla Oy:n osuus siinä 1917–1942*, Jaakko Bergqvistin *Korpivaara Oy 1917–*

121 Jaakko Masonen, *Hämeen härkätie – synty ja varhaisvaiheet, varhainen maaliikenne arkeologisena sekä historiallisena tutkimuskohteena*. Tiemuseon julkaisuja 4. Tie- ja vesirakennushallitus, Helsinki 1989.

122 Antero Tervosen, *Jälleenrakennuksen tiellä – tienpito ja tieliikenne Pohjois-Suomessa 1944–1951*. Tiemuseon julkaisuja 12. Tielaitos, Helsinki 1994.

123 Aarne Mäkelä ja Matti Viitaniemi, *Suomen linja-autoliikenteen historia*. Linja-autoliitto, Helsinki 1978; Matti Viitaniemi, *Suomen linja-autoliikenteen historia tutkimuskohteena*. Studia historica Jyväskyläänsia 26, Jyväskylän yliopisto, Jyväskylä 1983.

124 Ilkka Nummela, *Kuorma-autoliikenteen vaiheet ja taloudellinen merkitys Suomessa talvisotaan mennessä*. Jyväskylän yliopisto, Suomen historian pro gradu -työ 1978; Ilkka Nummela, *Vuosisata ulkomaanliikennettä*, teoksessa *Ulkomaanliikenteen vuosisata – suomalaiset kuorma-autot maailman teillä* (toim. Olli Blomberg, Jari Kurkinen ja Ilkka Nummela). SKAL, Helsinki 2000, 299–324.

1967 ilmestyi 50-vuotisjuhliin ja Pentti Kynnöksen ja Antti Räsäsen *Itsenäisen Suomen ikäinen Korpivaara 1917–1992* 75-vuotisjuhliin.

Taksiliikenteen historian perusteos on Tapani Maurasen *Taksi!* (1995)¹²⁵. Mauranen kirjoitti myös Kimmo Levän toimittamaan ja Mobilian julkaisemaan suomalaisten taksien satavuotishistoriajulkaisuun *Valo yössä!* (2006). Eri kaupunkien taksipalveluista ovat muun muassa kirjoittaneet Aila Hintsu (*Syntymä, elämä, kuolema - aina on mukana taksi - Tampereen taksin vaiheita 1907-1999*, 1999), Kaisu Harjunpää (*Seitsemän vuosikymmentä yleisön palveluksessa - Kotkan taksiautoilijat ry 1925-1995*, 1995) ja Johanna Hankonen ja Kalle Tommola (*Vuosisadan matka - oululaisen taksiautoilun historia 1906-2006*, 2006).

Autoalan koulutuksesta ja viranomaisien asettamista vaatimuksista ovat kirjoittaneet Ulla-Maija Sornikivi ja Panu Nykänen. Sornikiven ajoneuvojen rekisteröintiä, katsastusta ja kuljettajien koulutusta käsittelevä teos on ilmestynyt useina eri nimisinä laitoksina, viimeisin on vuodelta 2014¹²⁶. Nykäsen korkeampaan koulutukseen keskittyvä *Autoalan koulutuksen tarve, synty ja vakiintuminen - kun hevosvoimat syrjäyttivät hevosen* on vuodelta 2019.

Henkilöautoliikenteestä on tehty pääasiassa artikkeleita kokoomateoksiin ja tieteellisiin lehtiin. Näitä ovat kirjoittaneet muun muassa Tapani Mauranen, Tapio Bergholm ja Kimmo Antila aikaisemmin mainittuihin teoksiin ja Tekniikan Waiheisiin. Tapio Bergholm on väitellyt autonkuljettajien ammattiyhdistystoiminnasta¹²⁷ ja kirjoittanut Auto- ja kuljetusalan Työntekijäliitto AKT:n järjestöhistorian *Kovaa peliä kuljetusalalla I-III* (1988-2000).

2.3 Auto käyttöön

Maantiiliikenne oli 1900-luvulle tultaessa liikennejärjestelmän pullonkaula. Julkinen valta oli sitonut itsensä pitkiin vesitie- ja rautatieinvestointeihin. Uusien rautateiden ja kanavien rakentaminen jatkui pitkään 1900-luvulle. Maanteiden kunnossapito kuului vielä 1900-luvulle tultaessa talonpoikien, manttaalikuntien, velvollisuuksiin, viranomaiset ainoastaan valvoivat, että työt tulivat asiallisesti tehtyä. Paineet järjestelmän muuttamiseksi olivat suuret. Vuoden 1888 asetuksella siirrettiin maantiekuljetuksia hoitanut perinteinen kyytilaitos kuntien ylläpidettäväksi, ja samalla vuosikymmenellä hollikyytien käyttäminen mahdollistettiin kaikille riittävän maksukykyisille virka-asemasta riippumatta. Kyytilaki uusittiin vielä vuonna 1910-luvulla, tuolloin käydyssä keskustelussa nostettiin esille, että hevosten sijaan hollikyyteihin voitaisiin käyttää myös autoja. Kyytilaitos perustui

125 Tapani Mauranen, *Taksi! Matka suomalaisen taksin historiaan*. Taksiliitto, Helsinki 1995.

126 Ulla-Maija Sornikivi, *Kuljettajakoulutus - itseopiskelusta aikuiskoulutukseen*. BoD, Helsinki 2014.

127 Tapio Bergholm, *Ammattiliiton nousu ja tuho - Kuljetusalan ammattiyhdistystoiminta ja työmarkkinasuhteiden murros 1944-1949*. Bibliotheca Historica 19. SHS, Helsinki 1997.

tarjouskilpailuihin, varsinaiset liikenne- ja sen oheispalvelut ostettiin siis yksityisiltä yrittäjiltä. Julkisia varoja ei sidottu maantieliikennevälineisiin.

Kansainvälisesti ajatellen ensimmäisessä vaiheessa autot olivat miljonäärien leikkikaluja. Suomessa oli rikkaita kartanonomistajia, muttei sellaisia seurapiirejä, joissa olisi voinut saada arvostusta liikkumalla autolla. Useissa yhteyksissä on arveltu, että ensimmäiset Suomessa nähdyt autot olivat Terijoen huviloilleen saapuneiden pietarilaisten ylimysten käyttämiä ajopelejä. Myös varakkaat suomalaiset hankkivat autoja, mutta ne sijoitettiin sellaisiin paikkoihin, joissa auto sai huomiota oikeanlaisilta ihmisiltä. Auto saattoi olla myös vallan merkki ultramodermina esineenä hyvin traditionaalisessa ympäristössä. Persian shaahi Mohammad Ali Shahin (1872–1924, shaahina 1907–1909) lisäksi tällainen kansainvälisesti tunnettu autoilija oli Venäjän tsaari ja Suomen suuriruhtinas Nikolai II (1868–1918, hallitsi 1894–1917). Nikolai II:n autokokoelmaan kuului Rolls-Royce, useita De-launay-Bellevillejä ja Packard.¹²⁸ Näitä autoja nähtiin myös keisarin ja hänen hovinsa Suomen vierailuilla.

Uuden keksinnön hyödyntämistä pohdittiin monissa eri piireissä. Toisessa vaiheessa kauppa ja teollisuus alkoivat hankkia autoja edustus- ja kuljetustarpeita varten. Autoja oli 1900-luvun alussa tarjolla jo useisiin eri tarkoituksiin. Henkilöautojen lisäksi tuotettiin esimerkiksi kuorma- ja linja-autoja. Jos teollisuuslaitos ei ollut saanut omaa pistoraidetta, niin kokeeksi saatettiin hankkia kuorma-auto tehtaan ja rautatieaseman välisiin kuljetuksiin. Maaseudun osuuskaupat hankkivat pitkien maataipaleiden tavarakuljetuksia varten autoja, joiden lavalle saatettiin laittaa muutama penkki matkustajia varten. Alueille, joista muut luontevat liikenneyhteydet puuttuivat, saatettiin hankkia ihan oikea linja-auto. Kaupungeissa saattoi pika-ajurin sijaan ottaa taksiautobiiliin. Monet kokeiluista epäonnistuvat joko kaluston tai tieolosuhteiden vuoksi. Joku varhaisista teollisuuteen hankituista kuorma-autoista oli onnistunut ostos, parhaimmillaan auto palveli alkupe- räisessä tarkoituksessaan Tervakosken tehtaalla 21 vuotta kuljettaen viisikin tonnia lumpua kerralla Ryttylän asemalta tehtaalle.¹²⁹

Auto keksittiin Euroopassa, mutta se otettiin käyttöön nopeasti käyttöön Pohjois-Amerikassa. Jo autoilun alkuvuosina autoteollisuuden painopiste siirtyi Atlantin valtameren toiselle puolelle. Auton on usein katsottu sopineen erittäin hyvin vapautta ja yksilöllisyyttä korostaneille yhdysvaltalaisille, tosin tämä ajatus ei ole syntynyt pelkästään autoilun varhaisvuosista vaan myöhemmästä kehityksestä. Silti (poltto)moottorin voimalla tehtävät pitkät matkat kiehtoivat yhtä lailla eurooppalaisia. Suomessakin jo 1900-luvun alussa useilla tänne hankituilla autoilla tehtiin ajan oloon pitkiä lomaretkiä. Esimerkiksi Oulusta ensimmäisillä autoilla käytiin Vaalassa ihastelemassa Oulujärven maisemia. Auto ainakin ajatuk- sellisesti lyhensi välimatkoja, vaikka pitkiä retkiä ei olisi usein tehtykään. Mieliku- vissa autonomistaja saattoi hypätä ratin taakse ja ajaa maan tai peräti mantereen toiselle laidalle. Vuonna 1907 kirjoitettiin ympäri maailman runsaasti Ernest

128 Guillermo Giucci, *The Cultural Life of The Automobile – Roads to Modernity*. University of Texas Press, Austin 2012, 52–53.

129 Tapani Mauranen, Hevosen ja höyryn voimalla, teoksessa *Soraa, työtä, hevosia* (toim. Jaakko Masonen, Kimmo Antila, Veikko Kallio ja Tapani Mauranen). Edita ja Tielaitos, Helsinki 1999, 53.

Shackletonin aikeesta ajaa autolla etelänavalle. Shackleton ottikin Nimrod-tutkimusretkelleen mukaan skotlantilaisen Arrol-Johnstonin valmistaman talviolosuhteisiin erikoisvarustellun auton¹³⁰.

Viimeisimmän tutkimuksen mukaan auto loi ympärilleen oman talous- ja liikennejärjestelmän 1930-luvulle tultaessa. Frank W. Geels puhuu teknistaloudellisista paradigmoista ja määrittelee sellaisiksi höyryvoiman ja raudan (1830–1880), sähkön, massatuotantokoneiden ja teräksen (1880–1930), autojen, lentokoneiden ja petrokemian (1930–1980) ja tietokoneiden, ohjelmistojen ja puhelinten aikakaudet (1980–).¹³¹ Autoilun varhaisvuosina, ja vielä 1920-luvulla, ei ollut varmaa jäisikö auto muutaman vuosikymmenen ilmiöksi vai tulisiko siitä merkittävämpi osa liikkuva maailmaa. Siksi olenkin soveltuvien osin lähestynyt varhaista suomalaista autoilua 1800-luvun näkökulmasta. Kohteena ei ole myöhemmin suureksi ja merkittäväksi muodostuneen omalakisien liikennejärjestelmän alkuvaiheiden tai synnyn selvittely, vaan ajatuksena on ollut pohtia, olisiko auto voinut sopia osaksi 1800-luvulta ja kauempaankin menneisyydestä periytyneiden liikkumismuotojen osaksi.

1800-luvun liikkumisen maailma oli hidasta ja tarkkaan kontrolloitua, vuosisadan lopun taloudellisen nousun myötä väestön liikkeitä ryhdyttiin seuraamaan keskitetympin ja pysyvien muuttojen osalta jopa tilastoiden. Työ, kauppa ja velka liikkuttivat ihmisiä kaikista kulkemisen kustannuksista ja vaaroista huolimatta.¹³² Periaatteessa auto tarjosi ainakin hetkellistä irtautumista yhteiskunnan kontrollista. 1900-luvun alun suomalaisessa sanomalehdistössä silloin tällöin manattiin tuntemattomiksi jääneitä äänekkäitä ja haittaa tehneitä autoilijoita. Perinteisemmin tavoin liikkuneiden henkilöllisyys olisi saatu tutummin tavoin selville.

2.3.1 Leikkikalua ja hyötykäyttöajoneuvo

Tätä kirjoittaessa on kulunut viisi vuotta ensimmäisten väitöksen kuuluvien artikkelien kirjoittamisesta ja julkaisusta. Kuten aikaisemmin johdannosta kävi ilmi, 2010-luvulla autoilun tutkimusta on tehty aikaisempia vuosikymmeniä huomattavasti enemmän. Jos pitäisi nimetä yksi teos, joka olisi pitänyt olla käytössäni jo ensimmäisiä artikkeleita tehtäessä, niin se olisi Gijs Momin *Atlantic Automobility* (2015)¹³³. Hollantilaisen tutkijan juuret ovat yhdyskuntarakentamisessa, ja teokses-

130 Shackleton ei ruotsalaisen naparetkelijä Salomon Andréen tavoin kuvitellut pääsevänsä uuden keksinnön avulla pikaisesti määränpäähensä. Auto otettiin naparetkelle mukaan lähinnä skotlantilaisen autonvalmistajan pelastamiseksi konkurssilta. Käytännössä vuonna 1908 Etelänapamantereella ajettiin autolla vain muutamia satoja metrejä. Katso esim. T. H. Baughman, *Shackleton of the Antarctic*. University of Nebraska Press, Lincoln and London 2009, 19–20.

131 Geels 2005, 4.

132 Piia Einonen, Pirita Frigren, Tiina Hemminki ja Merja Uotila, Leipä taivalten takana -liikkuminen 1800-luvun alun Suomessa. *Ennen ja nyt* 13.12.2016. <http://www.ennen-janyt.net/2016/12/leipa-taivalten-takana-liikkuminen-1800-luvun-alun-suomessa/>

133 Mom 2015; Kesällä 2020 teokselle on ilmestynyt jatko-osa Gijs Momin, *Globalizing Automobility: Exuberance and the Emergence of Layered Mobility, 1900–1950*. Berghahn, New

saan hän käsittelee autoilun kehitystä seitsemän Euroopan maan ja Yhdysvaltojen kehityksen perusteella. Liikennehän on rajoja ylittävää, ylikansallista, joten sitä olisi suotava tarkastella yhtä kansakuntaa laajemmassa kokonaisuudessa.

Mom on varsin kriittinen James J. Flinkin 1970-luvulla kehittämälle ajatuk-
selle, jonka mukaan auto kehittyi lelusta hyötykäyttöön. Jo Flink oli hylännyt tek-
nologisen determinismin, mutta painotti kuitenkin autojen tuotantoa, tarjonnan
merkitystä, jossa Fordin T-mallilla oli kaiken kansan autoilun mahdollistajana yh-
teiskunnan mullistava merkitys.¹³⁴ Suomalaiseen autoiluun sovellettuna lelusta
hyötykäyttöön -ajattelu ei ole löytänyt tapahtumahistoriasta tukea. Turkulaisen
konekauppias Victor Forseliuksen ajatukset autoilusta olivat vahvasti hyötyä ja ta-
loudellista etua tavoittelevia, jo ennen kuin hän toi ensimmäisen auton Suomeen.
Tutkimuskysymystä miettiessä Frank W. Geelsin ajatukset tuntuivat sopivam-
milla, koska Geelsin malli ei edellytä syy-seuraussuhteita, kausaalisuutta erilaisiin
autoilun alkamiseen vaikuttaneisiin seikkoihin. Liikenteen valtavirtaa muuttavia
asioita voi Geelsin mallissa tulla eri alueilla eri vaiheissa. Geels painottaa yhteis-
kehitystä eri autotyyppejen välisessä kilpailussa. Käytännössä tämä tarkoitti sitä,
että toisten ajoneuvojen hyväksi havaittuja ominaisuuksia siirrettiin osaksi omaa
ajoneuvoa. Esimerkiksi ohjauspyörä oli aluksi kehitetty kolmipyöräiseen polku-
pyörään, josta siirrettiin moottoriajoneuvoon korvaamaan ohjausvivusto. Sähkö-
moottori oli aluksi raitiovaunun voimanlähde. Polttomoottoriauton käynnistys-
kampi korvattiin sähköauton vähemmän voimaa vaativalla sähköstartilla.¹³⁵ Näin
auton valinnassa ei ollut kyse ainoastaan voimanlähteen valinnasta, vaan parhaan
ominaisuuskokonaisuuden valinnasta.

Ajallisesti Mom käsittelee vuosia 1895-1940, jotka hän jakanut kahteen osaan.
Vuodet 1895-1918 olivat autoilun synnyn aikaa, 1918-1940 autoilu peräänantamat-
tomasti tunkeutui lähes kaikille elämänalueille. Edellisessä teoksessaan *The Electric
Vehicle* (2004) Mom laajensi David A. Kirschin Yhdysvalloista tekemän havainnon
kansainväliseksi: autoilun syntyvuosina sähköauto ei ollut polttomoottoriauton
rinnalla pelkästään kuriositeetti, vaan tasaveroinen kilpakumppani.¹³⁶ Molemmat
painottavat sitä, että autoilun alkuvaiheissa ei ratkaistu eri teknologioiden parem-
muutta, siihen vaikuttivat muut seikat, jopa esimerkiksi teiden ja katujen päällyst-
teet.

Suomessa sähköautoja oli käytössä, mutta tiedot niistä ovat vähäiset. Helsin-
gin palolaitokselle hankittiin 1909 sähkökäyttöinen paloauto, ja Georg Holm & Co
esitteli lehdille 1912 omaa Flanderiaan. Valokuvan perusteella Korpivaara & Hal-

York and Oxford 2020. Siinä autoilun leviämistä tarkastellaan pääosin länsimaisen
kulttuuripiirin ulkopuolella.

134 Flinkin keskeiset teokset ovat *America Adopts the Automobile* (1970) ja *The Car Culture*
(1975). Jälkimmäisen keskeiset ajatukset Flink on esittänyt viimeksi teoksessa *The Au-
tomobile Age* (1990).

135 Geels 2005, 255–256.

136 Kirsch 2000; Gijs Mom, *The Electric Vehicle: Technology and Expectations in the Automo-
bile Age*. The Johns Hopkins University Press, Baltimore 2004; Brent Goldfarb and Da-
vid A. Kirsch, *Bubbles and Crashes – The Boom and Bust of Technological Innovation*. Stan-
ford University Press, Stanford 2019, 67–69.

lan myyntivarastossa oli ainakin kaksi Rauch & Lang -sähköautoa vuonna 1920.¹³⁷ Useimpien kaupunkien rekisteritiedoissa kirjattiin ylös ainoastaan auton omistaja ja kuljettaja, ei auton merkkiä tai käyttövoimaa. Näiden tietojen perusteella ei voi Suomen sähköautokantaa arvioida. Maailmalla suurimpia sähköautojen käyttäjiä olivat liikenneyritykset, jotka suurissa kaupungeissa tarjosivat taksi- ja kuriiripalveluja. Suomeen ei tullut tai syntynyt tällaisia yrityksiä, joten tässä suhteessa jäämme perinteiseen käsitykseen, että suomalaiset autoilivat pääasiassa bensiini-käyttöisillä polttomoottoriautoilla.

Suomen Urheilulehteen 1902 kirjoittamassaan artikkelisarjassa Atle Wilskman arvioi tuolloin tarjolla olleet autotyypit. Hän aloitti höyryautosta:¹³⁸

Höyrymoottorivaunut ovat enin käytetyt nykyisistä automobiileistämme. Ne eivät ole kovin kalliitakaan; 4:n henkilön vaunu kuluttaa noin litran tavallista fotogeeniä [petroolia] peninkulmaa kohti. Muuten soveltuvat ne paremmin kuin muut mäkiin ja epätasaisiin seutuihin ja ovat äänettömän kulkunsa vuoksi bensiinivaunuja paljon mielisempia. Luultavaa on kuitenkin, ettei höyryvaunu ole tulevaisuuden automobiili. Höyrykone on jo niin täydellisesti tunnettu, että sitä tuskin enään voidaan parantaa. Suurin kehittymisen mahdollisuus on tietenkin sähkövaunuilla, jotka viime aikoina ovat astuneet yhä huomattavampaan sijaan. Mutta erittäinkin huokeutensa vuoksi tulevat höyrymoottoriautot kauvan vielä pysymään yleisön suosiossa.

Seuraavaksi Wilskman esitteli polttomoottoriauton:¹³⁹

Bensiinimoottorivaunut ovat kaikista nykyajan automobiileista päässeet suurimpaan suosioon. Tähän on erittäinkin vaikuttanut niihin tarvittavan bensiinin suuri energia pienen ko'on ja painon rinnalla, sen halpa hinta, sekä koneiston hoidon yksinkertaisuus. Jos bensiinivaunut ovat lujiksi rakennetut, eivät ne vaadi suurempia korjauskustannuksiakaan. Kuitenkin on niilläkin huonot puolensa; ajajaa häiritsee bensiinin huono haju, sekä vaunujen synnyttämä rätinä ja narske. Siitä huolimatta soveltuvat bensiinivaunut mitä parhaimmin käytettäväksi sekä pitkällä että lyhyillä kesämatkoilla.

Kolmantena sai vuoron sähköauto, jolla Wilskmanin mielestä oli parhaat tulevaisuuden näkymät:¹⁴⁰

Vaikka sähkövaunut ovatkin muita automobiileja kaikin puolin paremmat, käytetään kuitenkin vielä bensiini- ja höyryvaunuja paljon suuremmassa määrin kuin sähkömoottorivaunuja. Syy tähän on sängen yksinkertainen. Sähköakkumulaattorit voivat painoonsa ja suuruuteensa nähden sisältää jotensakin vähän sähköä. Energiapaljous riittää sen johdosta ainoastaan pienemmän ajan, jonka kuluttua kone uudestaan on varattava. Mutta silloin on harvoin sähkövarastoa läheisyydessä, eikä varaus siis myöskään käy päinsä. Sentähden käytetäänkin sähkövaunuja vielä melkein yksinomaan suuremmissa kaupungeissa, joissa sähkövarastoja on olemassa. Niin ovatkin ajurit useissa Euroopan ja Amerikan suurkaupungeissa jo monta vuotta käyttäneet puheenaolevia vaunuja matkustajain ja tavarain kuljettamista varten; niinkään liikkuu Lontoossa ja Berliinissä nykyään sähkön avulla kulkevia yhteisvaunuja.

137 "Nyaste bilen". *Dagens Tidning* 21.9.1912; Mobilian ajoneuvokanta – prototyypipitaulukko, https://www.mobilia.fi/sites/default/files/kaikki_ajoneuvot_-1922_2018.pdf [luettu 12.11.2019]

138 Atle Wilskman, Moottorivaunut ja niiden historia I höyrymoottorivaunut. *Suomen Urheilulehti* 1902:1, 67.

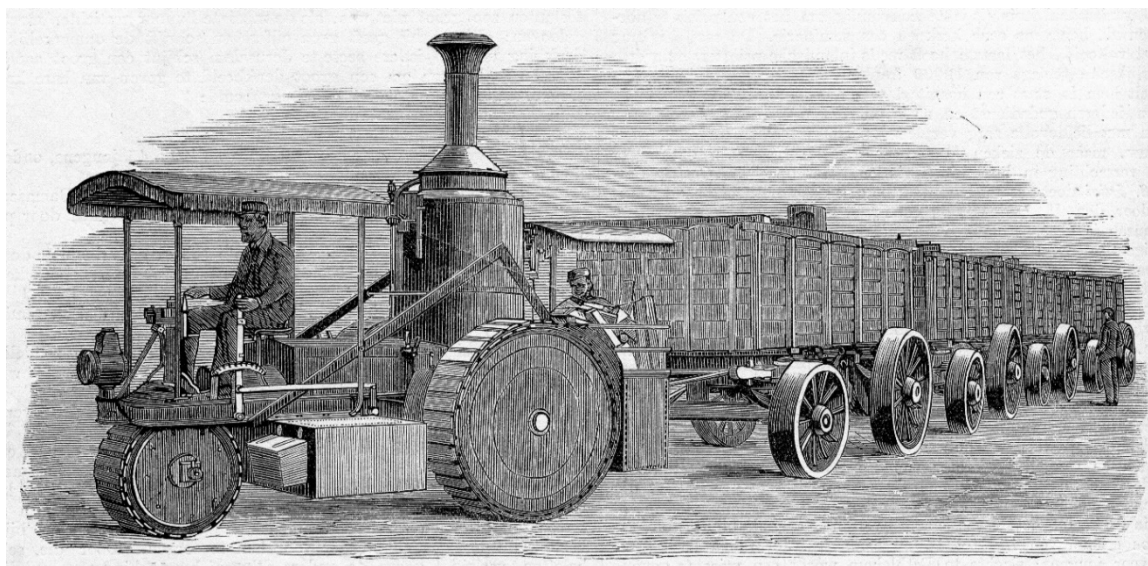
139 Atle Wilskman, Moottorivaunut ja niiden historia II bensiinimoottorivaunut. *Suomen Urheilulehti* 1902:2, 137.

140 Atle Wilskman, Moottorivaunut ja niiden historia III sähkömoottorivaunut. *Suomen Urheilulehti* 1902:3, 235.

On huomioitava, että Wilskman kirjoittaa autojen maailman kansainvälisestä näkökulmasta, ei Suomen olosuhteista, vaikka jotkut sanamuodot siihen tuntuisivat viittaavan. Mäkisiä ja epätasaisia seutuja on ympäri maapallon, ei pelkästään Suomessa.

Tapani Mauranen nimesi *Viettelyksen vaunuun* kirjoittamassaan artikkelissa Suomen varhaisimmaksi (höyry)autoksi Kauppahuone Rosenius & Sesemanin Karttulaan oman höyrusahansa ja Sourun ruukin käyttöön Skotlannista vuonna 1871 hankkiman maantieveturin.¹⁴¹ Annikki-nimen saaneelle veturille rakennettiin 17 kilometrin mittainen tie Kymijoen vesistön latvavesiltä Saimaan vesistön puolelle tehdaslaitosten tuotteiden saamiseksi Saimaan kanavan kautta maailman markkinoille. Silti Mauranen nimeää autoilun Suomessa alkaneen 1900-luvun alussa. Itsekin nimeän johdannossa nykyaikaiseksi autoksi nimenomaan polttomoottoriauton, ja katson autoilun alkaneen Suomessa 1900-luvun alussa.

Wilskmanin jo 1902 kirjoittamaan sisältyi ajatus siitä, miksi bensiiniauto tuli suosituimmaksi eri teknologisista ratkaisuista. Eri ominaisuuksien yhteenvedoissa korostuu höyry- ja sähköautojen järkevyyt ja taloudellisuus. Bensiiniautokin oli järkävä ja taloudellinen valinta, mutta lisäksi se tarjosi mahdollisuuden ”sekä pitkiin että lyhyisiin kesämatkoihin”. Kun kuljetustarpeiden täyttämiseen tarjolla oli hyötykäyttöön ja leikkikaluksi sopiva kulkuväline, niin valinta kohdistui siihen muutamista haittaavista ominaisuuksista huolimatta. Näin autoa työssään tarvitseva saattoi työajan ulkopuolella käyttää kulkuvälinettään kuin kaikkein varakas väki ikään. Sama päti toisinpäin: kun oli leikkikaluksi hankittu auto, sillä saattoi toimittaa myös varallisuuden hoitamiseen ja kartuttamiseen liittyviä asioita.



Kuva 3. Karttulan Syväniemen ja Kuopion Mömmölänlahden (nyk. Kaislaistenlahti) välillä kulkenut Annikki oli Edinbourgissa T.M. Tennant & Co:n konepajalla valmistettu kolmipyöräinen Thompson-steamer. Annikki palveli tehtaiden kuljetuksissa noin kolmen kuukauden ajan. Sen reitillä oli lossimatka, joka koitui veturin kohtaloksi. Annikki putosi lossista Saittajärveen. Myöhemmin se ilmeisimmin nostettiin ja vietiin Venäjälle. Kuva hollantilaisesta *Katholieke Illustratie* -lehestä vuodelta 1869.

141 Mauranen 2001, 34.

2.3.2 Autot ja autoilu

Määritelmällisesti autoilu on yksityisautoihin perustuva liikennejärjestelmä.¹⁴² Autoilu alkoi syntyä auton käyttöönoton myötä, sen pohjana pidetään vapaata, työhön liittymätöntä huviajelua tai kulkemista autolla kohtalaisen vapaasti valittavaa reittiä. Suomessa autoilu alkoi ensimmäistä kertaa saada oman liikennejärjestelmän piirteitä 1930-luvulla, sitä ennen se oli täydentävä osa vallitsevaa liikennejärjestelmää, jonkun yksittäisen eliitin edustajan kesäiset liikennetarpeet täyttävä ajoneuvo tai junamatkan jatkoyhteys.

Saksalainen Kurt Möser on oman maansa kehityksen pohjalta hahmotellut koko maailmaan sopivaa mallia. Vaikka auto keksittiin Saksassa, Möser sijoittaa autoilun synnyn Ranskaan. Möser ei näe autoilun synnyttäväksi voimaksi teknologiaa tai liikennejärjestelmän muutosta, vaan uudenlaisen aggressiivisen kulttuurin, joka lopulta johti ensimmäisen maailmansodan syntyyn.¹⁴³

Suomalaista autoilua ajatellessa väkivaltaisuus ja sotaan valmistautuminen tuntuvat aivan varhaisvaiheisiin liittymättömiltä ajatuksilta, vaikka maassa koettiin venäläistämiskausia, sortokausia. Niiden uhka kuitenkin purettiin pääosin laillisuutta korostamalla, ei valmistelemalla sotaa tai tarttumalla laajemmin aseisiin. Suomalaisen autoilukulttuurin tunnetuin kuva on Akseli Gallen-Kallelan *Bil-Bol* (1907) on ymmärrettävissä aggressiiviseksi, mutta litografia tehtiin ruotsalaiselle tilaajalle¹⁴⁴. Möserin havainnot populaarikulttuurista ovat kuitenkin hyödyllisiä arvioitaessa millaista tietoa autoilusta suomalaisille välittyi, ja kieltämättä samankaltaisia motiiveja autojen hankinnassa oli heimosotien (1918–1922) ja Lapuan liikkeen muilutuksien (1930–1932) aikoina. Laajemmin ajatellen Möserin hahmotetun autoilun pimeän puolen voisi ymmärtää kaikkiin teknologioihin sisältyväksi olemukseksi.

Käyttötaitteen ja populaarin viihteen ottaminen osaksi teknologian historian mahdollisia lähteitä on arvostettava avaus. Suomalaista käyttötaitetta on toistaiseksi tutkittu varsin ylimalkaisesti¹⁴⁵. Myös Mom on käyttänyt runsaasti taidetta, kaunokirjallisuutta, autoilua tutkiessaan. Tutuin Momin käyttämistä taiteilijoista on italialainen futuristinen runoilija Filippo Tommaso Marinetti (1876–1944). Hänet noteerattiin tuoreeltaan Suomessakin vuonna 1909, tosin vastaanotto oli tyrmistynyt, futurismi kuitattiin ”henkiseksi kulkutaudiksi” tai ”kirjalliseksi humpuukiksi”.¹⁴⁶ *Karjala*-lehdessä selostettiin myös futuristien ohjelmaa:

142 Esimerkiksi Michael F. Wagner, *Transport and Mobility in Danish Historiography. Mobility in History* 2003:1, 115–128.

143 Möser 2003.

144 Pekka Mannisen romaanissa *Kiimakangas* (2011) on Möserin ajatteluun sopiva kuvaus Gallen-Kallelan *Bil-Bol* -julisteesta. Sanat on sijoitettu autokauppiaan J. Korpivaaran suuhun: ”*Bil Bol* -julisteen alastoman naisen väkivaltainen kyyditys oli räikeä ja sho-keeraava ja arveluttava. Naisen täytyy voida istua automobiiliin vaarantamatta mainettaan. Kaunotar pukee autoa, mutta nuorison tyyli viime vuosikymmenellä liitti auton vaaralliseen elämäntapaan; irralliset suhteet, epämääräiset aatteet, oopiumi... ”

145 Rolf Nummelin, *Isänmaallinen ja poliittinen taide 1898–1918*, teoksessa *Suomen taiteen historia* (toim. Bengt von Bonsdorff et al.). Schilds, Helsinki 1998, 261.

146 ”Den litterära humbugen”. *Östra Finland* 3.7.1909; ”Uusia henkisiä kulkutautia”. *Karjala* 27.10.1909.

F. T. MARINETTI FUTURISTA

ZANG
TUMB TUMB

ADRIANOPOLI OTTOBRE 1912

TUUUMB IN LIBERTÀ

PAROLE

TUUUM

TUUUM

TUUUM

EDIZIONI FUTURISTE
DI "POESIA"
Corso Venezia, 61 - MILANO
1914

Kuva 4 Filippo Tommaso Marinetti, *Zang Tumb Tuum Adrianopoli ottobre 1912, 1914.*

ensi pykälät ilmoittavat, että [futuristien] koulu ihailee vaaraa, tarmoa, urhoutta ja kaunaa. Kauneuden ihanteena on ennen ollut jonkunmoinen passiivisuus, mutta nyt on ihailtava kaikkea liikettä. Täyttä vauhtia kulkeva automobiili on paljon kauniimpi kuin samotrakilainen Nike. Nopeus on ainoa oleva sillä se hävittää ajan ja paikan. Koulu hyväksyy sodan, sillä se on maailman paras terveyshoito, se ihailee militarismia, isänmaallisuutta, anarkistien suuria ja hävittäviä liikkeitä, ”kauniita ihanteita, jotka tappavat”, ja naisten halveksimista. Se tahtoo aina vain katsoa eteenpäin, ei milloinkaan taaksepäin, se vaatii, että kaikki museot ja kirjastot hävitetään, se tahtoo vastustaa siiveellisyttä, naiskunnioitusta ja kaikkia pelkuruuksia, joitten juurena on opportunisti tai hyöty. Koulun runouden pääaiheiksi ilmoitetaan tulevan veturin, automobiilin ja lentokoneen.

Futuristit nostivat autoilun yhdeksi ihanteekseen, ja mainitsevat uudet individualistiset kulkuvälineet (auto, lentokone) futuristille välttämättömiksi. Marinettin manifestit ovat selkeästi vaikuttaneet Möserin pohdintaan. Mom muistuttaa, että muiden maiden avantgardistit eivät seuranneet italialaisen Marinettin konkreettista sodan ylistystä ja ihannointia.¹⁴⁷ Avantgardistit (taiteilijoiden etujoukot) ovat 1900-luvun alusta lähtien aistineet yhteiskunnassa nousussa olevia virtauksia ja ilmiöitä, ja tuoneet niitä esiin taiteessaan. Futurismi (tai koneromantiikka) ei saanut Suomessa jalansijaa, oikeastaan vain arkkitehti Sigurd Frosterusin *Moderna vapen* (1915) sisälsi futuristisia piirteitä kuvatessaan taistelulaivoja, junia ja lentokoneita.¹⁴⁸ Laajemmin futurismin puuttumista suomalaisten taiteiden kentästä on selitetty poliittisin perustein: 1920-luvulla italialainen futurismi leimautui vahvasti fasismiin ja venäläinen kubofuturismi (esim. runoilija Vladimir Majakovski) kommunismiin. Uuden kansakunnan taidetta luovat tahtoivat välttää leimautumisen vahvoihin kansainvälisiin suuntauksiin.

Kansainvälisesti avantgardistit olivat tieteen uusien tutkimustulosten ja teknologian saavutusten pohjalta luovaa työtä tekeviä taiteilijoita. 1900-luvun alussa korostetusti nousivat esille tilan, ajan ja liikkeen kysymykset. Neuvostoliittolainen Kasimir Malevitsh (1879–1935) selitti taideteoriassaan, että kulttuuriset ”normisysteemit” vaikuttivat taiteen kehitykseen ja vastavuoroisesti taide vaikuttaa takaisin kulttuurin tuoden siihen jotakin lisää ja niin edelleen.¹⁴⁹ Malevitsh ajatteli siis taiteen olevan, myöhemmin syntyneitä käsitettä käyttäen, sosiaalinen konstruktio. Tässä mielessä insinööritaitoja ihannoinut avantgardistinen taide eri muodoissaan on sopivaa teknologian historian lähdemateriaaliksi.

Myöhemmin Möser on tarkastellut aggressiivisuuden lisäksi muita autoiluun liittyviä affekteja: tunnetiloja, haluja ja intohimoja. Laajimmin tunteiden spektrin on ottanut huomioon Yhdysvaltain laivastoakatemiassa työskentelevä Tom McCarthy, joka mainitsee jopa rakkauden. Tärkeämpi hänen mielestään autoilun selittäjänä on kuitenkin itsetunnon kohoaminen: ”auto on tuonut itsekunnioitusta maataloille”, todettiin Kansasissa vuonna 1911.¹⁵⁰

147 Mom 2015, 239.

148 Marja Härmänmaa, Futurismia(ko) Väinämöisen Suomessa? *FAM* 22.3.2017. <https://finnishavantgardenetwork.com/2017/03/22/futurismiako-vainamoisen-suomessa/> [Luettu 17.11.2019]

149 Irmeli Hautamäki, Ajattelun murros avantgardessa ja tieteellinen vallankumous, teoksessa *Avantgarde, tiede ja teknologia* (toim. Irmeli Hautamäki ja Helena Sederholm). Suomen avantgarden ja modernismin seura, Helsinki 2019, 72.

150 Tom McCarthy, *Auto Mania: Cars, Consumers and the Environment*. Yale University Press, New Haven & London 2007, 40.

Kansainväliseen autoilun kehitykseen verrattuna suomalaisen autoilun alkuvaiheista puuttuu monia keskeisinä pidettyjä selittäjiä. Suomessa ei 1900-luvun alussa ollut kuin pari diligenssilinjaa, hevosvetoisten vaunujen hoitama säännöllisiä joukkoliikennereittejä, joita maailmalla linja-autot tulivat korvaamaan. Suomen pitkät linjat korvasi rautatie. Ensimmäisen maailmansodan polttoainepulan aikana Jämsän seudulla ennen sotaa aloitettu linja-autolinja korvattiin diligenssivaunuilla. Monin paikoin auton yleistä hyväksyttävyyttä lisäsi se, että lääkärit alkoivat käyttää uutta nopeampaa kulkuvälinettä kotikäynneillään. Tätä on pidetty keskeisenä ainakin Ranskan ja Yhdysvaltain autoilussa. Suomessa lääkäriverkosto oli 1900-luvulle tultaessa vielä niin harva¹⁵¹, ettei lääkäreiden kulkuvälineillä ollut merkitystä yleiseen mielipiteeseen. Nämä suomalaiset ”puutteet” osoittavat, että autoilun syntyä ei voi käsitellä ainoastaan hevosten tai muiden kulkuvälineiden korvaantumisenä uudella vetojuhdalla, autoilla.

Pikemminkin voi ajatella, että suomalaiset eivät olleet kiinnostuneet korvaamaan hevosiaan hevosettomilla vaunuilla. Ensimmäinen laajempi konkreettinen kiinnostus autoiluun Suomessa ilmeni keväällä 1906 muun muassa lukuisina taksi-autoilulupahakemuksina. Tuossa vaiheessa pääosa automalleista muistutti ulkomuodoltaan nykyisin tuntemaamme autoa, hevosvaunujen imitoiminen oli etenkin polttomoottoriautoissa jäämässä taka-alalle. Maailmalta kantautui myös tietoja autojen mahdollisista hevosta laajemmista käyttötarkoituksista ja ominaisuuksista sekä suoraan että tiedotusvälineiden kautta. Suomalaisten kiinnostus näyttäisi siis heränneen vasta uuden liikennevälineen saadessa uusia, sille konstruoituneita ominaisuuksia.

Vaikka Suomi oli naapureihinsa verrattuna jälkijunassa autoilun aloittamisessa, niin viimeistään ennen ensimmäistä maailmansotaa Suomi oli saanut kehityksessä muut maat kiinni ja mennyt osasta naapureita jo edelle alueellisessa kattavuudessa. Vuoristoisessa Norjassa autoilu levisi Suomeen verrattuna hitaasti, Pohjois-Norjan Tromssassa ensimmäinen auto otettiin käyttöön vasta vuonna 1914.¹⁵² Hidasta alkua ei seurannut hidas kehitys.

Ruotsin historian yleisesityksessä Bo Stråth kirjoittaa¹⁵³

Bilkörning var ett manligt överklassnöje, även om det fanns kvinnliga pionjärer.

Saman voisi sanoa Suomen (ja monen muun maan) varhaisimmasta autoilusta. Yksinkertaisempi olisi sanoa, että autoilu oli rikkaan eliitin harrastus. Naisia, joilla oli itsenäinen taloudellinen päätäntävalta raha-asioistaan, ei Suomessa tai maailmalla naisten kokonaislukumäärään nähden ollut suuri. Vain harva nainen saattoi hankkia auton yksinomaan omalla päätöksellään. Muissa talouksissa tyttärelle tai puolisolle hankittu auto kirjautui perheen miespuolisen jäsenen nimiin.

151 Esimerkiksi Toni Saarivirta, Davide Consoli & Pieter Dhondt, Suomen terveydenhuoltojärjestelmän ja sairaaloiden kehittyminen - Vaatimattomista oloista modernin terveydenhuollon eturintamaan. *Kasvatus & Aika* 3(2009):4; *Vapaus, terveys, toveruus - Lääkärit Suomessa 1910–2010* (toim. Samu Nyström). Fennomed, Helsinki 2010.

152 Arne-Tinus Aune Austad, *Jeg ruller! En kjøretur gjennom Tromsøs bilhistorie, bind 1*. Nordtrade, Tromsø 2005, 10–11.

153 Bo Stråth, *Sveriges historia 1830–1920*. Norstedts, Stockholm 2012, 361.

Stråthin lauseen muotoilu nostaa esille, että autoilun varhaisvaiheissa oli mukana naisia toisin kuin yksinkertaisempi muotoilu. Tämän tutkimuksen artikkeleissa ei ole naisia erityisesti nostettu esille, vaikka heitä oli mainittu etenkin liikenneyrittäjiä käsitellessä. Omistajan roolissa naisen asema 1900-luvun alun Suomessa ei herättänyt keskustelua eikä sitä problematisoitu.

2.4 Autoilun historian lähteet

Liikennettä koskevan historiantutkimuksen käytännön ongelmana on joko aineiston laajuus ja hajanaisuus tai selkeiden lähdesarjojen puute. Laajuus on ongelma koko liikennejärjestelmään perehtyvälle, selkeiden lähdesarjojen puute vaivaa etenkin yhden liikennemuodon alkuvaiheisiin keskittyvää. Jos sopivia asiakirjasarjoja on ollut olemassa, niillä on omana aikanaan ollut vain välillistä käyttöarvoa, ja sen loputtua asiakirjat on hävitetty. Tämä on ollut ja on edelleen asiakirjahallinnossa toimiva tapa hallita pysyvästi arkistoitavan aineiston määrää. Toissijaiset tutkimukselliset tarpeet on kuitenkin satunnaisesti otettu huomioon.

Eniten tutkijat ja autohistorianharrastajat ovat mananneet vuonna 1914 Venäjän armeijan tarpeita varten tehdyn autoluettelon hävittämistä. Osana ensimmäisen maailmansotaan valmistautumista koottiin ”täydellinen” luettelo Suomen autokannasta. Paikalliset poliisit kunnittain ilmoittivat tiedot alueellaan olevista autoista lääninkansliaan. Sieltä raportoitiin edelleen kenraalikuvernöörille lääneittäiset tiedot. Tietojen avulla armeija saattoi valmistautua sodankäyntiin. Samanlainen kysely tehtiin uudelleen vuosina 1915–16, ja Suomen oman armeijan tarpeisiin vuosina 1918–20.

Suomen autokannan sisältävä koontiasiakirja ei olisi vienyt Sota-arkistosta suurta tilaa, mutta samoissa kyselyissä kysyttiin myös yhtä tarkat tiedot suomalaisten hevosista ja niiden vetämistä kulkupeleistä. Lisäksi kerättiin tiedot suomalaisten omistamasta karjasta. Ajatus oli siis kartoittaa, miten kansalaisten omaisuutta voitaisi hyödyntää armeijan huollossa ja kuljetuksissa. Koontiasiakirja sadoistatuhansista hevosista ja niiden vaunu-, kärry- ja rekikalustosta on ollut huomattavan tilan vaativa. Tässä mielessä päätös hävittää asiakirjat on ymmärrettävä. Mahdollisesti koontiasiakirjat ovat kenraalikuvernöörin arkistossa ja venäläisten sotilasviranomaisten arkistoissa. Venäjän arkistolaitoksen arkistoluetteloiden mukaan tällaista aineistoa ensimmäisen maailmansodan ajalta olisi ministerivaltioneuvoston arkistossa, mutta luettelosta ei käy ilmi sisältääkö se Suomen aluetta koskevaa materiaalia.

Oulun lääninkanslian saapuneissa kirjeissä on säilynyt osa paikallisten poliisien vuosina 1916 ja 1920 kuvernöörille/maaherralle lähettämistä tiedoista autoista ja hevosista. Kruununvoutien ja nimismiesten lähettämät kirjeet eivät kuitenkaan ole säilyneet systemaattisesti, ja säilyneiden tietojen avulla ei pysty rekonstruoimaan aikoinaan tehtyä koontiluetteloa. Säilyneiden kirjeiden tiedot tuo-

vat esiin useampia muutoin tuntemattomaksi jääneitä autoja. Ylemmille viranomaisille lähetettyjä tietoja ei ainakaan Oulussa talletettu lähetettyjen kirjeiden tai kirjeistöiden joukkoon.

Turun ja Porin lääninkanslian arkistossa on säilynyt luettelo karjasta, hevosista ja ajoneuvoista vuodelta 1915. Se lienee ainoa yhtenäisenä ja kokonaisuudessaan Suomessa säilynyt asiakirja varhaisemmista tiedonkeräyksistä. Vasta perustetun Suomen armeijan vuosina 1918–1919 tekemä tietojen keräys tehtiin (tie)insiinööripiireittäin, jotka oli perustettu 1918 voimaantulleella maantiet valtion hoitoon ottaneella lailla. Käytännössä maassa oli ainoastaan ennen sotaa maahantuottuja autoja, joten tuon selvityksen säilyneet tulokset valaisevat maassa pysyneiden Suomen varhaisten autojen elinkaaria. Koska kyselyt tehtiin tieinsinööripiireissä eri aikoihin, niin useampi auto on kirjautunut luetteloihin moneen kertaan.¹⁵⁴ Moninkertainen kirjaaminen antaa kuvan autojen liikkeistä Suomen sisällä omistajalta toiselle, mutta luetteloiden perusteella ei voi tehdä oikeastaan minkäänlaisia päätelmiä siitä, miten Suomen autokanta oli jakautunut eri alueittain ennen vuotta 1914. Auto oli arvoesine ja varakkaampikaan omistaja ei jättänyt sitä ilman käyttöä omaan pihaansa seisomaan vaan myi sen eteenpäin uudelle tarvitsijalle tai muutti auton moottorin maamoottoriksi käyttämään jotakin maatilatalouden laitetta, esimerkiksi puimakonetta.

Vuoden 1914 aikana suurin osa Suomen autokannasta päätyi Venäjän armeijan käyttöön. Luultavimmin pakko-ostot venäläisten puolesta hoiti tuolloin Suomen suurimman autokaupan omistaja Sergei Nikolajeff jr. (1878–1920). Hänen nimeään kantanut vuonna 1905 perustettu yritys toimi 1970-luvun lopulle saakka. Perustaja itse myi osuutensa vuonna 1918 ja muutti Ranskaan. Autokauppa oli yksi Suomen ensimmäisiä ja kiistatta merkittävin autoilun ensimmäisinä vuosikymmeninä. Maahantuonnin lisäksi Nikolajeff toimi myös käytettyjen autojen myyjänä.¹⁵⁵ Yrityksen arkistot eivät valitettavasti ole säilyneet.

Erkki Hohterin kirjoittaman 50-vuotishistoriikin *50. OY Nikolajeff AB* (1956) tiedot ovat vaikuttaneet merkittävästi koko 1900-luvun loppupuolen ajan.¹⁵⁶ Hohterin kirjasta on lähtöisin tieto, jonka mukaan Suomeen olisi tuotu vuosina 1906–1913 noin tuhat autoa, joista noin 700 oli Nikolajeffin maahantuomia. Samoihin aikoihin tielaitoskomitea mietinnössään (1954) arvioi samansuuntaisesti:¹⁵⁷

maamme autokannasta on olemassa tietoja, joista ilmenee, että ensimmäinen auto tuotiin maahamme vuoden 1900 paikkeilla ja että autokanta nousi ennen ensimmäistä maailmansotaa eli vuonna 1913 lähes tuhanteen ajoneuvoon.

Nikolajeffin yritysarkistosta olisivat selvinneet tiedot suurimmasta osasta maahantuontia: mitä automerkkejä on tuotu ja kenen käyttöön niitä on myyty. Hoh-

154 Mikko Pentti ja Ville Mäkinen, Suomen moottoriajoneuvokanta ennen vuotta 1922. *Tekniikan Waiheita* 2017:1, 22.

155 Tapani Mauranen, Nikolajeff, Sergei junior, *Kansallisbiografia-verkkajulkaisu*. Studia Biographica 4. SKS, Helsinki 1997– [Luettu 24.7.2019]. <http://urn.fi/urn:nbn:fi:sks-kbg-005742>

156 Pentti ja Mäkinen 2017, 25.

157 *Tielaitoksen kehittäminen ja sen rahoitus*. Tielaitoskomitean mietintö, Helsinki 1954, 9.

terilla ja 1980-luvun alussa autoista kirjoittaneella U. E. Moisalalla on ollut käytös-
sään arkistoja, jotka nyttemmin ovat kokonaan kadonneet.

Suomen ensimmäisien autojen vaiheita selvittänyt Jukka Marttila on harmi-
tellut, että tullilaitoksen arkistossa ei ole säilytetty kaikkia tullausasiakirjoja.¹⁵⁸
Säilyneiden avulla selvisi ensimmäisen auton merkki, omistaja ja Suomeen tulo-
aika päivän tarkkuudella (2.5.1900, Turku). Kaikkien Suomen tullikamareiden ja -
asemien kautta kulkeneiden hyödykkeiden tullausasiakirjojen säilyttäminen tun-
tuu mahdottomalta ajatukselta, jopa näin digitaalisena aikana. On onnekasta, että
Turun tullikamarin arkistossa on säilynyt edes osa asiakirjoista, ja niiden avulla on
voitu tarkasti selvittää 1900-luvun alkuvuosina kaupunkiin tuodut autot. 1900-lu-
vun alussa tullauspaikkoja oli yli kolmekymmentä ja suurimman osan arkistoista
yksittäiset tullausasiakirjat on seulottu pois.

Tullausasiakirjojen säilymistä suurempi ongelma on se, että autot tai moot-
toriajoneuvot saivat oman tulliluokituksensa vasta vuonna 1920. Vaikka tarkkoja
tuonti- ja vientitilastoja tehtiin, niin autojen maahantuontia autonomian ajalta ei
niistä voida selvittää. Ilmeisimmin autot pääosin kirjautuivat tullitilastoihin
”moottorin osina” ja kilotavarana. Koska samaan luokkaan kuului paljon muitakin
hyödykkeitä, niin autojen määrää ei voi laskea keskimääräisen auton painon
avulla. Osa autoista (tai auton osista) kirjautui luultavasti hevoskulkuvälineisiin,
joille oli tulliluokituksessa tarkat erottelut, joissa auto mahdollisesti kuului luok-
kaan ”nelipyöräiset, vieterilliset ajoneuvot”. Se jakautui kolmeen alaluokkaan: ko-
kokattoiset, puolikatkoiset ja avonaiset.¹⁵⁹ Aikalaiskuvauksista voi kuitenkin lu-
kea, että usein autot tuotiin Suomeen osina: autoa alettiin innolla koota jo sata-
massa, että päästäisiin koeajolle. Moneen autoon kori tehtiin vasta Suomessa.

Koska suomalaisesta moottoriajoneuvokannasta ennen vuotta 1922 ei ole ole-
massa kattavia lähdesarjoja, niin sellainen päätettiin koota jälkikäteen. Kesällä
2015 alkoi tieliikenteen valtakunnallisessa erikoismuseossa Mobiliassa yhteis-
työssä Museoviraston ja ajoneuvoharrastajien kanssa perinneajoneuvorekisteri-
hanke. Rekisteriin on tarkoitus koota Suomen kulttuurihistorian kannalta tärkeim-
piä ajoneuvoja samaan tapaan kuin on koottu Museoviraston ylläpitämään perin-
nealusrekisteriin. Perinneajoneuvorekisterin suunnitteluvaiheessa autoilun alku-
vaiheen kehno lähdetilanne päätettiin korjata luomalla tietokanta, joka toisi haja-
naisen aineiston helpommin tutkijoiden ja kiinnostuneiden saataville.¹⁶⁰ Aineisto
on käytettävissä Mobiliassa ja osittain myös Mobilian verkkosivuilla. Alkuvai-
heessa verkkosivuilla oli tiedot noin 4500 moottoriajoneuvomaininnasta, joista au-
toja koskevia oli 2900. Loput koskivat moottoripyöriä ja erilaisia työkoneita.

Ensimmäiset ajoneuvot perinneajoneuvorekisteriin valittiin elokuussa 2017.
Mukana oli kaksi henkilöautoa, kuorma-auto ja moottoripyörä vuosilta 1911-
1920.¹⁶¹ Autoharrastajia varten Suomessa on museoajoneuvorekisteri, jota Auto-

158 Jukka Marttila, *Auton tulo Suomeen dokumenttien valossa*, teoksessa *Annetaanpa vä-
likaasua! 50 vuotta autohistoriallista osaamista* (toim. Ilkka Heikinheimo). Suomen Har-
rasteajoneuvot, Helsinki 2009, 36.

159 SVT 1A:39 (1919).

160 Pentti ja Mäkinen 2017, 19–20.

161 Perinneajoneuvorekisteriin valittiin ensimmäiset ajoneuvot. <https://www.mobilia.fi/info/mobilia-tiedottaa/perinneajoneuvorekisteriin-valittiin-ensimmaiset-ajoneuvot> [luettu 12.11.2019]

rekisterikeskus ylläpitää nykyisin yhteistyössä Suomen ajoneuvohistoriallisen keskusliiton (SAHK) kanssa. Museoajoneuvotarkastuksista ovat vastanneet Autohistoriallisen Seuran (AHS) museoajoneuvotarkastajat. SAHK:n jäsenyhdistykset ylläpitävät kuutta ja jäsenet kolmeatoista automuseota. Lisäksi SAHK tekee yhteistyötä yhdentoista muun moottoriajoneuvoihin keskittyneen museon kanssa. Mobiliassa tehtävä moottoriajoneuvotietokanta palvelee lähinnä tämän museokentän tarpeita.

2.4.1 Järjestyspoliisin asiakirjat

Sellaisia yhteiskunnallisia ilmiöitä tarkasteltaessa, jotka eivät suoraan kuulu kenenkään viranomaisen valvontaan tai seurantaan, kannattaa kääntyä (järjestys)poliisin puoleen. Yhteiskuntarauhaa ja julkisen tilan turvallisuutta valvovien poliisien tietoon tulee laaja kirjo ihmiselämän erilaisia osa-alueita. Usein poliisit pyrkivät myös pysymään ajan tasalla eri ilmiöistä voidakseen häiriötilanteen sattuessa saattaa oikeat henkilöt edesvastuuseen.

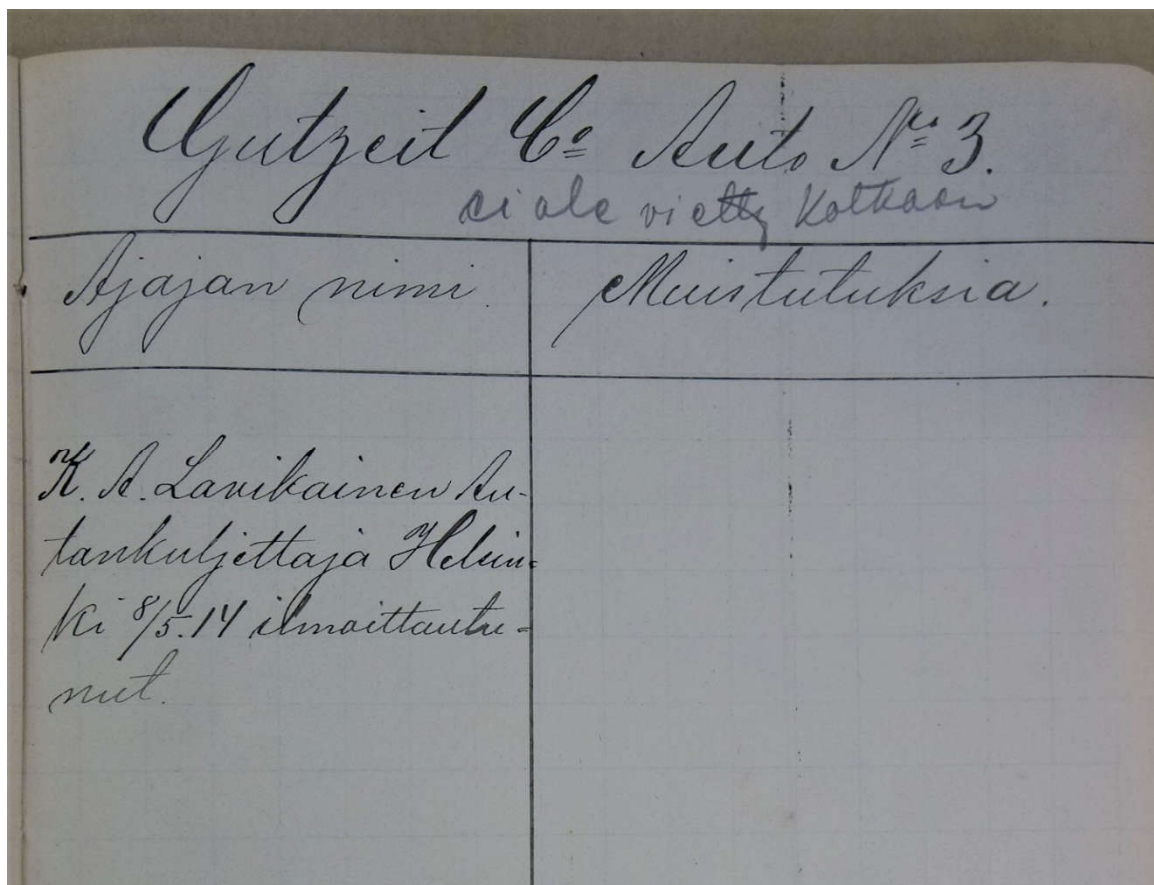
Jo 1890-luvulla kaupunkien poliisilaitokset alkoivat rekisteröidä polkupyöriä (Helsinki 1895, Vaasa 1898, Turku 1909, Kemi 1915 jne.). Rekisteröiminen oli ilmeisimmin pakollista ja rekisterikilvettömällä pyörällä liikkumisesta saattoi saada sakot. Miksi rekistereitä ryhdyttiin pitämään ja mihin säädöksiin ne perustuivat, on toistaiseksi selvittämätön asia. Ainakin joissakin kaupungeissa ne perustuivat valtuustojen hyväksymiin poliisijärjestyksiin tai järjestyssääntöihin. Joka tapauksessa valtakunnallisia määräyksiä tai virallisia ohjeistuksia polkupyörärekistereiden pitämiseksi ei ollut. Silti rekisterikaava on ollut hyvin samanlainen kaupungista toiseen: rekisteriin merkittiin pyörän omistajan nimi, ammatti ja osoite ja pyörästä merkki ja rungon numero. Rekisteriin ei merkitty pelkästään oman kaupungin asukkaita, vaan siihen pyrittiin saamaan kaikki kaupungissa pyöräilevät, myös ulkopaikkakuntalaiset.¹⁶² Valistuneen käsityksen mukaan rekisteröimisen aloittaminen pohjautui tarpeeseen kontrolloida kansalaisten liikkumista.

Koska polkupyöristä pidettiin rekisteriä, niin autojen yleistyttyä niiden rekisteröiminen oli samalla tavalla luonteva ratkaisu. Kaupunkikohtaisten autorekistereiden esikuvana vaikuttaisivat olleen polkupyörärekisterit, joskin autoista pidettiin aluksi käyttötavan perusteella kahta eri rekisteriä. Toiseen kirjattiin ammattikäytössä olleet autot (taksit) ja toiseen yksityisessä käytössä olleet. Jälkimmäistä ryhdyttiin pääsääntöisesti pitämään myöhemmin kuin taksiautoilijoiden rekisteriä. Esimerkiksi Joensuun poliisilaitoksella aloitettiin vuokra-automobiilirekisterin pitäminen ilmeisesti vuonna 1913. Kaupungissa käytössä olleet yksityiset autot kirjattiin myös ylös rekisteröimättömien autojen luetteloon: tosin tuossa luettelossa oli vain kaksi autoa, asioitsija Heikki Kokon ja patruuna Väinö Cederbergin. Jo

162 Reijo Valta, *Pyöräilevä Kemi*, teoksessa *Valtameren takaa*. Jyvä-Ainola, Jyväskylä 2006, 51–60; Mikko Kylliäinen, *Polkupyörien rekisteröinti Hämeenlinnan kaupungissa vuosina 1904–1928*. *Tekniikan Waiheita* 2011:3, 29.

seuraavana vuonna 1914 yksityisetkin autot olivat samassa rekisterinsä taksien kanssa.¹⁶³

Kaupungeilla on laajat valtuudet puuttua alueellaan tapahtuvaan elinkeino-toimintaan. Niinpä sääntöjen laatiminen ammattiautoilulle ja ammatinharjoituksen valvonta syntyivät kuin luonnostaan tuolloisen yhteiskuntarakenteen pohjalta. Pidettiin pika- ja kuorma-ajureiden hevosistakin vastaavia rekistereitä. Yksityisten ihmisten autojen rekisteröinnin oikeudellinen perusta oli luultavimmin polkupyörien rekisteröinnissä. Auto ja polkupyörät rinnastettiin monissa 1900-luvun kaupunkien järjestyssäännöissä, eli taustalla lienevät olleet yleiset jär-



Kuva 5. Sivun Joensuun poliisilaitoksen arkistossa pika-ajuriluettelon yhteydessä säilyneestä automobiililuettelosta.

jestyksenpitoon perustuvat syyt. Autojen rekisteröinnissä ei aluksi oltu yhtä tarkkoja kuin polkupyörien kanssa. Autojen merkkejä tai sarjanumeroita ei rekisteriin yleensä merkitty. Sen sijaan autonomistajan lisäksi kirjattiin tarkasti autonkuljettajan tiedot. Erillisten ammattiautoilijoiden rekisterien pitäminen on useimmiten lopetettu 1910-luvun lopulla ja 1920-luvun alussa ennen valtakunnallisen rekisterin luomista kaikki autot käyttötavasta riippumatta on rekisteröity samalla tavalla ja merkitty samaan rekisteriin.

163 Kansallisarkisto, Joensuun toimipiste, Joensuun poliisin I arkisto, Autoluettelot, Bdb:1; Joensuun maistraatin arkisto, Luettelot hevosten ja ajoneuvojen tarkastuksesta, Hd:8.

Varhaiset ajoneuvorekisterit olivat siis paikkakuntaakohtaisia ja niitä ylläpiti paikallinen poliisi. Ajoneuvorekistereitä on säilynyt kohtalaisen hyvin kaupunkien poliisilaitosten arkistoissa, esimerkiksi Helsingistä, Turusta, Tampereelta, Vaasasta, Oulusta ja monista pienemmistä kaupungeista. Viipurin ajoneuvorekisterit ovat säilyneet Leningradin alueen valtionarkistossa Viipurissa.¹⁶⁴ Maalaiskunnista vastaavia poliisin pitämiä rekistereitä ei ole löydetty, joten rekistereiden avulla voi pääasiassa arvioida kaupunkien autokantaa 1910-luvulla ja 1920-luvun ensimmäisinä vuosina. Rekisteröintitapa osoittautui hankalaksi, koska liikenne oli ylirajaista, eikä pelkästään yhdellä paikkakunnalla tapahtuvaa. Autolla kuljettiin maaseudulta kaupunkiin ja kaupungista toiseen. Periaatteessa auton olisi pitänyt kuulua kaikkien matkareittiensä varrella olevien paikkakuntien rekistereihin. Kesäkuussa 1910 mikkeliäinen Aatu Hongisto sai Kuopion maistraatilta sakot, koska ei ollut ilmoittanut Mikkelin rekisterissä numerolla 5 ollutta autoaan Kuopion poliisilaitokselle kaupunkiin saavuttuaan.¹⁶⁵ Oulun rekisteriin kesäkuussa 1921 merkittiin kauppias Eetu Tuunasen ja tilanomistaja Heikki Halosen kuorma-auto, jonka nokalla oli jo MUHOS-1 kilpi. Sen rinnalle tuli OULU-73 kilpi.¹⁶⁶ Suuremmissa kaupungeissa kulki 1910-luvulla autoja, joilla oli keulassaan kahdet kilvet, sekä yksityistä että taksiautoilua varten. Lisäksi rekisteröinti oli henkilökohtaista, ei ajoneuvokohtaista. Tästä saattoi syntyä tilanteita, joissa entisellä autonomistajalla oli rekisterikilvet, mutta ei autoa.¹⁶⁷ Ajoneuvorekistereihin on siis saatettu merkitä sama auto useampaan kertaan tai rekisteröidyllä ei ollut autoa ollenkaan. Maalaiskuntien autojen kirjaaminen kaupunkien rekistereihin ei lähdetilanteen vuoksi tuota suoraa vääristymää, mutta heikentää lukujen käyttökelpoisuutta tilastollisten arvioiden tekemisessä.

Helsingin kaupunki on julkaissut tilastollista vuosikirjaa vuodesta 1905.¹⁶⁸ Tilastoissa on listattu polkupyörien ja autojen määrää poliisikamarin antamien tietojen mukaan. Polkupyörien määrä on tilastoitu vuodesta 1903, autojen 1907 ja moottoripyörien 1916. Autojen rekisteröinti muuttui vuosien 1907–1915 välillä ainakin kahteen kertaan. Ennen vuotta 1912 autolla edellytettiin olevan kahdet kilvet, jos sitä käytettiin vuokra- ja yksityiseen käyttöön. Vuonna 1915 yksityisten omistamat autot jaoteltiin kahteen ryhmään: kuorma- ja muihin autoihin. Vuonna 1915 yksityisten omistuksessa oli 21 kuorma-autoa ja 87 muuta autoa.¹⁶⁹ Nämä muut olivat myöhemmän kirjauksen mukaan henkilöautoja. Ensimmäisen maailmansodan aikana vuosina 1916 ja 1917 helsinkiläisten autojen määrä näyttäisi kasvavan, ja tämä ei vastaa muista lähteistä tunnettua tietoa. Olisiko osa Venäjälle menossa olleista ajoneuvoista ollut väliaikaisesti käytössä Helsingissä ja siten tuottaneet tilastoharhaa? Vuodelta 1918 tiedot puuttuvat kokonaan.

164 Pentti ja Mäkinen 2017, 20.

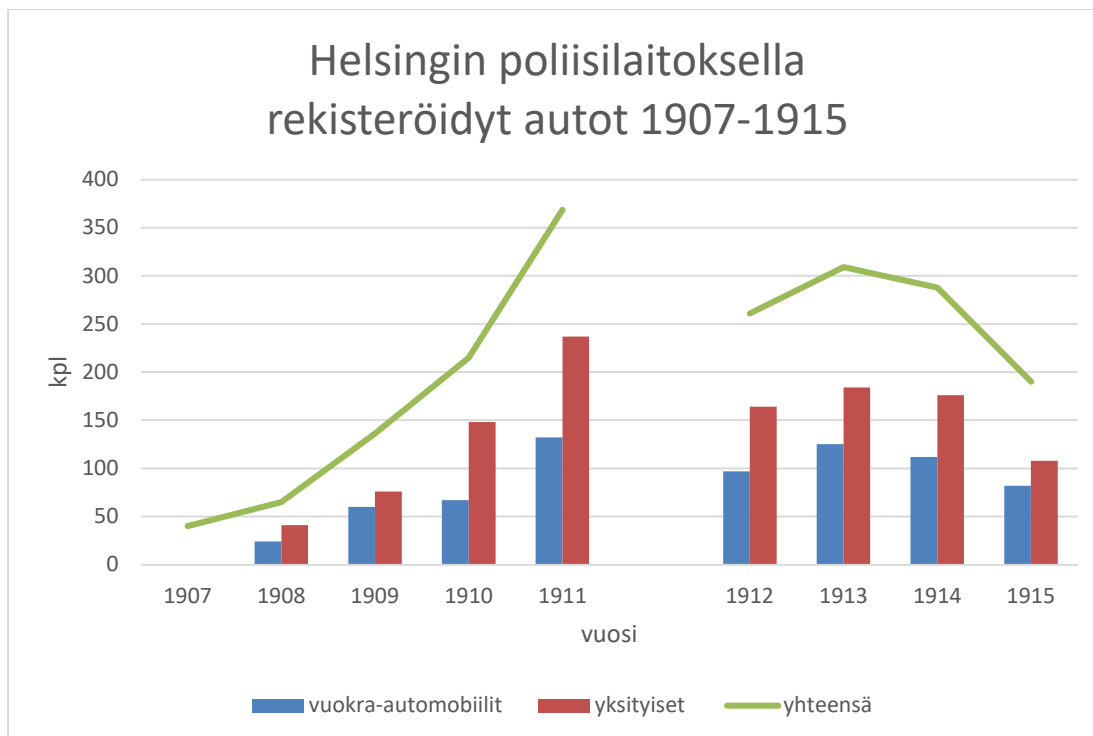
165 Ilkka Nummela, *Kuopion historia* 3. Kustannuskiila, Kuopio 1989, 133.

166 Valta 2002, 178-179.

167 Pentti ja Mäkinen 2017, 21.

168 Helsingin kaupungin Tietokeskus. Kaupungin tilastolliset vuosikirjat ovat netissä käytettävissä osoitteessa https://www.hel.fi/static/tieke/digitoidut_asiakirjat/helsingin_kaupungin_tilastolliset_vuosikirjat/index.html

169 Helsingin kaupungin tilastollinen vuosikirja 1915. Helsinki 1917, 382.



Kuvio 6. Helsingin poliisilaitoksella rekisteröidyt autot 1907–1915. Lähde: Helsingin kaupungin tilastollinen vuosikirja 1915. Helsinki 1917, 382.

Lukujen perusteella voidaan analysoida Helsingin autokannan kehitystä. Vuoden 1912 tilastointitavan muutos laskee autojen määrää yli sadalla. Tästä voisi karkeasti päätellä, että noin 50 autolla oli rekisterikilvet sekä ammatti- että yksityisajoa varten. Autokannan kasvu ei ollut tasaista. 1900-luvun ensimmäisellä vuosikymmenellä Helsingissä rekisteröityjen autojen määrä kasvaa suurilla muutosprosentteilla. Kasvu tulee etenkin yksityisistä autoista. Huippuvuoden 1911 jälkeen autojen määrä pääasiassa laskee (tähän tosin vaikuttaa tilastointitavan muutos). Vuosittaiset vaihtelut ovat suuntaan ja toiseen suuria. Kun 1900-luvun alussa ajettiin pääasiassa vain kesäisin tai lumettomana aikana, niin autojen tuomat muutokset katukuvassa lienevät olleet hyvin selkeästi havaittavissa.

Vaikka autokannan määrä vaihteli suuresti vuosittain, niin taksien osuus autokannasta näyttäisi olleen suurin piirtein sama vuodesta toiseen. Neljä autoa kymmenestä kuljetti maksavia asiakkaita joko koko ajan tai ennen vuotta 1912 ainakin ajoittain. Autojen määrän laskiessa 1910-luvulla taksien osuus nousi vain lievästi.

Muista Suomen kaupungeista ei saa tehtyä tilastoja yhtä pitkälle aikavälille kuin Helsingistä. Pääkaupungistakaan ei näin pitkän aikavälin tilastoa olisi, jos poliisi ei tietoa aikoinaan olisi kaupungin tilastotoimelle ilmoittanut. Poliisin arkistoissa on säilynyt tietoja vuodesta 1911. Samasta vuodesta on säilynyt tietoja Vaasan ja Tampereen poliisien arkistoissa. Vuodesta 1914 lähtien tietoja on useista kaupungeista ja joistakin maalaiskunnistakin. Tähän lienee vaikuttanut se, että monenlaiset sotatilamääräykset maailmansodan myötä astuivat Suomessakin voi-

maan. Loppukesästä 1914 liikkuminen paikkakunnalta itsekulkevilla ajoneuvoilla tehtiin luvanvaraiseksi yksittäisiä matkoja myöten. Sotatilaan valmistautuminen lienee aktivoinut poliisit ottamaan alueellaan olevat autot ja moottoripyörät tarkempaan kontrolliin. Aikaisemmin usein riitti, että paikallinen poliisi tiesi kuka liikkui ja minkälaisella ajoneuvolla. Muutamia harvoja autoja ei tarvinnut kirjata ylös mihinkään papereihin.

Poliisilaitosten arkistoissa on myös tietoja poliisien omassa käytössä olleista autoista. Esimerkiksi Helsingin poliisi sai ensimmäisen auton käyttöönsä vuonna 1906, ja seuraavana vuonna käytössä oli kaksi autoa, seitsemän hengen ja kahden-toista hengen autot. Helsingin poliisilaitoksen arkistossa on säilynyt tietoja näiden varhaisten ajoneuvojen käyttötarkoituksista.¹⁷⁰ Toimintakertomusten liitteenä olevien luetteloiden mukaan tulipalot olivat ehdottomasti yleisin syy käyttää autoa. Toisena olivat tappelut ja laittomat joukkokokoonnutumiset. Noin joka kolmas lähtö vuosittain oli väärä hälytys. Laajemmin suomalaiset poliisit saivat moottoriajoneuvoja käyttöönsä vasta 1920-luvun lopulla.

Suomessa autojen rekisteröinnissä ei oltu paljoakaan muuta maailmaa jäljessä. Yhdysvalloissa autojen rekisteröintiä vaadittiin ensimmäiseksi New Yorkissa vuonna 1901, kahdeksan osavaltiota seurasi sitä kaksi vuotta myöhemmin 1903. Kaikissa osissa maata rekisteröinti vaadittiin vuonna 1915. Aluksi rekisteröinnin periaatteet kopioitiin ammattimaisesta hevoslükenteestä, ja vasta myöhemmin periaatteita muokattiin autoilulle sopivammaksi. Useissa osavaltioissa aluksi autolle riitti rekisteröiminen kerran, katsastukset ja vuosittaiset maksut rekisterissä olemisesta otettiin koko maassa käyttöön vasta vuonna 1921.¹⁷¹ Vuosilukuja ajatellen Suomi ei ollut rekisteröinnissä muuta maailmaa jäljessä, vaan melko lailla samassa tahdissa. Yhdysvalloissa tosin kehitystä hidasti muutamien autoklubien vastustus, niissä rekisteröintiä pidettiin perustuslain vastaisena ihmisten luokittelemisena. Juttua ei kuitenkaan koskaan viety korkeimpaan oikeuteen saakka.

Helsingin poliisilaitoksen kaupungin tilastokeskukselle ilmoittamat tiedot autoista ovat olleet tutkijoiden helposti saatavissa jo sadan vuoden ajan. Ne ovat muokanneet käsitystä suomalaisesta autohistoriasta jo pitkään. Erityisesti luvuissa korostuu suomalaisen varhaisen autoilun ammattimainen luonne: takseja ja muita hyötyajoneuvoja oli huomattava osa autokannasta. Samaa luvut todistavat edelleen. Helsingin autokannan perusteella on myös arvioitu koko maan autokantaa. Kaupunkikohtaisia autorekistereitä ei Helsinkiä lukuun ottamatta oltu useinkaan mainittu arkistoluetteloissa, ne olivat sekalaisten luetteloiden joukossa. Ilmeisimmin poliisilaitosten arkistokaava ei tuntenut tällaista jo lakannutta arkistosarjaa, joten kaavaa noudattaneet arkistonjärjestäjät eivät kirjanneet sitä luetteloihin. Nytkin näitä aineistoja on merkitty kattavammin myös arkistoluetteloihin. Arkistojen portissa poliisien ajoneuvorekistereistä kerrotaan, että ”autojen rekisteröintiä ja muita ajoneuvoluetteloita on säilynyt 1910-luvulta mm. Helsingin poliisilaitoksen keskuspoliisiosaston liikennetoimiston arkistossa, Turun poliisilaitoksen van-

170 Mikko Pentti, Poliisin moottoriajoneuvot, teoksessa *Suomi turvassa 100 vuotta: Ajoneuvot suomalaisten turvana* (toim. Kirsti Lehtomäki). Mobilia, Kangasala 2017, 10–12.

171 James J. Flink, *America Adopts Automobile, 1895–1910*. MIT Press, Cambridge, MA and London 1970, 167

hassa yhteisarkistossa sekä Tampereen ja Vaasan poliisilaitosten arkistoissa”.¹⁷² Pienemmissä kaupungeissa autorekisterit saattavat olla osa pidettyä ajuriluettelo.

2.4.2 Autoilun säännöt

Autohistorioissa usein mainitaan, että osassa Sveitsiä autoliikenne kiellettiin kokonaan sen alkuvaiheissa. Vuonna 1900 itäisen Graubündenin kantonin antama kieltä kumottiin lopulta kansanäänestyksessä 1925.¹⁷³ Muuallakin maailmassa oli haluja kieltää autoliikenne heti alkuunsa, mutta esimerkiksi Yhdysvalloissa kauan ennen nykyaikaisen auton keksimistä säädetty tieliikennelaki takasi maanteiden käytön ”kaikenlaisilla kulkuvälineillä”. Suomessa autojen liikkumisoikeus tuli ratkaistuksi jo ennen varsinaista autoaikaa. Insinööri Carl Constantin Collin (1863–1941) hankki Huovilan ratsutilalleen Kärkölään 1898 lokomobiilin, jolla kuljetettiin muun muassa tavaraa läheiselle rautatieasemalle. Seitsemän tonnia painaneen kulkuneuvon metallirenkaat rikkoivat maantien pinnan ja valitusten myötä Hämeen läänin kuvernööri kielsi moottoriajoneuvoilla liikkumisen lääninsä teillä. Collin valitti päätöksestä Senaatin talousosastolle, joka antoi valituksesta monopolivisen päätöksen. Kuvernöörin kieltä ei kumottu, koska lokomobiili oli ilmeisimmin vaarantanut yleistä maantieliikennettä. Mutta samalla insinööri Collinia kehoitettiin tekemään esitys kuvernöörille, jotta hän voisi määrätä ne keinot, joita noudattamalla lokomobiili voisi liikkua yleisellä tiellä muuta liikennettä vaarantamatta. Lisäksi senaatin talousosasto luetteli joitakin mahdollisuuksia, joita kuvernööri voisi keinoja määrätessään käyttää.¹⁷⁴ Suomen maanteillä sai liikkua moottoriajoneuvoilla, kunhan ensin viranomaisilta varmisti miten se tapahtuisi turvallisesti muita vaarantamatta.

Autoilua koskevien sääntöjen avulla voi arvioida mikä autoliikenteessä koettiin ongelmalliseksi ja mihin suuntaan sen ajateltiin olevan kehittymässä. Suomalainen virkakoneisto toimi anomusten ja valitusten kautta. Autoliikenne oli usein ylirajaista, joten kaupunkien maistraattien tai kunnallishallinnon määräysvalta harvemmin riitti anomusten ratkaisemiseksi. Vuonna 1906 alkoi syntyä läänikohtaisia järjestyssääntöjä autoliikenteelle. Samoihin aikoihin myös osa maistraateista antoi omia sääntöjään autoliikenteen harjoittamiseen. Aivan varhaisimmat yksityisautoilijat eivät synnyttäneet laajempaa liikennesääntöjen tarvetta, vaan anne-

172 *Arkistojen portti: Ajoneuvojen rekisteröintiin liittyvät asiakirjat.* http://wiki.narc.fi/portti/index.php/Ajoneuvojen_rekisterointiin_liittyvat_asiakirjat [Luettu 12.7.2019]

173 Wolfgang Sachs, *For Love of the Automobile: Looking Back Into the History of Our Desires.* University of California Press, Berkeley & Los Angeles 1992, 18–19.

174 Collinin valituksen käsittely saatiin lopulliseen päätökseen 12.11.1900. Kansallisarkisto, Talousosaston registraattorinkonttorin arkisto, Valitusdiari 1899, Ac:2, f13; Talousosaston yhteisistuntopöytäkirjat XI 1900, Ca:493 f346–347. ”Ei saa ajaa höyryveturilla maantiellä”. *Hämäläinen* 14.6.1899. Senaatin talousosaston monopolivisesta päätöksestä uutisoitiin osin harhaanjohtavin otsikoin: ”Förbud mot användning af landsvägslokomotiv”. *Borgå Nya Tidning* 23.11.1900; ”Maantieveturin käyttäminen kielletty”. *Kaiku* 26.11.1900.

tut säännöt koskivat ammattiautoilua. Ensimmäisten järjestyssääntöjen otsake ”Oulun läänin vt. kuvernöörin antamat järjestyssäännöt 10.8.1906 talokas K. E. Kalliosalmen ja talokkaanpoika Jaakko Jämsän tekemän liikennelupa-anomuksen johdosta”¹⁷⁵ kertoo asian hallinnollisen kulun. Läänin kuvernöörille oli saapunut anomus, johon virkavallan oli otettava kantaa. Tässä tapauksessa virkaa tekevä kuvernööri Ilmari Jalas päätti antaa yleisiä sääntöjä, joiden tarkempi tulkinta jäi poliisin tehtäväksi. Kuudessa kaikkiaan seitsemästä pykälästä annettiin autoilun perussäännöt: katsastaminen, ajonopeusrajoitukset, muun liikenteen huomioiminen, rekisteröinti ja rikkomuksista seuraavat sakot ja vastuukysymykset. Yhdessä pykälässä annettiin ohjeet linjaliikenteen matkustajien kirjaamisesta.

Kolme kuukautta aikaisemmin Oulun maistraatti oli antanut Amerikasta B-mallin Fordin kanssa palanneelle William Nybergille (1871–1915) luvan ajaa taksia Oulun kaupungissa. Maistraatti perusteli päätöstään vedoten keisarilliseen asetukseen elinkeinoista vuodelta 1879. Hakemukseen suostuttiin ”ehdolla että [1] automobiili ennen sen käyttöä tutkitaan, onko se kunnollinen tarkoitukseen käytettäväksi, että [2] ajovauhti ei saa olla suurempi kuin 20 kilometriä tunnissa sekä että [3] varovaisuutta liikuttaessa tarkoin noudatetaan”.¹⁷⁶ Kevään ja kesän aikana 1906 taksilupia haettiin ympäri Suomen, Kuopiossa, Hangossa, Turussa ja Vaasassa, lisäksi Helsingissä vireillä oli useampi hakemus.¹⁷⁷ Autoilun sääntöjä pohdittiin siis Oulun lisäksi monessa muussa maistraatissa ja lääninhallinnossa. Aina-kin Kuopiossa ja Helsingissä luvat myönnettiin sillä ehdolla, että hakija tulisi noudattamaan myöhemmin annettavia järjestyssääntöjä ja sillä välin noudattaisi poliisin ohjeistusta. Kuhunkin kaupunkiin ja lääniin syntyivät omat autoilun järjestyssäännöt, joissa näkyivät paikallisten viranomaisten painotukset. Osin jopa järjestyssääntöihin sisältyvät yleiset liikennesäännöt olivat ristiriidassa toistensa kanssa, etenkin nopeusrajoitukset ja hevosten kohtaamista koskevat pykälät. Myös autokuljettajalta vaadittava ikä vaihteli lääneittäin ja kaupungeittain.

Yhdysvalloissa ensimmäiset paikalliset liikennesäännöt säädettiin vuonna 1899. Tuona vuonna ja sitä seuraavina neljänä vuotena eri puolilla maata säädettiin autoilijoille sadoittain liikennesääntöjä. New Yorkissa syyskuussa 1899 kiinteistövälittäjä Henri H. Bliss astui ulos raitiotievaunusta ja jäi taksin alle. Hän kuoli myöhemmin samana päivänä. Sattunut kuolemantapaus sai valtuustot puuttumaan autoiluun. Kaksi myös New Yorkissa vuonna 1905 sattunutta kuolonkolaria saivat valtuuston vaatimaan kuljettajilta ajokorttia.¹⁷⁸ Yhdysvalloissakin säännöt olivat kirjavia ympäri maan ja niitä toivottiin yhdenmukaistettaviksi. Tähän työhön päästiin vasta 1920-luvulla. Euroopassa ja Suomessa liikennesääntöjä säädettiin jo ennen fataaleja tapahtumia. Isossa-Britanniassa ensimmäinen auto-onnettomuuden uhri oli irlantilaisyntyinen Bridget Driscoll (n. 1851–1896), joka Lontoossa elo-

175 Säännöt on julkaistu useampaan kertaan. Esim. Ossi Hedman, *Kemin kaupungin historia 2. osa*. Kemin kaupunki, Kemi 1976.

176 Kansallisarkisto, Oulun toimipiste, Oulun maistraatin I arkisto, Varsinaiset pöytäkirjat 4.5.1906, BI:119.

177 Mauranen 1995, 20–25.

178 Lee Vinsel, *Moving Violations – Automobiles, Experts, and Regulations in the United States*. Johns Hopkins University Press, Baltimore 2019, 20–23.

kuussa 1896 jäi auton alle pitkään voimassaolleista ja kuljettajan noudattamista nopeusrajoituksista huolimatta.¹⁷⁹

Säännöt osin paljastavat millaiseksi vuoden 1906 tienoilla suomalaisen autoilun ajateltiin kehittyvän. Liikkumisen kontrolli haluttiin pitää kaupunkien ulkopuolella mahdollisimman tarkkana. Niinpä paikkakuntien rajojen yli kulkevalle säännölliselle liikenteelle määrättiin sama velvoite kuin oli kyytilaitoksella. Oulun läänin vuoden 1906 sääntöjen mukaan

6 § Matkustajista on pidettävä päiväkirja, osoitettava heidän nimet ja ammatit, kotipaikat ja paikkakunnat, joitten välillä matkustaja kulkee automobiililla, sekä päivämäärät, ja ovat päiväkirjat, neljänneksittäin seuraavan kuukauden kuluessa [...] nimismiehelle jätettävät.

Tällaisia päiväkirjoja ei tiedetä syntyneen eikä niitä ainakaan ole säilynyt poliisilaitosten arkistoissa. Kestikievareiden ja kyytiasemien päiväkirjoja sen sijaan on säilynyt jonkun verran ja ne todistavat, että matkustajista on pyritty keräämään samat tiedot.

Vuoden 1906 Oulun säännöissä edellytetään myös, että jokainen auto on ”varustettava selvillä numeroilla edessä ja takana” ja jokaisen auton kuljettaja on ilmoitettava nimismiehelle. Vaikka Kalliosalmi ja Jämsä hakivat lupaa yhdelle Kemmin ja Kemijärven väliä liikennöivälle autolle, niin säännöissä oletettiin heidän hankkivan useampia. Vuonna 1911 annetuissa säännöissä autojen rekisteröintiä käy paremmin ilmi:¹⁸⁰

§ 5 Jokaiseen vaunuun on etu- ja takapuolelle pantava näkyvät, 20 senttimetrin korkuiset (esim. punaiset numerot valkealle pohjalle). Öiseen aikaan iltahämäristä päivän tuloon saakka on käytettävä automobiilin etupuolella kaksi valkeavalosta valovoimaista lyhtyä, jotka valaisevat tien vähintään 15 metriä eteenpäin sekä automobiilin takapuolella lyhtyä, joka selvästi valaisee automobiilin numeron.

Valokuvien perusteella raahelaisen koneenkäyttäjän J. Jokelan autossa oli ainakin keulassa sääntöjen mukainen rekisterikilpi.¹⁸¹ Tosin mustavalkoisesta valokuvasta ei näe oliko kilvessä punainen numero yksi valkealla pohjalla. Jokelan lisäksi Oulun kuvernööri oli antanut viidennen pykälän mukaiset kilvet Oulun Autobiili Oy:lle (valkeat numerot punaisella pohjalla) ja kajaanilaiselle ajuri Herman Laitiselle (mustat numerot valkealla pohjalla). Tällainen väriyhdistelmiin perustuva autojen tunnistusjärjestelmä kertoo siitä, että viranomaiset ajattelivat/toivoi-

179 Ensimmäinen höyryauto-onnettomuudessa kuollut oli tähtitieteilijä Mary Ward (1827–1869), joka putosi Rossen kreivin poikien ajaman auton kyydistä 31.8.1869 Irlannissa pienessä Birrin kaupungissa, ja jäi metallisen renkaan alle kohtalokkain seurauksin. Isabelle Fallon and Desmond O’Neill, *The world’s first automobile fatality. Accident Analysis and Prevention* 37(2005), 601–603; David Shinar, *Traffic Safety and Human Behavior*, 2nd edition. Emerald, Bingley 2017, 2–3.

180 Oulun kuvernöörin kiertokirje kaikille kruununvoudeille ja nimismiehille Oulun läänissä 26.7.1911. Julkaistu esim. Samuli Onnela, *Lapin varhaisimmasta henkilöautoliikenteestä*, teoksessa *Totto XII. Kotiseutuyhdistys Totto*, Rovaniemi 1975, 79–87.

181 Valokuva on julkaistu Raahen tienoon historiassa. Matti Lackman, *Raahen tienoon historia III*. Raahen kaupunki, Pattijoen kunta ja Vihannin kunta, Raahen, Pattijoki ja Vihanti 1991, 61.

vat autoliikenteeseen syntyvän rajallisen määrän (suuria) toimijoita. Tunnistaminen siis perustui väriyhdistelmään, ja kaikki yhden väriyhdistelmän numerot olivat yhden toimijan käytettävissä.

Oulun läänin kuvernööri myönsi väriyhdistelmiin perustuvia läänikohtaisia ammattiautoilurekisterikilpiä vielä toukokuussa 1914. Tuolloin oman väriyhdistelmänsä sai Haapajärven Auto-osakeyhtiö. Yksi hakijoista ei saanut omaa väriyhdistelmää: Rovaniemen pohjoispuolella autokyytejä tarjonnut savukoskelainen Lennart Savukoski sai omaksi tunnukselleen mustan L-kirjaimen valkealla pohjalla.¹⁸² Lääninkansliassa ei pidetty luetteloa myönnettyistä rekistereistä, tai ainakaan sellaista ei ole arkistoissa säilynyt. Tiedot niistä on pitänyt koota diaareista ja päätöskonsepteista. Väriyhdistelmiin perustuvaa rekisteriä voisi luonnehtia lähinnä maaseudun linjaliikenneluvitukseksi (kaukoliikenteen bussien rekisteriksi), vaikka osa kyseiset kilvet saaneista oli selkeämmin taksiautoilijoita kuten mainitut Jokela ja Laitinen sekä torniolainen Gustava Hiltunen, jonka autolla kuljettiin ajoittain naapurikunta Karunkiin. Kiertokirjeessään heinäkuussa 1911 kuvernööri Jalas korostaa, että säännöt koskevat läänin aluetta ”lukuunottamatta kaupunkien alueita, joissa järjestyssääntöjen määrääminen tässä suhteessa kuuluu maistraatille”.

1910-luvun alussa käytössä oli siis kolme erilaista autorekisteriä: kaupunkien taksien, kaupunkien yksityisten autojen ja maaseudun linjaliikenneautojen rekisterit. Ylirajainen liikkuminen ei selvästikään sopinut 1900-luvun alun hallintojärjestelmään vaan se tuotti ongelmia päätöksentekijöille. Jos joku halusi liikennöidä lääninrajan yli, päätösvalta siirtyi kuvernööriltä senaatin talousosastolle ja Suomen itsenäistyttyä kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriölle. Mitä korkeammalle päätösvalta siirtyi, sitä raskaampi oli päätösprosessi. Esimerkiksi läänien kuvernöörin piti kuulla alueensa maalaiskuntia ennen päätöksen tekemistä. Nämä autoihin liittyvät lausuntopyynnöt saattoivat herättää toiveita ja ristiriitoja. Esimerkiksi Elimäellä petyttiin suuresti, kun Uudenmaan läänin autoilua koskevissa järjestyssäännöissä ei huomioitu kunnan esittämiä vaatimuksia ollenkaan. Elimäkeläisiä häiritsi A. F. Tigerstedtin Mustion sahan ja Korian rautatieaseman väliä kulkenut auto, jolle vuonna 1908 kunta itse päätyi asettamaan tiukkoja rajoituksia.¹⁸³

Eräässä mielessä läänien kuvernöörin/maaherrojen rooliksi jäi olla autoliikenteen puolestapuhujia. Erityisesti tässä kunnostautui Hämeen läänin kuvernööri Rafael Spåre, joka vuonna 1913 kertoi auton olevan ”oiva kulkuneuvo, jolla on suuret mahdollisuudet liikennevälineenä jo lähimmässä tulevaisuudessa”. Hämeessä oli vireillä monta autoilun kieltämiseen tähtäävää aloitetta, joten Spåre 1913 katsoi tarpeelliseksi kuuluttaa ohjeet siitä, miten autojen ja hevosten kohdassa maantiellä tuli menetellä.¹⁸⁴ Ohjeet hevosten ajomiehille olivat pitkät ja yksityiskohtaiset. Spåre kehotti totuttamaan hevosia autoihin ja etenkin pitämään oman mielen kurissa: ”jos ajaja on rauhaton ja pelkää on myöskin hevonen levoton ja peloissaan”. Autoilijoille Spåre ei antanut neuvoja, paitsi kehotuksen ”saapua sunnuntaisin kirkonkylään” jolloin paljon hevosia on liikkeellä. Näin hevosilla ja

182 Onnela 1975, 82.

183 Eeva-Liisa Oksanen, *Elimäen historia*. Elimäen kunta, Elimäki 1985, 395.

184 Ohjeet on osin julkaistu: Tapani Mauranen, Satavuotias autoilija, teoksessa *Viettelyksen vaunu* (toim. Kalle Toiskallio). SKS, Helsinki 2001, 40–42.

niiden ajajilla olisi mahdollisuus totuttautua autoihin. Kuvernööri Spårella ei käytännössä ollut muuta mahdollisuutta kuin saada osapuolet rauhanomaiseen rinnakkaiseloon maanteillä. Olihan hämäläisen insinööri Collinin lokomobiiliin vuoksi Senaatin talousosasto määritellyt, että moottoriajoneuvoilla sai suomalaisilla maanteillä liikkua.

Suomalaisissa paikallisissa liikennesäännöissä heijastuivat kansainväliset, erityisesti eurooppalaiset tavat säädellä autoliikennettä. Ranskassa ensimmäiset ajokortit oli myönnetty 1891, ja pakolliseksi kortti tuli Pariisissa 1893 ja koko Ranskassa 1899.¹⁸⁵ Osaksi kansainvälistä automobiililiikettä koskevaa Pariisin sopimusta Suomi tuli helmikuussa 1910 osana koko Venäjää. Säädökset julkaistiin Suomessa huhtikuussa 1911. Venäjän keisarillinen automobiiliyhdistys kiirehti Suomen senaattia alkamaan myöntämään sopimuksen mukaisia kansainvälisiä matkasertifikaatteja, joiden avulla valtakunnanrajan ylittäneen autoilijan ei tarvinnut suorittaa uutta ajokorttia tai katsastuttaa autoaan uudelleen. Vuonna 1913 senaatin talousosaston yhteisistunnoissa käsiteltiin sopimusta ja päätettiin painattaa suomalaisia varten 50 kappaletta autoillen tehtyjä ulkomaanmatkoja helpottavia sertifikaattilomakkeita.¹⁸⁶ Kovin suureksi suomalaisten intoa tehdä automatkoja ulkomaille ei arvioitu.

Ensimmäisen maailmansodan aikana syntyi erilaisia valvonta-asiakirjoja. Sotatilana vuoksi moottoriajoneuvolla liikkuvien piti joka kerta kotikaupungistaan poistuessa hakea lupa kuvernööriltä. Näitä hakemusasiakirjoja on säilynyt muutamia nippuja, esimerkiksi Uudenmaan lääninhallituksen kanslian arkistossa elokuussa 1914 tehtyjä hakemuksia.¹⁸⁷ Niiden perusteella voisi arvioida miten auto oli alkanut asettua osaksi yhteiskuntaa, millaiset matkat koettiin ”välttämättömiksi” tehdä autolla. Kuvernöörin tekemiä päätöksiä ei ole liitetty samaan arkistosarjaan, mutta jo anomukset sinänsä kertovat alkaneen autoilun luonteesta, tai ainakin sen perustellusta luonteesta. Esimerkiksi Helsingin Sanomat anoi kahdelle tai kolmelle kuorma-autolle lupaa tarpeen vaatiessa käydä hakemassa paperia lehden painatusta varten Lahden kaupungin Vesilahden satamasta. Autokauppias Sergei Nikolajeff jr. puolestaan anoi lupaa käydä 40-hevosvoimasella, kaupungin rekisteriin numerolla 493 merkityllä Opelillaan lauantaina 8. elokuuta perheensä luona Oitissa. Anomuksissa oli useita maalaiskuntien puolella asuneita johtajia, jotka kävivät autolla Helsingin keskustassa töissä. Kauempaakin haluttiin hoitaa juoksevia asioita. Kymi-yhtiö haki Valkealan rekisterissä numerolla 14 olevalle autolle lupaa käydä tarvittaessa hoitamassa pankkiasioita Helsingissä. Nipun kuusi-kymmentä anomusta oli pääosin Suomen talouseliitin edustajien tekemiä, auto siis näyttäisi tulleen elokuuhun 1914 mennessä keskeiseksi osaksi suomalaisen yritysjä pankinjohtajan arkea.

1910-luvulle tultaessa myös virkakunta, tai ainakin sen korkein johto, siirtyi käyttämään autoja. Esimerkiksi Tullin pääjohtajan käyttöön hankittiin Benz-auto

185 Esimerkiksi Leonard C. Bruno, *On the Move: A Chronology of Advances in Transportation*. Gale, Detroit 1993, 139.

186 Kansallisarkisto, Talousosaston registraattorinkonttorin arkisto, Talousosaston yhteisistuntopöytäkirjat 1913 II ja VII, Ca 647 f1127 ja Ca 651 f123.

187 Kansallisarkisto, Hämeenlinnan toimipiste, Uudenmaan lääninhallituksen kanslian arkisto, Autolla tai hevosella liikkumista koskevia anomuksia, Em:4.

vuonna 1913. Määräraha-anomusta perusteltiin sillä, että monille itä- ja pohjoisrajan raja-asemille pääsi vain maanteitse. Lisäksi auton nopeuden katsottiin olevan hyödyksi tehtävissä tarkastuksissa: ”ne tullipaikat, jotka on ollut tarkoitus tarkastaa, ovat ehtineet saada tiedon tarkastuksesta edeltä käsin”. Autoileva pääjohtaja ehdosi paikalle juoruja nopeammin. Jo seuraavana vuonna 1914 auto kuljettajineen siirtyi ensin kenraalikuvernööri F. A. Seynin, ja maaliskuussa 1917 Senaatin talousosaston varapuheenjohtaja (vastasi myöhempää pääministerin virkaa) Oskari Tokoin käyttöön.¹⁸⁸

Autoilun sääntöjä suunniteltaessa ja toteutettaessa harvemmin ajateltiin liike-elämän johtohenkilöiden autojen käyttöä. Johtajat ja patruunat saivat autoilla pisimpään ilman rekisteröintivaatimusta, yksityisten autojen rekisterejä alettiin pitää viimeisenä. Säännöt oli pikemminkin suunnattu niille, jotka suunnittelivat autoilusta itselleen elinkeinoa. Maailmalla varhaiseen autoiluun usein liitettyä punaisen lipun sääntöä, Red Flag Actia, ei Suomessa koskaan otettu käyttöön. Isossa-Britanniassa se kumottiin vuonna 1896¹⁸⁹ autonvalmistajien painostuksesta. Vaatimusta edesauttoi se, että Iso-Britannia oli jäämässä Saksan ja Ranskan jälkeen autojen teknologisessa kehittämisessä.

Sotatilan aikainen säännöstely purkautui hiljalleen ensimmäisen maailmansodan loputtua. Vuonna 1914 asetettu autojen tuontisäännöstely purettiin vuoden 1920 alusta. Sodan loppumisvuonna käyttölupa-anomuksia ei tehty juurikaan, mutta vuonna 1919 niitä tehtiin 787, joista 759 lunastettiin. Tämä hakemusnivaska on säilynyt ja sen avulla pystytään melko tarkkaan seuraamaan kuka ja minne hankki uuden auton.¹⁹⁰ Aineiston perusteella esimerkiksi SOK:lainen osuuskauppaliike kunnostautui maaseudun autoistamisessa. Keskusliike aloitti Republickuorma-autojen maahantuonnin ja moni paikallinen osuuskauppa siirtyi tavarakuljetuksissaan käyttämään niitä. Näihin autoihin asennettiin istuimia myös matkustajille, joten samalla sai alkunsa monen maalaispitäjän ensimmäinen linja-autolinja.

2.4.3 Lehtikirjoittelu

Suomalaisessa lehdistössä seurattiin autojen leviämistä ja niiden aiheuttamia ongelmia kohtalaisen tarkasti. Euroopan hovienv tapahtumista uutisoitiin tiuhaan, ja sitä kautta kommellukset autojen kanssa tulivat tutuiksi suomalaisillekin. Ensimerkiksi vuonna 1901 uutisoitiin Belgian kuninkaan Leopold II saaneen ylinopeussakot. ”On se laki kuningastakin varten”, totesi Väinämöinen uutisessaan.¹⁹¹

188 Janne Nokki ja Markku Partanen, *Tulliauto kautta aikojen*. Kustantaja Laaksonen, Helsinki 2016, 7.

189 Flink 1990, 2.

190 Tapani Mauranen, Kuorma-autoliikenne itsenäisyytemme alkuvuosina, teoksessa *Suomen Kuorma-autoliikenteen historia I* (toim. Olli Blomberg). SKAL, Helsinki 1996, 47–48.

191 Väinämöinen 20.3.1901.

Suomen oman suuriruhtinaan tai Pietarin hoviin kuuluvien henkilöiden kommeluksista lehdet eivät kertoneet, omia hallitsijoita ei esitetty huonossa valossa.

Lehtikirjoittelua oli hyvin monen tasoista. Voisi sanoa, että autoista kirjoitettiin laajalti eri julkaisutyypeissä niiden omasta näkökulmasta lähtien. Autot huomattiin ammattilehdissä, yleisaikakauslehdissä ja sanomalehdissä, pääosa väliteytistä tiedoista oli saatu eurooppalaisista lehdistä. Kansainvälisesti autoilun kehitystä on paljon tutkittu moottori- ja urheilulehtien avulla, Suomessa näitä erikoislehtiä alkoi ilmestyä vasta 1920-luvulla. Toki *Suomen Urheilulehdessä* kirjoitettiin autoista jo vuodesta 1898 lähtien, aluksi polkupyöräpalstalla. Pääosin, kuten muissakin suomalaisissa lehdissä, keskityttiin ulkomailla tapahtuneeseen. Urheilulehdessä julkaistiin myös pilakuvia autoilusta (katso esimerkiksi kuva sivulla 114). Suomalaisten autoilijoiden omia kokemuksia ensimmäisenä välitti mainittu Suomen Urheilulehti, jossa julkaistiin vuonna 1906 muun muassa Atle Wilskmanin ja Yrjö Weilin kokemuksia ja ehdotuksia suomalaisen autoilun (ja maanteiden) kehittämiseksi. Wilskman kaavaili autoalalle perustettavaa omaa ammattikuntaa¹⁹² ja Weilin pohti, kannattiko ajaa toinen rengas karrynpyörien urassa vai kokonaan urien ulkopuolella. Kehaisipa Weilin, että hänen Pope Hartfordinsa oli kevyesti noussut Karhulan puuhiomon luona olevan mäen, jossa suuriruhtinaat Boris ja Kirill olivat joutuneet kutsumaan hevosia autojensa avuksi.¹⁹³ Weilin päätyi pohtimaan, onko hevosvoima hyvä auton suorituskyvyn mittari ja arveli Suomen oloihin paremmaksi sellaisen, joka mittaisi auton kykyä nousta ylämäkiä.

Autohistorian kannalta etenkin sanomalehtikirjoittelu on katkonaista ja valikoitunutta, ja helposti turhaannuttaa sellaisen, joka etsii systemaattista tietoa Suomessa olleista autoista ja niiden omistajista. Metsäyhtiön auton vierailu paikkakunnalla oli 1900-luvun ensimmäisellä vuosikymmenellä laajasti palstatilaa saanut uutinen paikallisessa sanomalehdessä. Mutta uutisessa ei kerrota minkä metsäyhtiön, koska ”kaikki” lukijat sen jo tiesivät. Kertomatta jäi myös minkä merkinen auto oli, ja (valo)kuvilla ei sanomalehtiä tuohon aikaan koristeltu. Sen sijaan toimittaja kertoi, millaisia reaktioita auton saapuminen paikkakunnalle oli herättänyt ja miten kansalaiset olivat käyttäytyneet uuden kummastelun aiheen saatuaan. Matti Viitaniemi otsikoi varhaisen artikkelinsa¹⁹⁴ suomalaisesta autoilusta osuvasti: ”Ihailua ja vastustusta – tuntoja ja tunnelmia automobiiliin ensimmäiseltä vuosikymmeneltä”.

Affektien, tuntojen ja tunnelmien, avulla voidaan hyvin tutkia suomalaisen autoilukulttuurin kehitystä. Teija Försti on tutkinut auton sukupuolittuneisuutta 1900-luvun alussa päälähteenään yleisaikakauslehdet ja moottorialan ammattilehdet. Försti on keskittynyt 1920-lukuun, jolloin autoilu alkoi olla varhaisvuosia yleisempää. Moottorialan ammattilehdet alkoivat ilmestyä tuolloin, *Autoilija* 1928, *MAL* 1929, *Moottori* (samalla nimellä ilmestyi kaksi eri lehteä, toinen aloitti 1923,

192 Atle Wilskman, Automobilitapaturmat ja ohjaajan vastuunalaisuus. *Suomen Urheilulehti* 1906:4.

193 Yrjö Weilin, Automobiiliajosta. *Suomen Urheilulehti* 1906:9.

194 Matti Viitaniemi, Ihailua ja vastustusta – tuntoja ja tunnelmia automobiiliin ensimmäiseltä vuosikymmeneltä, teoksessa *Opuscula historica I* (toim. Ilkka Nummela). Jyväskylän yliopiston Suomen historian julkaisuja n:o 10, Jyväskylä 1984, 53–66.

toinen 1925) ja *Suomen Moottorilehti* 1924. Försti havainnoi, että aikakauslehdissä autojen mainonta ja journalistinen aineisto sekoittuvat toisiinsa tavalla, josta oli toisinaan vaikea erottaa, onko äänessä toimittaja vai autokauppias.¹⁹⁵ Sama havainto pätee myös 1900-luvun alun sanomalehtiin. Turkulainen, vuonna 1900 autojen maahantuojaksi ryhtynyt Victor Forselius näyttäisi saaneen omia ehdotuksiaan lehtiin sellaisinaan. *Åbo Underrättelser* julkaisi elokuussa 1899 pääkirjoituksen paikalla kirjoituksen ”Ett Automobil-diligensbolag”, jossa ehdotettiin linja-autojen hankkimista Turun kaupungin sisäiseen liikenteeseen.¹⁹⁶ Vuotta myöhemmin Forselius järjesti maahantuomallaan Benzillä laajan, 350 kilometrin piitkän kiertomatkan Varsinais-Suomessa ja Satakunnassa. Matkalla poikettiin muun muassa Forseliuksen maatilalla Huittisissa ja Kiukaisten Panelian kylässä järjestetyssä Suomen Suoviljelysyhdistyksen vuosikokouksessa. *Uusi Aura* ja *Tampereen Uutiset* raportoivat matkasta aivan samoin sanankääntein suositellen autoa erityisesti kyytilaitoksen, kestikievarinpitäjien käyttöön. Eikä jutussa unohdettu mainita Benzinin hintaa: 4000 markkaa ilman kuomua ja 4300 markkaa kuomun ja jalkapeitteen kanssa.¹⁹⁷ Forselius mainosti myymiään maatalouskoneita ahkerasti sanomalehdissä, joten hyvän yhteistyökumppanin markkinointiviestiä voitiin hyvin edistää. Kovin yleistä tämä käytäntö ei ollut.

Suomalaisen lehdistön digitoiminen on helpottanut huomattavasti lehtien käyttämistä autoiluhistorian lähteenä. Suurista tekstimassoista hakeminen on korvannut lehtien vuosikertojen selaamisen ja autoiluun liittyvien uutisten hakemisen. Sanomalehtien digitoiminen helpotti liikennehistorian tutkimuksessa ensin höyrylaivaliikenteen tutkimista, matkustajavesiliikenne alkoi hahmottua uudella tavalla aikatauluilmoittelun tullessa helposti saataville. Myöhemmin alkanutta autoliikennettä ei vielä ole samalla lailla tutkittu. Matti Viitaniemi selvitteli jo 1970-luvulla lehtiä selaamalla suomalaisen linja-autoliikenteen historiaa¹⁹⁸, ja 1920-luvun puolivälistä lähtien se sanomalehtien aikatauluilmoitusten ja Suomen Matkailijayhdistyksen julkaisujen perusteella onnistuikin hyvin.

Hyvä apuväline kansalliskirjaston digitoitujen lehtiaineistojen läpikäymiseen on Kielipankin konkordanssihakuehjelma Korp¹⁹⁹. Se hakee sanaesiintymät halutusta aineistosta ja tuo ne näkyville lauseyhteydessään, jolloin kiinnostavat kirjoitukset on helppo poimia. Lehtien digitointitilanne on varhaisen autoilun tutkimisen kannalta hyvä, lähes kaikki aineisto saatavissa sähköisessä muodossa ja vapaassa jakelussa netissä. Ruotsin Spårbankenissa²⁰⁰ kehitetty Korp-ohjelma tarjoaa mahdollisuuden tallentaa hakutulokset taulukkolaskentaohjelmistoon siirrettävässä muodossa. Suomen- ja ruotsinkieliset lehdet ovat omissa sanaesiintymähakemistoissaan.

195 Teija Försti, *Vauhtikausi – Autoilun sukukupuoli 1920-luvun Suomessa*. Turun yliopisto, Turku 2013, 41.

196 *Åbo Underrättelser* 11.8.1899. Ehdotuksesta tarkemmin Tapani Mauranen ja Kimmo Levä, *Ostakaa automobiili!* Chronicon, Hämeenlinna [1999], 7–8.

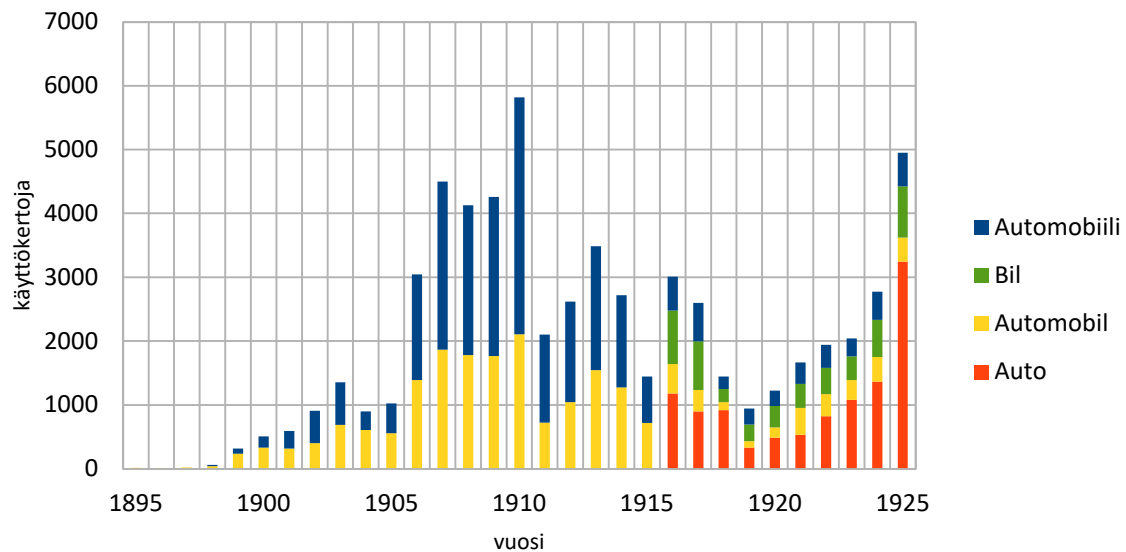
197 *Uusi Aura* 8.8.1901; *Tampereen Uutiset* 10.8.1901.

198 Viitaniemi ja Mäkelä 1978; Viitaniemi 1983.

199 Kielipankin konkordanssihakuehjelma Korp on käytettävissä netissä osoitteessa corp.csc.fi.

200 Ruotsalaisen Spårbankenin Korp on myös netissä: spraakbanken.gu.se.

Auto-sanojen käyttö suomalaisessa lehdistössä vuoteen 1925



Kuvio 7. Auto-sanojen käyttö suomalaisessa lehdistössä vuoteen 1925. Lähde: Kansalliskirjaston digitoidut aineistot.

Korpin hakuohjelman mukaan sanaa "automobil" käytettiin suomalaisessa lehdistössä ensimmäisen kerran vuonna 1890. Tuolloin tosin sanalla tarkoitettiin raitiotievaunua.²⁰¹ Nykyaikaista autoa tarkoittaen sanaa ensimmäisen kerran käytti *Åbo Underrättelser* lokakuussa 1895. Se kertoi brittiläisen *The Engineer* -lehden perusteella tulevaisuuden ajoneuvoista. Englantilaisen kirjoittajan kerrottiin arvelleen, että autot ovat kymmenen vuoden kuluttua yhtä yleisiä kuin polkupyörät nyt.²⁰² Vuonna 1895 "automobil" mainittiin lehdissä jo 15 kertaa. Suomenkielisessä lehdistössä "automobiili" sanaa käytettiin ensimmäisen kerran 1898. Tuon vuoden elokuussa *Suomen Urheilulehdessä* julkaistiin suomennos Gaston Rivierren, kolminkertaisen Bordeaux - Pariisi -polkupyöräkilpailun voittajan, kertomuksesta. Vuosina 1897 ja 1898 Rivierre ajoi suuren osan matkasta automobiiliin halkoessa tuulta ja kirittäessä edellä.²⁰³ Vielä vuonna 1898 *Brandluren* ehti kertoa Pariisissa autonäyttelyssä esillä olleesta paloautosta ("automobiiliruisku") ja *Päivälehti* lyhyissä Venäjän uutisissa Pietarissa huhtikuussa mahdollisesti alkavasta "automobiilivaunuliikenteestä".²⁰⁴

Digitoidun aineiston konekielinen lukeminen ja autoista käytettyjen termien vakiintumattomuus tuovat jonkin verran poikkeamaa sanalaskentaan. Konelukemisen ongelmat heijastuvat erityisesti termeihin "auto" ja "bil", joiksi automobiili alkoi lyhentyä 1910-luvulla. Kone on hyvin usein lukenut aukon tai Antonin au-

201 "Luft son drifkraft för spårvagnar", *Hufvudstadsbladet* 14.6.1890.

202 "Framtidens åkdon", *Åbo Underrättelser* 30.10.1895.

203 Gaston Rivierre, Kolme kilpailua matkalla Bordeaux - Paris. *Suomen Urheilulehti* 1898:3, 169-173.

204 "Moottorivaunut palokuntien palveluksessa". *Brandluren* 9/1898; *Päivälehti* 16.12.1898.

toksi, "billig" puolestaan sotkee ruotsinkielisiä hakutuloksia. "Automobiili" ja "automobil" sanat Korp laskee melko luotettavasti, suomessa rinnakkaiskäytössä ollut "automobili" saa sanaesiintymähaussa 185 osumaa vuosilta 1901-1924. Eniten sanaa käytettiin 1909, 35 kertaa. Kokonaisuuden kannalta rinnakkaistermillä ei kuitenkaan ole merkitystä. "Automobiili" sanaa käytettiin 1909 suomalaisessa lehdistössä 2493 kertaa.

Sanaesiintymähakuohjelma siis laskee kaikki sanojen käyttökerrat normaaleissa taivutusmuodoissaan. Sanoja ei ole laskettu ainoastaan jutuista tai toimitetusta aineistosta, vaan kaikesta lehtien sisällöstä. Edellisen sivun kuviossa "auto" ja "bil" on otettu mukaan vuodesta 1916 lukien. Aikaisemmin, edellä mainituista syistä, sanoilla ei ole tarkoitettu moottoriajoneuvoa vaan jotakin muuta. Kuvio on suuntaa antava. Sen avulla voi suurin piirtein hahmottaa, miten paljon auto oli lehdistössä esillä kunakin vuonna.

Ensimmäinen huippuvuosi sanaesiintymisissä oli 1903, toinen 1907 ja kolmas 1910. Autohistoriasta tunnettuihin merkittäviin vuosiin verrattuna runsas lehtikirjoittelu ei ollut heijastumaa samaan aikaan tapahtuvasta. Pikemminkin runsaat sanaesiintymät heijastuivat vuoden, parin viiveellä kaduille ja maanteille. Vuonna 1910 sanaesiintymiä on eniten, eikä vuoteen 1925 yltävällä tarkastelujaksolla enää saavuteta samoja käyttökertalukuja. Ensimmäinen maailmansota ei sinänsä näytä hiljentäneen keskustelua, mutta sen varjossa alkanut taloudellinen taantuma näkyy selvästi sanaesiintymisissä. Sen sijaan vuosina 1921-1922 tapahtunut autotuonnin notkahdus²⁰⁵ ei ole julkisen keskustelun määrään vaikuttanut.

Erilaisia tutkimuskysymyksiä asettamalla lehtiaineistoa voi käyttää lukuisilla tavoilla. Esimerkiksi voi seurata uutisoinnin sävyn muuttumista jostakin uutisaiheesta. Ammattiautoilijoiden ja ajureiden välille on historiankirjoituksessa synnytetty keskinäistä juopaa. On totta, että monien kaupunkien ajuriyhdistykset esittivät autojen kieltämistä tai niiden liikennöinnin rajoittamista ainakin nimellisesti hevosten käyttäytymiseen vedoten. Mutta miten ajurit suhtautuivat autoihin omassa keskinäisessä viestinnässään? Mahdollisuuden tähän tarjoaa Suomen Ajurien Liiton julkaisema jäsenlehti *Ajuri*. Ajurien näkemykset eivät ehkä olleet valtavirtaa, mutta ainakaan systemaattinen autoilun vastustus ei kirjeenvaihtajien julkituomasta ainakaan heijastunut. Pikemminkin autojen kehitystä ja hankintaa seurattiin suurella mielenkiinnolla. Toisaalta tamperelaiset ajurit eivät voineet sulattaa paikallisen poliisipäällikön ottamaa kantaa yksityiseen autoiluun. Ajureista oli epäoikeudenmukaista, että tavallinen poliisi saattoi sakottaa heitä kaikenlaisista syistä, mutta yksityisautoilija olisi pitänyt haastaa raastupaan rangaistuksen antamiseksi. Tarkempi analyysi tämän aineiston pohjalta on luvussa 3.2.

Uutisaineiston lähilukeminen voi avata sitä mikä on koettu uudeksi asiaksi. Suomalaisten auto-onnettomuuksien uhreina alkuvuosina olivat pääasiassa eläimet, tästä on kirjoittanut esimerkiksi Rauno Lahtinen²⁰⁶, niin autoilu alkoi kohtalaisen nopeasti Suomessakin vaatia ihmishenkiä. Isossa-Britanniassa ensimmäiset

205 Suomen virallinen tilasto (SVT) 1A Tuontitilasto 1920-1925.

206 Rauno Lahtinen, Eläimet liikenteen uhreina 1900-1930, teoksessa *Sata lasissa* (toim. Ismo Vähäkangas). Turun historiallinen arkisto 54, Turku 2000.

kuolonkolarit ajettiin vuonna 1896 ja Yhdysvalloissa 1899²⁰⁷, Suomessa päästiin vuoteen 1914 saakka ilman henkien menettämistä. Auto-onnettomuudet olivat lehdistön ja elokuvien kautta tulleet kansalaisille jo hyvin tutuiksi. Lehdissä kerrottiin muun muassa tarinaa italialaisesta isästä, jonka lapsi oli kuollut yliajossa. Isä ampui surussaan auton kuljettajan.²⁰⁸ Brittiläisen Cecil Hepworthin kaksi vuodelta 1900 olevaa lyhyttä filmiä *How It Feels to Be Run Over* ja *Explosion of a Motor Car* pyörivät suomalaisissa elokuvateattereissa vielä vuonna 1910. Kuolonkolari oli tavallaan suomalaiselle yleisölle tuttu, vaikka kokemukset omasta maasta puuttuivat. Kun kuolonuhreja alkoi tulla, niin osa uutisoinnista on hyvin toteavaa ja toisissa mässäillään yksityiskohdilla. Syynä ei ole lehtien tai toimitusten erilainen uutiskäsitys, koska niin sanottua sensaatiolehdistöä ei vielä tuolloin Suomessa ollut. Vauhdikas ajaminen ja nopeasti kulkevan auton kyydissä oleminen olivat riskialttiimpia kuin ennakoita oli osattu ajatellakaan. Ulosajamisen vaarallisuutta oli pahasti aliarvioitu. Tästä myös tarkemmin luvussa 3.3.

2.4.4 Aikalaiskirjallisuus

Suomalaisessa aikalaiskirjallisuudessa autot tulevat mainituiksi joitakin kertoja. Useammissa autohistorioissa mainitaan Agapetuksen (Yrjö Soinin) muistelukset 1930-luvun alusta. Humoristinen pakinointi *Akkojen kauhuna, eli tuumailuja tuulilasintakaa* (1931) kertoi muun muassa Helsingin haju- ja äänimaailman muuttumisesta autojen myötä.²⁰⁹ Agapetuksen pakinoinnissa on sellaisia asenteita, joista miesautoilijoita on vuosikymmenien ajan koitettu saada luopumaan. Näiden asenteiden vuoksi Teija Försti katsookin, että autoilija-sanaan rakentui piilosukupuoli, toisin sanoen autoilijaksi ymmärrettiin ennen kaikkea mies. Autoileva nainen oli poikkeus normista ja sitä ilmaisemaan syntyi epäsymmetrinen nais-etuliite tuottamaan sukupuolieroa ja samalla vahvistamaan, että autoilevat naiset olivat "oikeita naisia" miehisestä harrastuksestaan huolimatta. "Naisohjaajat", "flickor vid ratten" olivat erityisnaisia samalla kun stereotyyppiset vitsit "naisista ratissa" yleistyivät.²¹⁰ Asenteet eivät olleet Soinin tai edes suomalaisten keksimiä, ja niitä levittivät monet muutkin ajan kirjoittajat.

Autoja vilahteli ruotsinkielisessä kaunokirjallisuudessa jo 1910-luvulla, muun muassa Julia Stadiuksen ja Runar Schildtin teoksissa. Auto oli ajassaan elävän nuoren kulkuväline, osa kuvattua henkilöahmoa. Keskeisen roolin auto saa Eino Leinon romaanissa *Pankkimiehiä* (1914).

207 L. G. Norman, *Road Traffic Accidents – Epidemiology, Control, and Prevention*. WHO, Geneva 1962.

208 "Kamala tapaus". *Kaikuja Kajaanista* 6.10.1908.

209 Agapetus, *Akkojen kauhuna eli tuumailuja tuulilasintakaa*. Kolmas painos. Otava, Helsinki 1931; Tuoksujen ja äänien merkityksestä historiassa on kirjoittanut esimerkiksi Hannu Salmi, Onko tuoksuilla ja äänillä menneisyys? Aistien historia tutkimuskohteena. *Tiede & Edistys* 2000:1, 52–60.

210 Försti 2013, 122.

Ivar Wilskmanin tietokirja *Idrotten i Finland* (1906) oli ensimmäinen kirja, jossa kuvattiin suomalaisen autoistumisen alkuvaiheita. Autourheilua Suomeen ei tuolloin ollut syntynyt, mutta autoja sentään maassa oli. Ehkä autourheilunkin varovainen alku oli vuonna 1906 saavutettu, Wilskman toivoi. Hän kertoi turkulaisen lääkäri W. Widenäsän ja kamarijunkkari Hjalmar Linderin olleen ensimmäisiä autoilijoita Suomessa. Widenäsillä Wilskman tiesi olleen Eisenacherin ja Opel Darracqin, autoilun hän oli aloittanut jo vuonna 1901. Linderilla Wilskman tiesi olleen jo useita autoja.²¹¹

Bland de märken, som f. n. finnas i Finland, må nämnas "Oldsmobil", "Pope Tribune", "Foed", "Star", "Prima" och "Orient", utom ofvannämnda Opel-Darracq. [...] Dessutom får man redan här och där, särskildt på hufvudstadens gator, se ett icke så litet antal motorlastvagnar. Äfven en större automobilomnibus finnes i landet.

Att automobilerna med ens kommit härstädes ganska allmänt i bruk bevisas däraf, att exempelvis Finska Automobilagenturen levererat sådana fö omkring 70,000 mark, medan hr S. Nikolajeff under innevarande år försålt 13 st. motorvagnar. Därjämte har firman A. B. Otto Brandt försålt automobiler, hufvudsakligen lätta varnar af "Orient" typ. Om man tager i betraktande, att nästan alla dessa maskiner importerats under detta år (1906), finner man, att en början till en - vi skola hoppas - liflig automobilsport redan nu kan skönjas.

Jos halutaan tarkastella millaiseksi 1800-luvulla tulevaisuuden liikenne tai 1900-luvun alussa autojen osa siinä kuviteltiin, niin hyvän näkökulman aiheeseen tarjoaa tieteiskirjallisuus. Tämän kirjallisuuslajin harrastajat ovat laatineet tarkkoja bibliografioita ja jopa aiheen mukaisia luetteloita kirjoitetuista tarinoista. Suomalaisen tieteiskirjallisuuden bibliografioita on julkaistu netissä ja paperilla. Jari Koposen *Utopia- ja tieteiskirjallisuus Suomessa. Bibliografia 1803–2013* kattaa sekä julkaistun kirjallisuuden ja lehtinovellit, suomalaisen tieteiskirjallisuuden historia koostui lähinnä jälkimmäisistä reilun ensimmäisen vuosisatansa ajan.²¹² Bibliografioita on julkaistu myös kansainvälisesti.

Oma, kokonaan anonyymi kirjallisuudenalansa ovat vitsit. Niitä julkaisivat monet lehdet, erityisesti 1900-luvun alussa kukoistuskauttaan eläneet pilalehdet. Autoja ja autoilua käsittelevistä vitseistä Teija Försti on kirjoittanut artikkelin *Naurettava pirunkone*.²¹³ Tosin arvoitukseksi jää, kuinka paljon vitsailussa oli suomalaista reagointia autoihin, kuinka paljon ulkomailta tullutta hupailua. Vitsihän kulkevat suusta suuhun huhuja ja juoruja nopeammin. Suomen varhaisen autoilun faktoihin sovitettu vitsi julkaistiin *Uudessa Aurassa* ja monessa muussakin lehdessä vuonna 1924.²¹⁴

211 Ivar Wilskman, *Idrotten i Finland i början af tjugonde seklet. 4, Vattensport, turistsport, motorsport*. Helios, Helsingfors 1906.

212 Jari Koponen, *Finnish Speculative Fiction - Science Fiction, Fantasy & Horror*. Early Years 1803-1930. http://collector.pp.fi/finnish_speculative_fiction.htm [Luettu 23.7.2019]; Jari Koponen, *Utopia- ja tieteiskirjallisuus Suomessa. Bibliografia 1803–2013*. Avain, Helsinki 2014.

213 Teija Försti, *Naurettava pirunkone - Automobiilihuumori 1900-luvun alun lehdissä. Tekniikan Waiheita* 34(2016):3, 8–22.

214 "Kulkisi viinan voimalla". *Uusi Aura* 12.8.1924.

Kulkisi viinan voimalla. Vanha turkulainen kauppaneuvos Victor Forselius, joka on tunnettu melkein koko Suomessa, oli ensimmäinen, joka tuotti auton Suomeen.

Nämä ensimmäiset autot käyttivät väkiviinaa polttoaineena, jotta ne olisivat olleet hajunsa suhteen yhtä siistejä kuin ne olivat ulkonäöltäänkin.

Kauppaneuvos Forselius, jolla myöskin oli maanviljelyskalujen kauppa, ajoi autollaan Turusta Uuteenkaupunkiin päin ja pysähtyi Raision kirkolle. Siellä tuli muuan isäntämies tarkastelemaan autoa ja hetken aikaa katseltuaan sitä ääneti kädet housujen taskuissa kysyy hän:

- Onkos tuo ny semmonen lokomobiili, ko komesrootill' o myytävän?

- Ei, tämä on automobiili, vastaa Forselius.

Ukko jatkaa tarkasteluaan.

- Millästä' voimall' se kulkee?

- Viinan voimalla.

Mies vaipuu ajatuksiinsa ja puhkee vihdoon.

- Jaa, kyl mää see sano senttä, ett jos mää olisi komesrooti sijas, ni mää ottasi nua vaunut selkkääni ja kulkisi itte viina voimall!

Ensimmäisen maailmansodan ajaksi Suomeen jääneitä autoja bensiinipulan vuoksi muutettiin toimimaan korvaavilla polttoaineilla, esimerkiksi alkoholilla. Tarinan mukaisia muutoksia tuskin tehtiin. Sama vitsi kerrottiin jo 1903 *Raahen Lehdessä* ilman konekauppiaan henkilöimistä.²¹⁵ Luultavimmin tämäkin vitsi on ulkomaista alkuperää.

2.4.5 Elokuvat

Auton kanssa samoina vuosina syntyi elokuva. Joskus uudet kulkuvälineet ja elokuva on nähty rinnasteisina keksintöinä, laajemmin samaan rinnasteisuuteen on laskettu valokuva, äänilevy, jazz-musiikki, sarjakuvat, langaton lennätin, puhelin, lentokone ja niin edelleen. On puhuttu laajemmin tajuntateollisuuden synnystä.²¹⁶ Hannu Salmi onkin pohtinut, että varhaiset elokuvat voisivat olla oiva lähde mentaalihistoriallisessa tutkimuksessa. Millaisia utopioita ja dystopioita, toiveita ja pelkoja on autoon liitetty? Elokuvat voisivat avata näkökulman elokuvantekijöiden ja -katsojien yhteiseen henkiseen horisonttiin.²¹⁷

215 "Kadehti automobiliä". *Raahen Lehti* 4.8.1903.

216 Heikki Kaukoranta ja Jukka Kemppinen, *Sarjakuvat*. Toinen painos. Otava, Helsinki 1982, 31.

217 Hannu Salmi, *Elokuva ja historia*. Suomen elokuva-arkisto, Helsinki 1993, 177.

Suomen ensimmäinen elokuvanäytös järjestettiin kesäkuussa 1896 ja kotimainen näytelmäelokuvatuotanto alkoi 1907. Vuonna 1916 sotatilan vuoksi annettu kuvauskielto antaa luontevan rajan varhaiselle suomalaiselle elokuvalle. Kielto kumottiin 1919 ensimmäisen maailmansodan päätyttyä.²¹⁸ Vuosina 1907-1916 syntyi 25 näytelmäelokuvaa, erilaisia dokumenttielokuvia noina vuosina tehtiin 338. Jo 1907 Internationella Biograf Ab kuvasi filmin *Automobiiliparaati Helsingissä lokakuun 13 p:nä*, jota esitettiin tuoreeltaan ainakin Helsingissä ja Porissa. Ajankohtaisdokumentti ei ole säilynyt, kuten ei suuri osa muustakaan autonomian ajan suomalaisesta elokuvatuotannosta. Sadoista autonomian ajan elokuvista nykyaikaan on säilynyt vain kaksikymmentä. Lähdeaineisto on auttamattoman rajallinen. Kuten Salmi kirjoittaa:²¹⁹

Ensimmäinen säilynyt elokuva, jossa autolla on tärkeä rooli, on vuonna 1914 valmistunut *Automobiilikausi Helsingissä*. Tässä lyhytelokuvassa kevään uusia automalleja esitellään S. Nikolajeffin varastorakennuksen pihalla. Esiteltyjen ajoneuvojen määrästä voi päätellä, että auton läpimurto Suomessa oli jo tapahtunut. Säilyneissä 20 elokuvassa autojen osuus näyttää kasvavan vuosien 1913-14 paikkeilla. Tätä ennen kuvissa näkyvä (Helsingin) katuelämä on rauhallista, eikä autoja juuri näy. Joka tapauksessa säilynyt otos on niin pieni, ettei pitkälle meneviä johtopäätöksiä kannata tehdä.

Sitten 1990-luvun alun elokuvatutkimus ja historiantutkimus ovat molemmat kehittyneet. Etenkin elokuvien tekeminen aivan ensimmäistä elokuvaa, Louis Lumiären *La sortie des usines Lumière (Työläiset lähtevät Lumiären tehtaasta, 1895)*, myöten on osoittautunut hyvin tarkasti suunnitelluksi. Tätä taustaa vasten katsottuna Ab Finlandia Filmin *Automobiilikausi Helsingissä*²²⁰ paljastaa ainakin sen, että liikenne kaupungissa ei ollut rauhallista. Reilut kaksi minuuttia kestävä filmi on kuvattu kolmella otolla. Ensimmäisessä autot ajavat jonossa parkkiin Nikolajeffin pihamaalle nykyiselle Paasikivenaukiolle. Kuva-ala on rajattu niin, että varastorakennuksen seinässä oleva S. Nikolajeffin kyltti näkyy ylimmäisenä hyvin. Kuvalan alareunassa näkyy saapuvien autojen lisäksi muuta kaupunkiliikennettä ja sitä ohjaavia poliisikonstaapeleja. Ilmeisimmin elokuvan tekijät ovat pyytäneet poliisin paikalle ohjaamaan liikennettä, jotta autot saataisiin kuvattua mahdollisimman hyvin. Liikennettä lienee ollut paljon, sillä poliisien ohjauksesta huolimatta kuvaan tulee jo 27 sekunnin kohdalla hevosajuri. 33 sekunnin kohdalla kuvaan tulee polkupyörä ja aavistuksen myöhemmin toinen hevosajuri. 39 sekunnin kohdalla kuvaan kävelee poliisikonstaapeli, joka minuutin jälkeen kävelee takaisin, sillä välin kuvassa ehtii vilahtaa polkupyöräilijä ja useita ajureita, jopa yksi kuorma-ajuri korkealaitaisine vaunuineen. Minuutin ja 10 sekunnin kohdalla autoparaatin peittää raitiotievaunu. Toisessa ja kolmannessa otossa kuvataan parkkeerattuja autoja. Kuvissa näkyy jalankulkijoita ja taustalla Läntisen Viertotien (nykyisen Mannerheimintien) hevos- ja raitiotieliikennettä. Luultavimmin kameran taakse liikennettä ohjaavat poliisit pystyivät siihen vain vajaan puolen minuutin

218 Lauri Piispa ja Jorma Junntila, *Suomalainen elokuvatuotanto 1907-1916*. Kavi, Helsinki 2013, <https://www.elonet.fi/fi/suomen-kansallisfilmografia/suomalaisen-elokuvan-vuosikymmenet/1907-1916>

219 Salmi 1993, 183.

220 Elokuvaa on vapaasti katsottavissa Kansallisen audiovisuaalisen instituutin *Elonet - Kansallisfilmografia* -nettisivuilla. www.elonet.fi Tekstissä mainitut sekunnin viittaukset viittaavat tähän versioon elokuvasta.

tin ajan, sitten liikenne kulki omia normaaleja reittejään. Jalankulkijat tottelivat poliisia paremmin, he tulevat kuvaan suuremmin joukoin vasta oton viimeisillä sekunneilla. Näiden kuvien perusteella pääkaupunkiseudun hevoset olivat jo hyvin tottuneet autoihin, vikurointeja tai muuta sellaista ei kuvissa näy.

Elokuvia tarkkaan analysoimalla voi paljastua hyvinkin syviä asioita ihmisen affektimaailmasta. Dorit Müller on muun muassa aikaisemmin mainittujen Cecil Hepworthin elokuvien avulla kartoittanut 1900-luvun kolmen ensimmäisen vuosikymmenen autojen käyttöön liittyvää kulttuuria ja mielikuvia. Autoilun pimeää puolta tutkineen Kurt Möseriin ajatuksia edelleen kehittäen Müller näkee, että nämä autofilmit estetisoivat väkivaltaa.²²¹ 1800- ja 1900-lukujen taitteessa auto linkittyi väkivaltaan ja aggressiivisuuteen monin tavoin: Taistelut teistä, kilpa-ajot, vaarallinen ajaminen ja yhteiskunnallisen luokka-aseman korostaminen eivät olleet autoilun arjessa tavattomia ilmiöitä.²²² Kun nämä aggressiot liittyivät osaksi tulevaan maailmansotaan agitoimiseen ja valmistautumiseen, niin voi perustellusti sanoa autoilulla olevan ”pimeän puolen”.

Elokuvat voivat siis kertoa paljonkin, niiden avulla voi avautua hyvinkin mielenkiintoisia näkökulmia. Tämä edellyttää tarkkaa tutkimuskysymystä ja laajaa erilaisiin aineistoihin tukeutumista. Jokin yhteiskunnallinen ilmiö voi hahmotua yksittäisen lähteen kautta ja käsitys siitä voi saada tukea toissijaisista aineistoista.

2.4.6 Yritysarkistot

Varhaiseen autoiluun liittyviä yritysarkistoja on säilynyt niukalti. Varsinaisia liikennöintiyrityksiä suunniteltiin perustettavaksi siellä täällä ympäri Suomen, esimerkiksi kesällä 1907 Salahmin tehtailla (silloisessa Iisalmen maalaiskunnassa, nykyisin Vieremällä) jo myytiin osakkeita perustettavaan Iisalmi – Pulkki -linja-autoyritykseen.²²³ Kaupparekisteriin saakka tuo yhtiö, kuten moni muukaan, ei päässyt. Autosuunnitelmien paperit ovat säilyneet vielä heikommin kuin toteutuneiden yritysten. Toki poikkeuksia on.

Suomen elinkeinoelämän keskusarkistossa säilytettävässä Tampellan arkistossa on säilynyt kustannuslaskelmakirja vuosilta 1907-1909.²²⁴ Tampereen Pel-lava- ja Rauta-Teollisuus Oy yritti rakentaa höyryn voimalla kulkevaa kuorma-autoa konepajallaan. Koska höyryautoa ei saatu toimivaksi ja hanke venyi, niin yrityksen johto päätti keskeyttää mallikappaleen rakentamisen.²²⁵ Kustannuslaskelmakirjan perusteella auton rungon toteuttamiseen käytettiin paljon enemmän ma-

221 Dorit Müller, *Transfers between Media and Mobility: Automobility, Early Cinema, and Literature, 1900-1920*. *Transfers* 2011:1, 50-72.

222 Möser 2003.

223 ”Automobiililiikenne Iisalmen – Pulkkilan välille?” *Kaikuja Kajaanista* 22.8.1907.

224 ELKA, Oy Tampella Ab, *Kustannuslaskentakirjat 1907-1909 (Automobiler)*, 5816.

225 Tampellan höyryautosta ja muista varhaisista suomalaisista autonrakennuskokeiluista tarkemmin Kimmo Levä, *Made in Finland*, teoksessa *Mobilia-vuosikirja 2002*. *Mobilia-säätiö*, Kangasala 2002.

teriaaleja ja työtä kuin muihin osiin (höyrypannu, kori). Ilmeisimmin ongelma oli voimansiirrossa.

Liikenneyrityksistä Kaupparekisteriin ennen ensimmäistä maailmansotaa pääsivät seuraavat toimialakseen ”autobiililiikkeen” ilmoittaneet:²²⁶

yritys	kotipaikka	rekisterinumero
Finska Automobil-agenturen, William Widenäs	Turku	14.784
Turun Vähä-Väkisten Osuuskauppa	Turku	16.404
Aktiebolaget Automobil Osakeyhtiö	Helsinki	20.069
Automobiltrafik Aktiebolaget i Helsingfors - Autobiililiikenne Osakeyhtiö Helsingissä	Helsinki	25.359
Oulun autobiiliosakeyhtiö	Oulu	26.222
Vaasan Pika-Ajureiden Autobiiliosuuskunta	Vaasa	26.863

Autobiililiike tarkoitti tässä tapauksessa ammattimaisen auto- tai linjaliikenteen harjoittamista, lähinnä matkustajien kuljettamista. Vastaavasti ajan matkustajähöyrylaivaliikenneyritykset ilmoittivat kaupparekisteriin harjoittavansa ”höyrylaivaliikettä”. Autokauppaa harjoittavien yritysten selvittäminen toimialahauulla ei onnistu, koska ne usein toivat maahan muitakin koneita ja laitteita (muun muassa veneitä, traktoreita ja maatalouskoneita). Toimiala siis määrittyi autotuontia laajemmaksi.

Helsingin autokauppaa käyneitä yrityksiä on selvittänyt Kalevi Karusuo.²²⁷ Arkistoaineistoa yrityksistä on säilynyt niukalti, mutta toimittaja Eero Erkon (1860-1927) ja insinööri Konstantin Markoffin (1870-1909) yhteisesti vuonna 1905 perustaman Osakeyhtiö Helsingin Moottoritehtaan tilauskirjeenvaihtoa alkuvuosisilta on säilynyt. Esimerkiksi varatuomari Vihtori Poroputaalle suositeltiin C-mallin Fordia. Poropudas oli ilmeisesti tiedustellut sopivaa autoa virkapaikkansa Oulun ja kotipaikkansa Pudasjärven välisiin matkoihin.²²⁸

Siinä on kymmenhevosvoimainen kaksisylinterinen kone, kaksinkertaiset kumirenkaat, istumatilaa neljälle ja nopeutta aina 50 kilometriin saakka. Bensiiniä auto syö neljä litraa tunnissa - yhdellä säiliöllisellä se taittaa 300 kilometriä - joten tunnin matka tulisi sylinteriöljyineen maksamaan korkeintaan kaksi markkaa.

Helsingin Moottoritehdas lopetti toimintansa 1908. Erinäisten vaiheiden jälkeen yritys jatkoi 1920-luvulla vene-, maa- ja voimalaitosmoottoreita valmistavana Oy Ares Ab:na.

Ensimmäisen maailmansodan aikaiset sotateollisuuteen ja varustelutoimintaan liittyvät korjaus- ja huoltotyöt tuottivat joihinkin suomalaisiin yrityksiin autoteknologista tietämystä. Yksi tällainen oli vuonna 1906 perustettu Suomen Auto-

226 Kaupparekisteri, toimialahaku. <http://www.virre.prh.fi> [Luettu 23.4.2013]

227 Kalevi Karusuo, *Fiude - Sata vuotta helsinkiläistä autokauppaa*. Aimo Astalan säätiö, Helsinki 2004.

228 Karusuo 2004, 23.

ja Ajokalutehdas Helsingissä. Se kasvoi sodan aikana nopeasti ja sen jälkeen vuonna 1920 saattoi ilmoittaa korjaavansa hienoimmatkin loistoautot.²²⁹

Tietoja varhaisista autoista on niitä hankkineiden yritysten arkistoissa. Auto oli hankintahinnaltaan kallis, joten sitä ei voinut sivuuttaa tilinpäätösasiakirjoja tehtäessä. Autot on yleensä mainittu kalustoluetteloissa, linjaliikenneyritysten ajokalusto saattoi olla suoraan julkisessa taseessa. Autoille otettiin yleensä erillinen palovakuutus, joten tietoja saattaa olla myös vakuutuskirjoissa. Esimerkiksi vuonna 1919 toimintansa aloittanut amerikkalaistyylinen, ulkomaankauppaa harjoittanut Suomen Valtamerentakainen Kauppa Osakeyhtiö kirjasi 30.12.1922 inventaarioonsa:²³⁰

2 kpl	7 hengen kupé-autoja	320 000
1 kpl	7 hengen avonainen	110 000
1 kpl	4 hengen avonainen	90 000
1 kpl	2 hengen avonainen	105 000
2 kpl	2 tonnin kuorma-autoja	250 000
1 kpl	7 hengen avonainen	110 000

Yhteensä Suomen Valtamerentakaisella Kaupalla oli kahdeksan autoa, joiden kirjanpitoarvo oli lähes miljoona markkaa (985 000). Yhtiö edusti suomalaisessa talouselämässä uudenlaista toimintamallia, jossa korostettiin Yhdysvalloista saatuja vaikutteita. Suomen Valtamerentakaisen Kaupan tunnuslause oli ”Aika on rahaa (taim iz mani)”, ja sitä kuvastivat yrityksen edustajien käytössä olleet autot.

Yritysarkistojen avulla voi parhaiten selvittää autoilun toteutuneita kustannuksia ja sitä mistä polttoaineet ja muut tarvikkeet hankittiin. Ennen vuotta 1920 ei ole säilynyt liikenneyritysten tilejä, joten autoilun kokonaiskustannuksia on arvioitu *Rakennustaito*-lehdessä vuonna 1912 julkaistujen NAG:n tehtaiden tekemien laskelmien perusteella. Niiden mukaan halvimmän N4-mallin lastiauton kuoletuksiin meni 7 penniä/kilometri (20 % kokonaiskustannuksista), korjauksiin 4,5 p/km (12 %), vakuutuksiin 1,5 p/km (4 %), palkkoihin 0,6 p/km (2 %), polttoaineisiin 8,5 p/km (24 %), öljyihin, akkuihin ja muihin kuluviin osiin 3,5 p/km (10 %) ja suurimpana menoeränä renkaihin 10,5 p/km (29 %).²³¹ Lehdessä laskelmien ohessa muistutettiin, että auton tarjoama nopeus kannatti ottaa huomioon investointisuunnitelmia tehtäessä.

Yksi varhaisimmista säilyneistä liikenneyritysten arkistoista on vuosina 1920-1924 toimineen Oulun Auto Oy:n arkisto, joka on säilynyt toimitusjohtajansa A. A. Ension kauppahuoneen arkiston osana.²³² Oulun Auto Oy:n tileissä menot oli jaettu kolmeen osaan: bensiini- ja öljytiliin, palkkatiliin ja kulunkitiliin. Suora vertailu NAG:n markkinointilaskelmiin ei siis onnistu, mutta jos NAG:n kustan-

229 Nykänen 2019, 27.

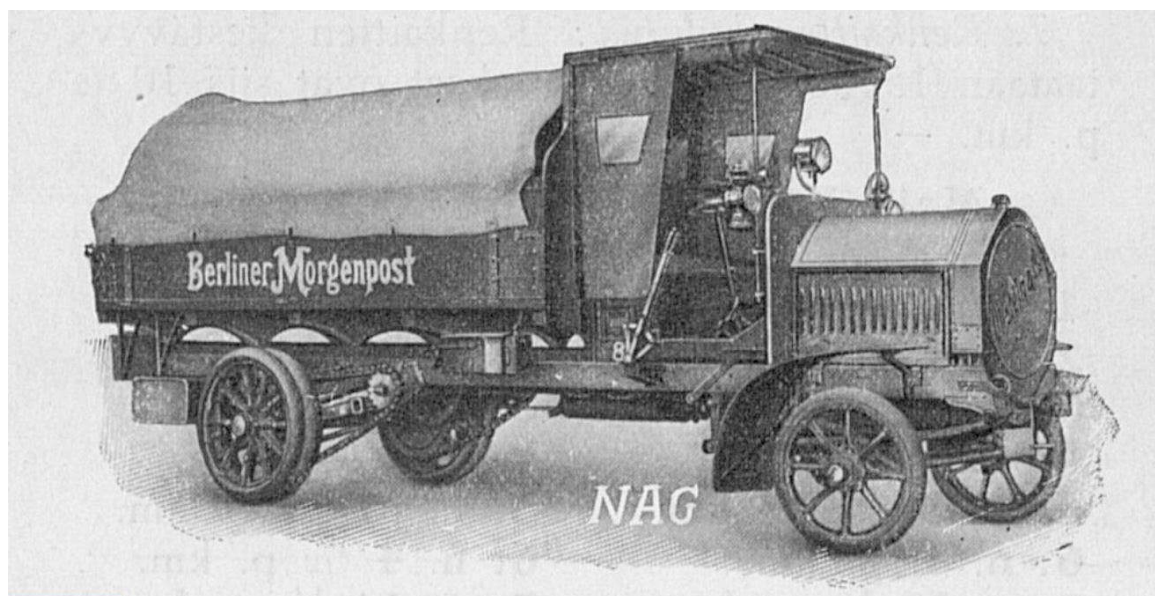
230 ELKA, Oy Suomen Valtamerentakainen Kauppa Ab, Inventaario 1922; tarkemmin yhtiön autoista ja -tuonnista Reijo Valta. Valtamerentakaisia autoja, teoksessa *Valtameren takaa*. Jyväskylä-Ainola, Jyväskylä 2006, 11-31.

231 ”Kuorma-automobiilistä”. *Rakennustaito* 1912:15, 197-200.

232 Kansallisarkisto, Oulun toimipiste, Kauppahuone A. A. Ensio, Oulun Auto Oy:n arkisto; Valta 2004, 179-216.

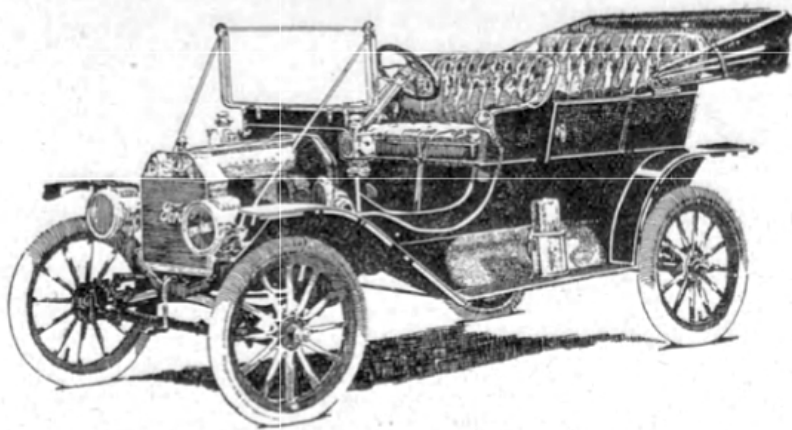
nuserät ryhmittelee Oulun Auton tilejä vastaaviksi, niin prosenttiosuudet ovat seuraavat:

	NAG, laskelmat 1912	Oulun Auto, toteutunut 1920-23
Bensiini ja öljyt	36	32
Palkat	3	21
Kulungit	61	47



Kuva 6. NAG-lastiauto. *Rakennustaito*-lehden kuvitusta (15/1912).

Koko toimintansa ajan tappiota tehnyt linjaliikenneyritys ei pystynyt tekemään poistoja autonsa hankintahinnasta. Asetelmassa kuoletukset on jätetty pois myös NAG:n laskelmista. Renkaat olivat Oulun Auton menoissa suurin yksittäinen menoerä, ja ne olivat 23 prosenttia vuoden 1921 (jolloin ensimmäiset uudet renkaat piti ostaa) kaikista menoista. Renkaita pinnoitettiin uudelleen Helsingissä Automobiili Oy:llä, Nikolajeffilla ja Korpivaara & Hallalla, mutta se ei käyttöikää juuri pidentänyt. Yksillä renkailla sai ajettua noin 15 000 kilometriä. Vuoden 1922 toimintakertomuksessa Ensio ei säästänyt sanoja renkaat rikkonutta autonkuljettajaa kuvaillessaan. Polttoaineet Oulun Auto tilasi pääasiassa Pohjanmaan Kauppiaitten Osakeyhtiön kautta. Moni linjaliikenneyrityksen osakkaista oli myös Pohjanmaan Kauppiaitten osakas.



FORD

Automobiili

22 H. V. 4:llä sylinterillä.

Täydellinen, varustettu kuomulla, kuljettajan suojuksilla, 5:llä lyhdyllä, nopeus- ja matkamittarilla sekä työkaluilla.

Hinta Smk 5,500: —

Tunnettujen tehtaiden automobiilejä kuten

BENZ, ADLER, OPEL

toimittaa hyvin lajitellusta varastostaan maamme suurin erikoisliike.

S. NIKOLAJEFF J:r

HELSINKI.

Kuva 7. Automainos Suomen Urheilulehdestä vuodelta 1911.

3 VUOROVAIKUTUKSIA SUOMALAISEN AUTOILUN SYNNYSSÄ

Frank W. Geelsin teknologisia muutoksia koskeva teoria painottaa monitasoisuutta ja yhteiskehitystä, jossa eri (sosio)teknologioiden hyväksi havaittuja puolia siirretään osaksi kilpailevia vaihtoehtoja. Kadut ja maantiet olivat julkista tilaa, jota kautta kaikilla yhteiskuntaryhmillä oli jokin intressi mahdollisesti alkavaan auto liikenteeseen. Väitöskirjan artikkeleissa käsitelty kyytilaitoksen toimijoiden kiinnostusta käyttää autoa, suomalaisen tieteiskirjallisuuden kautta lausuttuja toiveita tulevaisuuden liikennevälineelle, pohjoissuomalaisten yrityksiä parantaa liikenne yhteyksiään ja Helsingin turvallisuutta asuinympäristönä. Teknologisen muutoksen monialaisuutta korostaakseni lisään näihin tässä luvussa vielä kolme eri tasolle sijoittuvaa suomalaisen autoilun alkuvaiheeseen liittyvää eri ihmisryhmiä koskettavaa teemaa.

Ensimmäinen alaluku (3.1) käsittelee suomalaisen autoilun varhaisia vaikuttimia. Useimmiten vaikutteiden on oletettu tulleen sieltä missä autot on valmistettu, tai kysymystä ei ole problematisoitu ollenkaan. Kulttuurivaikutteiden siirtyminen ja omaksuminen ei aina ole yksioikoinen prosessi. Esimerkiksi Sven Hirn on kirjoittanut paljon kulttuuri-ilmioistä, joita esiteltiin Etelä-Suomen kaupungeissa menomatalla Pietariin.²³³ Sinänsä länsimaiset ilmiöt tulivat Suomeen miljoonakaupungin yleisön tavoittelun sivutuotteena. Neuvostoliiton synty ja eristäytyminen katkaisi tämän reitin. Toisessa alaluvussa (3.2) käsitellään taksiautoilun alkuvaiheita hevosajurien näkökulmasta. Aineisto on suppea ja maantieteellisesti hajanainen, mutta tarjoaa kuitenkin uudenlaista näkökulmaa ajureiden ajatteluun puhtaan vastakkainasettelun sijaan. Kolmannessa alaluvussa (3.3) aiheena on uutisointi kuolemaan johtaneista auto-onnettomuuksista. Ensimmäiset kuolemaan johtaneet auto-onnettomuudet tapahtuivat Suomessa lehtikirjoittelun perusteella kesällä 1914. Koska autoilu hiipui ensimmäisen maailmansodan ajaksi, kuolon-

233 Sven Hirn, *Kuvat kulkevat*. Suomen elokuvasäätiö, Helsinki 1981; Sven Hirn, *Kaiken kansan huvi*. SKS, Helsinki 1986; Sven Hirn, *Kaunotar ja hirviöitä*. Yliopistopaino, Helsinki 2004.

kolareitakaan ei sattunut. Siksi uutisten käsittelyä on jatkettu vuoteen 1925, jolloin kolarin uutisarvo alkoi vähentyä.

3.1 Suomalaisen autokulttuurin varhaiset vaikuttimet

Autoa pidetään länsimaisuuden symbolina. Autoteollisuus markkinoi edelleen liikennevälineitään vapauden ja vaurauden merkkinä. Ne molemmat ovat länsimaisuuden, erityisesti amerikkalaisuuden keskeisiä symboleja. Tavaroiden, ajatusten ja aatteiden leviäminen on harvoin yksioikoinen tapahtumakulku. Kauppaväylät ja kulttuuristen vaikutteiden kulkeutuminen eivät useinkaan ole olleet suorita reittejä.

Ensimmäiset suomalaiset hankkivat autoja 1800- ja 1900-lukujen taitteessa. Tässä luvussa on tarkoitettu muutamien esimerkkien kautta tarkastella, mikä on ollut näiden varhaisten käyttöönottajien innoittajana, mistä suunnasta tulleet esimerkit ovat vaikuttaneet auton hankintaan.

Vaikutteita Suomeen on voinut tulla kaikista ilmansuunnista. Ensimmäisenä suomalaisena autonomistajana pidetään turkulaista kauppaneuvos Victor Forse-liusta, joka toi maahan toukokuussa 1900 saksalaisen Benz Velo Comfortablen.²³⁴ Kaikissa suuriruhtinaskunnan naapurimaissa oli jo autonomistajia. Auto tuli Ruotsiin 1891, Latviaan 1893, Venäjälle 1894, Norjaan 1895 ja Viroon 1896 (katso kartta 1.).²³⁵ Saksa puolestaan oli nykyaikaisen auton syntysijojä. Ennen Suomen ensimmäistä autoa tuotanto ehdittiin aloittaa myös Ruotsissa ja Venäjällä. Käsitellyistä ensimmäisistä autoilijoista, varhaisista kokeilijoista, ei voi vetää suoraa kehityslinjoja nykyaikaan varsinkin, kun ensimmäinen maailmansota käytännössä katkaisi kehityksen useiksi vuosiksi.

Autoilun varhaiseen leviämiseen vaikutti paljon yksittäisten ihmisten henkilökohtaiset intressit. Esimerkiksi Brasiliassa ensimmäinen auto oli käytössä jo vuonna 1891, sen toi Ranskasta ilmailun pioneeri Alberto Santos Dumont (1873–1932) käydessään synnyinmaassaan.²³⁶ Santos Dumont oli jo nuorena tutustunut vanhempiensa plantaaseilla höyrytraktoreihin ja lokomobiileihin, joista juontui hänen kiinnostuksensa uusien konevoimaisten liikennevälineiden kehittämiseen. Suurten tuloerojen Brasiliassa autoilu muutenkin sai nopeasti jalansijaa, yksin Rio de Janeirossa oli vuonna 1908 käytössä 210 autoa. Autoilu oli tapa viettää aikaa, näyttäytyä ja ottaa reilu osa julkisesta tilasta omaan käyttöön.²³⁷

234 Jukka Marttila, Satavuotisen autoilun alkuvaiheet Turussa, teoksessa *Sata lasissa* (toim. Ismo Vähäkangas). Turun historiallinen arkisto 54, Turku 2000, 15.

235 Mauranen 2001, 34; Venäjän ja Latvian autoteollisuuden tuotteista esimerkiksi Maurice A. Kelly, *Russian Motor Vehicles – The Czarist Period 1784 to 1917*. Veloce, London [2009].

236 Shawn William Miller, *The Street Is Ours – Community, the Car, and the Nature of Public Space in Rio de Janeiro*. Cambridge University Press, Cambridge and New York 2018, 102.

237 Miller 2018, 113.

Aivan varhaisimpina vuosinaan henkilöauto oli luksustavara, varakkaiden lelu. Suomessa tällaisten luksustavaroiden kuluttajien määrä oli hyvin rajallinen. Aateliin kuului kolme, neljätuhatta henkeä, ja heistäkin suuri osa oli virka-aatelia.²³⁸ Varakkaan maa-aatelin määrä oli laskettavissa sadoissa. Suomalaisella aristokratialla tai rikkaimmalla porvaristolla ei välttämättä ollut haluakaan näyttäytyä luksustuotteiden käyttäjinä. Korkea sosiaalinen asema ei myöskään suoraan suonut rikkautta. Jotakin suomalaisten kiinnostuksesta autoihin osoittanevat naapurimaista myöhemmin tehdyt ensimmäiset hankinnat.

1800- ja 1900-lukujen taitteessa autoa pidettiin lähes yleismaailmallisesti mahdollisuutena vapaaseen liikkumiseen. Autoilua pidettiin urheiluna. Useilla paikkakunnilla Länsi- ja Pohjois-Suomessa ensimmäinen auto oli juuri ulkomalaisen herrasmiesautourheilijan kuljettama. Nämä varhaiset Suomessa nähdyt muunmaalaisten omistamat autot tuskin ovat olleet innoittajia potentiaalisille autonostajille. Varakkaat suomalaiset tutustuivat autoihin ulkomailla. Eliitti otti mallia naapurimaan tai maailman johtavien maiden eliitiltä, kansainväliset yhteydet olivat tiiviitä muun muassa sukulaisuussuhteiden kautta. Sukujen nuoriso lähetettiin usein ulkomaille opiskelemaan ja maailmanmatkailu oli osa ylimystön yleisivistystä.

Autonomian ajan mittaan Suomi oli niveltynyt osaksi uutta emämaataan. Venäjän pääkaupunki Pietari oli 1900-luvulle tultaessa miljoonakaupunki, jonne modernit vaikutteet pyrkivät esittäytymään. Suuren valtakunnan väkirikkaasta keskuksesta tuli autoilun kannalta perinteisen feodaaliyhteiskunnan ympäröimä ultramodernin tyyssija. Maailmalla tsaari Nikolai II tuli tunnetuksi innokkaana autojen keräilijänä.

3.1.1 Nizzan autoilijat

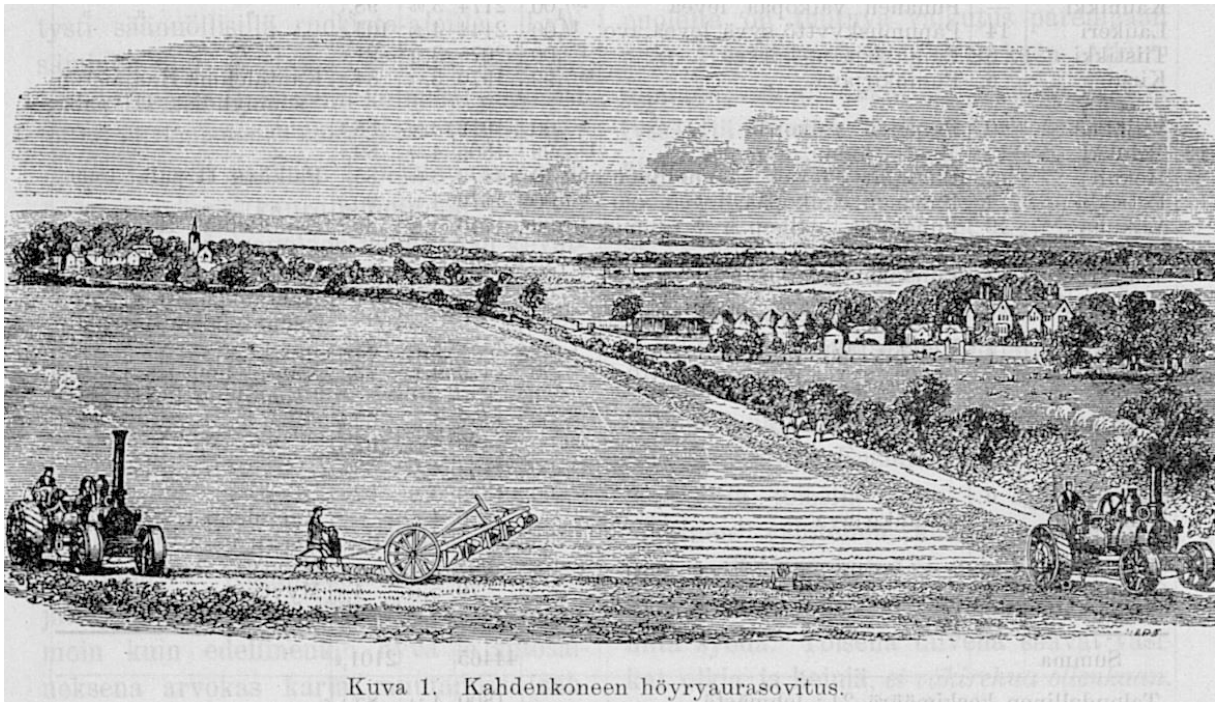
Jos ajatellaan potentiaalisia varhaisia suomalaisia autonostajia, niin hovineuvos, ylimetsänhoitaja Carl Johan Collinin (1815–1885) pojat varatuomari Carl Oscar Collin (1857–1938) ja insinööri Carl Constantin Collin (1863–1941) olisivat listan kärkipäässä. Veljessarjan kolmas, Axel Otto Collin (1860–1890) kuoli Malagassa ennen autojen laajempaa markkinoille tuleamista. Pojat opiskelivat ulkomailla ja muutenkin viihtyivät paljon maailmalla. Carl Constantin Collinin sanotaan matkustaneen kolme kertaa maailman ympäri.²³⁹ Carl Oscar peri Pyhäniemen kartanon Hollolasta ja Carl Constantin Huovilan ratsutilan Kärkölästä. Molemmat tilat olivat suuria ja ajanmukaisia maatalous- ja teollisuuskeskuksia.

238 Alex Snellman, Suurtilat ja Suomen aateli 1800–1900-luvuilla. *Ennen ja nyt* 5.10.2012. <http://www.ennenjanyt.net/?p=605> [Luettu 2.11.2014]

239 Carl Constantin Collinin ja hänen lähipiirinsä vaiheista on kirjoittanut arkkitehti Kenneth Danielsen, *Promenade des Anglais 139 – Historien om Villa Huovila, dess finska ägare och invånare*. SLS, Helsingfors 2011. Kirjan pääosassa on Collinin Nizzaan rakennuttama Villa Huovila, joka nykyisin tunnetaan nimellä Villa Collin. Kun Sergei Nikola-jeff jr. vuonna 1918 muutti pois Suomesta, niin hän asettui juuri Villa Huovilaan.

Tilojen tuotoilla pystyi elämään hyvin säädynmukaista elämää. Ajan monet tekniset uutuudet viehättivät ja tarjosivat ajanviettomahdollisuuksia. Molemmat veljekset viihtyivät hyvin Etelä-Ranskassa, Nizzassa ja Monte Carllossa. Carl Constantin jopa rakennutti Nizzaan ”talvehtijoiden” hienostoalueen rantakadulle oman huvilan. Villa Huovila valmistui vuonna 1911. Vuonna 1912 Carl Oscar Collin menetti Pyhäniemen kartanonsa Monte Carlon pelipöydässä.

Veljeksillä tiedetään olleen autoja ja autonkuljettaja Etelä-Ranskassa. Noilla seuduilla Collinien seurapiireissä ne eivät liene olleet mitään harvinaisuuksia. Suomeen Collinit eivät autojaan tuoneet. Niiden sijaan veljekset toivat Suomeen höyryvoimalla toimivia maatalouskoneita. Vuonna 1898 Pyhäniemeen tuotiin Fowlerin höyryauralaitos, BB-sarjan 2-konejärjestelmä. Seitsemäntoista tonnia painaneen höyrytraktorin mukana tuli saksalaisia koneenhoitajia. Suomalaiselle yleisölle höyryauraa esiteltiin Lahden maanviljelysnäyttelyssä kesällä 1900.²⁴⁰ Myös vuonna 1898 Huovilan ratsutilalle hankittiin seitsemäntonninen Peerless-maantietveturi (lokomobiili). Sillä kuljetettiin aluksi sahalta tavaraa läheiselle Järvelän rautatieasemalle, mutta siihen hankittiin lisälaitteeksi aura. Koneilla kynnettiin peltoja ja aurattiin ojia.²⁴¹ Koneiden käytöstä raportoineet maatalouskonsulentit olivat ihastuneita siihen, miten höyrytraktorit toimivat, joskaan maanviljelysnäyttelyn yleisö ei ollut yhtä vakuuttunutta.



Kuva 1. Kahdenkoneen höyryaurasovitus.

Kuva 8. Höyryauralaitos toiminnassa. *Maamies*-lehden kuvitusta (no 50-51/1900).

Suomessa ei tainnut olla Collinien mielestä sellaisia seurapiirejä, joissa liikkumisessa auto olisi ollut tarpeen tai tuonut sosiaalista arvonantoa. Suomessa ei

240 ”Lahden maanviljelysnäyttely”. *Maamies* 1900:28-29, 223; *Koneviesti* 2007:18, 104-105.

241 ”Ångkraften i jordbrukets tjänst”. *Hufvudstadsbladet* no 280 16.10.1898; ”Höyryaurasovituksista”. *Maamies* 1900:50-51, 392.

oltu aikaisemmin käytetty hevosten vetämiä luksusvaunuja, joihin uusi automobiili lähinnä olisi vertautunut.²⁴² Ymmärrettiin hevosvaunujen statusarvo toki Suomessakin.²⁴³ Suurimmassa osassa Suomea tavalliset kansalaiset käyttivät pääasiassa kaksipyöräisiä kiesejä, pääsääntöisesti nelipyöräiset vaunut olivat varattu korkeammassa sosiaalisessa asemassa oleville.

3.1.2 von Nottbeckit edustavat

Tampereen Finlaysonin teollisuusaluetta hallitsi vuodesta 1836 vuoteen 1917 von Nottbeckien suku. Se vaurastui ja siitä tuli varsinainen mahtisuku suomalaisessa teollisuudessa. Tuotantolaitoksiin sijoittanut Wilhelm von Nottbeck tuli Tampereelle Pietarista. 1900-luvun alussa sukuun päätettiin hankkia auto, ilmeisimmin päätöksen takana oli Eduard von Nottbeck. Vuosi oli 1903. Tätä ennen Milavidan (vuodesta 1908 Näsilinna) rakennuttaja Peter von Nottbeck oli vuoden 1895 tienoilla hankkinut itselleen Hildebrand & Wolfmüllerin moottorivelosipedin eli mopon.²⁴⁴ Vaikka kauppaneuvos Forselius Turussa jo toimi autojen maahantuoja, päätettiin auton hankinta tehdä suoraan Ranskasta. Von Nottbeckien palveluksessa ollut Kristian Muuga valtuutettiin tehtävään.²⁴⁵

Ranskasta hankittiin vuonna 1903 höyryauto, joka valokuvan perusteella oli Thornycroft-merkkinen. Näiden autojen valmistaminen oli aloitettu samana vuonna. Höyryauton valinta Suomen polttoainejakeluverkkoa ajatellen oli viisas. Klapeja oli tarjolla hätäpolttoaineeksi pienemmälläkin paikkakunnilla, kun taas bensiniä ei välttämättä saanut isoiltakaan. Kristian Muugan ammattinimikkeenä oli jatkossa autonkuljettaja. Huomionarvoista on se, että autoa ei tuotu Tampereelle vaan se sijoitettiin Eduard von Nottbeckin 1890-luvulla rakennuttamaan Neitsytniemen kartanoon Imatralla.²⁴⁶ Imatrankoski oli venäläisten suosima turistikohde. Juuri auton hankkimisvuonna oli valmistunut uusi Grand Hotel Cascade d'Imatra (nykyinen Valtionhotelli), joka sai Pietarissa kiitosta tasokkuudestaan. Paikkakunnalla vaikuttavan aatelin ei siis sopinut kulkea miten tahansa emämaan kerman tullessa tutustumaan nähtävyyksiin.

Ranskalainen höyryauto ei kuitenkaan vastannut von Nottbeckien odotuksia. Muistitiedon mukaan auto pääsi Neitsytniemen päärakennuksen mäelle ainoastaan peruuttamalla. Vuonna 1904 tehtailijat Eduard von Nottbeck ja Wilhelm von Nottbeck hankkivat molemmat polttomoottoriautot (Fordin ja Oldsmobilen), joiden kuljettajina olivat jo mainittu Muuga ja F. Sylvén. Eduard von Nottbeckin

242 Marko Nenonen, Before the Cars - The Horse as a Means of Traffic and Status Symbol, in *Traffic, Needs, Roads* (ed. Tapani Mauranen). Tielaitos, Helsinki 1999, 51-63.

243 Marjo Kaartinen, Vauhtivaunut - elämä pyörillä ennen autoa, teoksessa *Sata lasissa* (toim. Ismo Vähäkangas). Turun historiallinen arkisto 54, Turku 2000, 27.

244 Pentti Keskinen, Moottoriajoneuvojen tulo Suomeen lehti uutisten valossa 1895-1914, teoksessa *Ajetaanpa automobiililla* (toim. Pertti Kaarna). SA-HK, Helsinki 1989, 23-27.

245 Kalevi Heitto, *Imatran seudun hoveja ja kartanoita*. Kanta-Imatran seuran julkaisu 5, Imatra 1990, 8-9.

246 Heitto 1990, 8-9.

autot vaihtuivat usein, vuonna 1905 Genevessä hänellä oli käytössään Renault.²⁴⁷ Näitäkään ei Tampereella nähty muuten kuin Pietarissa tai maailmalla otetuissa valokuvissa.

Itä-Suomessa pietarilaisten maku ja valinnat tuntuivat muussakin kuin aate-
lin keskinäisessä kanssakäymisessä. Vaikutus heijastui myös alempien säätyjen
hevosvaunuihin: nelipyöräiset kiesit olivat venäläisestä vaikutuksesta yleisiä
Kaakkois-Suomessa.²⁴⁸

3.1.3 Linderin laajasti tunnetut autot

Näkyvin ja näyttävin ensimmäisistä suomalaisista autoilijoista oli Mustion linnan ja Kytäjän kartanon omistanut kamariherra Hjalmar Linder (1862–1921). Linder opiskeli lakia ja pääsi virkauralle Pietarissa. Kokeilunhaluun yhdistyvä uhkapeli onnistui emämaan pääkaupungissakin, Linder velkaantui pelipöydässä ja oli aiheuttaa skandaalin, jota hän pakeni Tampereelle 1892. Setä Fridolf Linder pelasti suosikkinsa pulasta. 1910-luvulla Hjalmar Linderiä tituleerattiin yleisesti Suomen rikkaimmaksi²⁴⁹. Setä hieman ennen kuolemaansa myi suosikilleen omaisuutensa, jota Linder kasvatti järkevällä ja innovatiivisella toiminnalla. Maatilojen lisäksi Linderin omistuksiin kuului useita tehdaslaitoksia, muun muassa sahoja, puuhiomoja ja sellutehdas. Lohjan seudusta ja Karkkilasta Linderin ansiosta tuli teollisuuspaikkakuntia. Hänen palveluksessaan työskenteli maatiloilla ja eri tehtailla kaikkiaan viisi tuhatta työntekijää.²⁵⁰

Kun 1920-luvulla kirjailija ja kirjakauppias Yrjö Weilin – myös yksi varhaisista autoilijoista ja autokauppiaista – muisteli suomalaisen autoilun alkuvaiheita, Linder sai kunnian olla Suomen ensimmäinen autoilija.²⁵¹

... luulen kamariherra Linder vainajalla olleen jonkin ranskalaisen vaunun. Siitä lähtee Suomen autoilun historia, jos sillä vielä katsotaan historiaa olevan. Tämä tapahtui 17 vuotta sitten, ja kuinka pitkä aika tämä on ollut selviää m.m. siitä tosista, että 25 vuotta sitten oli Amerikassa kaikkiaan kaksi autoa, joista toista näytettiin kiertävässä sirkuksessa. Nyt siellä on auto jokaista 8 henkeä kohti!

Linderillä oli useita autoja, näyttävimpänä 1910-luvun ykkösauto, Rolls-Royce Silver Ghost. Linderin ensimmäisestä autosta on esitetty erilaisia näkemyk-

247 Kauko Kare, *Ammattina autokyyditys – Suomen taksiliikenteen vaiheita*. Taksiliitto, Helsinki 1974, 32–33; Katso myös Mobilian ajoneuvokanta – prototyypitaulukko, https://www.mobilia.fi/sites/default/files/kaikki_ajoneuvot_-1922_2018.pdf [luettu 12.11.2019]

248 Kimmo Antila, *Pietarin ja Viipurin teillä – Maantieliikenne ja tienpito Kaakkois-Suomessa 1812-1950*. Tiemuseon julkaisuja 9. Tielaitos, Helsinki 1994, 27.

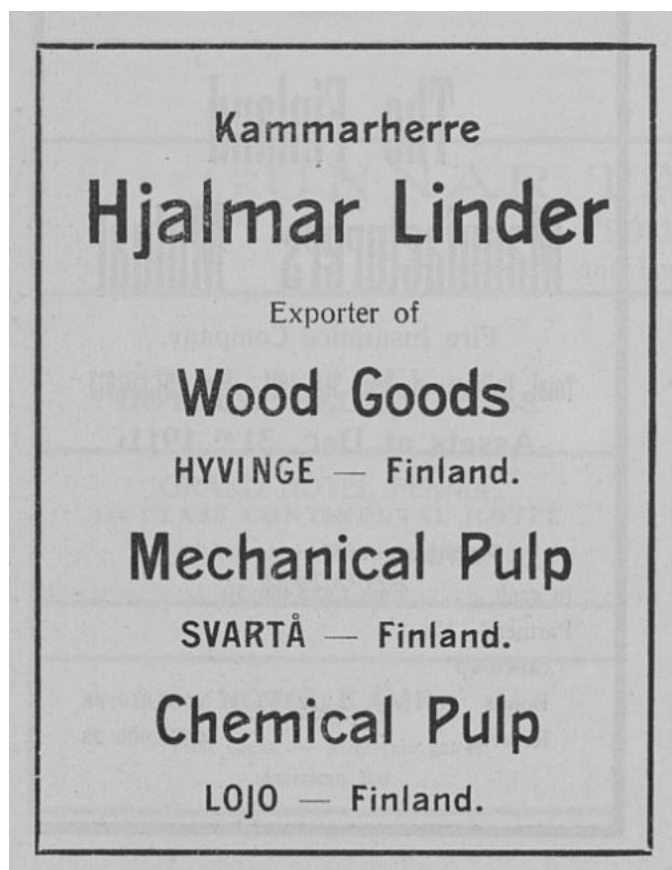
249 Linder oli vähintään maan rikkaimpia miehiä. Alex Snellman, *Suomen aateli yhteiskunnan huipulta uusiin rooleihin 1809–1939*. Helsingin yliopisto, Helsinki 2014, 102.

250 Venla Sainio, Linder, Hjalmar. *Kansallisbiografia-verkkajulkaisu*. Studia Biographica 4. SKS, Helsinki 1997– [Luettu 28.11.2019] URN:NBN:fi-fe20051410; Veijo Kauppinen, Raha puhui. *Tekniikan Waiheita*, 29(2011):1, 42–44.

251 Yrjö Weilin, Autoilusta Suomessa. *Moottori* 1923:1, 5–6.

siä, mutta luultavimmin se oli ranskalainen Mors, vuosimallia 1901 tai 1902. Linderin palveluskuntaan kuuluva autonkuljettaja oli ranskalainen Camé Verdier.²⁵² Linderin tuttava ja Suomessakin vierailut paroni Henri de Rothschild (1872–1947) omisti samanlaisen Mors-auton. Linderin ja de Rothschildin kerrotaan autoilleen yhdessä muun muassa Kouvolan seudulla vuonna 1904, silloin Linderillä oli jo uusi auto, Mercedes Simplex 40/50 Tonneau. Siitä säilyneet valokuvat näyttävät, että se oli alkujaan rekisteröity Pariisissa.²⁵³ Linder siis käytti autojaan Suomen lisäksi muissa maissa.

Perinteisen ajatuksen mukaan yhteiskunnassa vaikutteet kulkevat ylhäältä alas. Tätä Weilin lienee miettinyt nimetessään yläluokan rikkaimman ensimmäiseksi autoilijaksi. Muistelusten mukaan Linder kiersi autolla tarkastamassa tehtaitaan ja maatilojaan. Kertomuksista heijastuu etäisyys, jonka syynä voivat olla myös Linderin tunnetut henkilökohtaiset ominaisuudet. Autoileva aatelinen, Suomen rikkain, ei näyttäytynyt ympäristössään mallina ja esimerkkinä tulevasta, etenkin kevään 1918 tapahtumien jälkeen. Pikemminkin hän oli maillaan kuin tsaari Venäjällä tai shaahi Persiassa, moderni ilmestys periferian keskellä.



Kuva 9. Hjalmar Linderin vakioilmoitus Mercator-lehdessä vuonna 1912.

252 Karusuo 2004, 14.

253 Max Blauberger, Anssi Juutilainen, Kalevi Karusuo, Juha Koivulahti ja Matti Sartonen, *Johtotähti Suomen teillä*. Suomen Mercedes-Benz Klubi 2009, 16E.

3.1.4 Porvariston menestyksen avaimet

Ensimmäinen suomalainen autoilija oli siis todellisuudessa porvarissäädyn edustaja. Kauppaneuvos Victor Forselius (1838–1905) ei tuonut Saksasta autoa Suomeen pelkästään omaksi ilokseen. Maatalouskonekauppaa harjoittaneen liikkeen johtaja aikoi myydä myös autoja, moottoripyöriä ja -veneitä. Jälkimmäisistä Forseliuksella oli myynnissä saksalaisia Cudelleja. Autoista hän painatti alkukesästä 1900 oman myyntiesitteen²⁵⁴, jossa Benzejä tarjottiin maksavalle yleisölle ilmarenkailla, kuomulla ja jalkapeitteellä 4 775 markan hintaan (n. 22 000 € vuoden 2018 rahassa). Saksassa opiskellut ja sinne hyvät kauppasuhteet luonut Forselius markkinoi uutta liikennevälinettä maailmalta tutuin tavoin. Hän järjesti erilaisia esitely- ja koeajotilaisuuksia, elokuussa 1901 jopa 350 kilometriä pitkän kestävyysajon. *Uudessa Aurassa* julkaistun jutun mukaan Forselius markkinoi autojaan erityisesti kyytitalonpojille ja kievarinpitäjille. Varsinaisia automainoksia Forselius laittoi ainoastaan *Åbo Underrättelseriin*. Kauppa ei kuitenkaan ottanut käynnistykseen, laajemmin Oy Victor Forselius Ab kävi autokauppaa kauppaneuvoksen kuoleman jälkeen.²⁵⁵

Suomen merkittävimmäksi autokauppiaaksi ennen ensimmäistä maailmansotaa nousi Sergei Nikolajeff jr. (1878–1920). Ensimmäinen auto, johon hän pääsi tutustumaan, oli edellä mainitun Hjalmar Linderin auto. Vielä Stockmannin konekirjoitusosaston esimiehenä toimiessaan Nikolajeff kävi Pietarista ostamassa käytetyn yhdysvaltalaisen Northernin, jonka käyttöön hän sai ajo-opetusta. Auto ei ollut tarkoitettu omaan käyttöön, vaan hänen kunnostettuaan sen niin ikään Stockmannilla työskennelleen Axel Backbergin kanssa se myytiin. Pietarista Nikolajeff toi vielä kolme muutakin autoa edelleen myytäväksi. Ennen oman autokaupan perustamista hän kuitenkin teki opintomatkan Länsi-Eurooppaan tutustuen autoteollisuuteen ja autojen myyntiin. Pietari oli lähellä oleva suurkaupunki, jossa saattoi käydä tutustumassa maailman uutuuksiin, mutta kauppasuhteet oli järkevintä solmia suoraan autojen tuottajiin ja välittäjiin. Ensimmäiset myyntivalikoimaan kuuluneet autot olivat yhdysvaltalainen Oldsmobile, saksalaiset Adler, Opel, Benz ja Mercedes, belgialainen Minerva ja ranskalainen Renault.²⁵⁶ Nikolajeffin tammi-kuussa 1905 aloittanut autokauppa oli suuri menestys. Taloudellisesta tuloksesta kertoi esimerkiksi se, että Nikolajeff osti vuonna 1916 Carl Constantin Collinin Nizzaan rakennuttaman Villa Huovilan lahjaksi vaimolleen. Nikolajeff sai nopeasti kilpailijoita, autokaupan Helsingissä aloittivat myös Ab Otto Brandt Oy (1906), Oy Launis Ab (Yrjö Weilin yritys, 1906), Helsingin Moottoritehdas (1905) ja Oy Renlund Ab (1906).²⁵⁷ Lennätinlaitoksen insinöörinä toiminut Otto Brandt aloitti urheiluvälinekauppiaana 1893 Oulussa, josta liikekumppanin kanssa laajensi Tur-

254 Esite on julkaistu Mauranen ja Levä [1999] liitteenä.

255 Tapani Mauranen, Forselius, Victor. *Suomen talouselämän vaikuttajat -verkkojulkaisu*. *Studia Biographica* 8. Helsinki: Suomalaisen Kirjallisuuden Seura, 2008– [luettu 21.11.2019]. <http://urn.fi/urn:nbn:fi:sks-tev-000191>

256 Kenneth Danielsen, Maamme moottoriliikenteen alkumetreit kolmen perheen vauhdittamina, teoksessa *Venäläiset kauppiaat Helsingin historiassa* (toim. Svante Konstantin Kuhlberg). Helsingin Venäläinen Kauppiasyhdistys, Helsinki 2002.

257 Karusuo 2004, 16.

kuun ja Helsinkiin. Hän jatkoi 1906 Helsingissä uuden osakeyhtiön nimissä myyden edelleen polkupyöriä ja suksia, uutuuksena valikoimaan tulivat Orient-automobiilit.²⁵⁸ Nikolajeffin yrityksen taustalla oli kaikkiaan kolme varakasta venäläistäustaista sukua, Nikolajeffien lisäksi Falinit ja Garoffit. Ivan Falin oli saanut porvarisoikeudet Helsinkiin vuonna 1878 ja Sergei Garoff 1870.²⁵⁹ Laaja-alaisesti erilaisia tuotteita tavarataloissaan myyneet kauppiaat jälkikasvuineen näkivät varhain auto- ja venekaupan olevan tulevaisuuden ala.

Motor-Vagnar
(Automobiler),
Motor-Velocipeder
och
Motor-Båtar
af utvaldt, förstklassigt

fabrikat levereras under garanti af
VICTOR FORSELIUS.

Inom kort inkomma förevisningsmaskiner, hvilka stå till ärade spekulanter påseende och afprofning.

Kuva 10. Kauppaneuvos Victor Forseliuksen automainos Åbo Underrättelserissä 8.4.1900. Ilmoitus julkaistiin jo kuukautta ennen kuin ensimmäinen auto saapui Turkuun.

Autot eivät pysyneet pitkään rikkaan aatelin ja porvariston yksinoikeutena. Fordin aloittama "halpa-autojen" tuotanto heijastui välittömästi Suomeenkin. Loppuvuodesta 1907 Harald Furuhjelm haastoi Nikolajeffin raastupaan ylihinnan perimisestä, koska hän tunsi maksaneensa aivan liikaa ostamastaan, aikaisemmin oululaisen Veljekset Åström Oy:n käytössä olleesta autosta. Todisteeksi tästä hän esitti oikeudelle muun muassa amerikkalaisessa *The Horseless Age* -aikakauslehdessä julkaistun Ford Motor Companyn mainoksen.²⁶⁰ Autojen hintahaitari alkoi levetä ja useammalla liike-elämän edustajalla oli mahdollisuus sellaisen hankintaan. Tyypillisesti suuressa osaa maata paikkakunnan ensimmäisen auton omistaja paikallisen suuryrityksen pääomistaja tai johtaja. Auto alkoi uudistaa ajatusta liikkumisesta ja matkustamisesta.

258 Lexi Lehtonen, *Otto Brandtin tie*. Vingpennan, Helsinki 2005, 16–33; Terho Puustinen, *Huimat päät*. Otto Brandt, Helsinki 2017, 26–34.

259 Danielsen 2002; Karusuo 2004, 18–21.

260 Kansallisarkisto, Helsingin raastuvanoikeuden arkisto, II osasto 1907, Ca:78.

Autoilu oli liike-elämässä jatkumoa uusille viestintäteknologioille, lennättimelle ja puhelimelle. 1800-luvun loppupuolella sanoma- ja kuvalehtien myötä tiedon määrä kasvoi huomattavasti ja menestyneet yrittäjät osasivat poimia informaatiovirrasta olennaisen. Moni pyrki saamaan myös arkaluontoisia tai puolijulkisia tietoja, joista voisi olla sijoitustoiminnassa hyötyä säätyprivilegioiden ja monopoliin murtuessa. Liike-elämän eliitin matkustuspäivät lisääntyivät 1800-luvun lopulla huomattavasti, ja kasvua on selitetty juuri tiedonkeräämisellä ja hyödyntämisellä.²⁶¹ Maakunnissa olevat tuotantolaitokset oli nähtävä itse ja vallan keskitetyssä Helsinkiin siellä oli käytävä useammassa asioissa. Samalla saattoi pitää yhteyttä kollegoihin ja vaihtaa sekä henkilökohtaisia että taloudellisia kuulumisia. Kun sähkö ja puhelin lisäsivät tietojenvaihtoa, niin samalla kasvoi myös tarve kahdenkeskiseen keskusteluun. Auto helpotti nopeaa liikkumista paikasta toiseen.

Näin Suomi alkoi henkilöautoistua. Oulussa Åströmin veljeksillä oli useita autoja, Kemissä Edvard Hirmulla, Kajaanissa Paavo Paloheimolla, Joensuussa Väinö Cederbergillä, Kuopiossa Herman Saastamoisella, Jyväskylässä Aleksei Mitrolla ja Varkaudessa Paul Wahl kolmas ajoi erikoisella rottinkikorisella autolla²⁶² ja niin edelleen. Helsingissä Julius Tallberg tilasi alkuinnostaan kerralla kuusi autoa, pian auto ja kuljettaja oli esimerkiksi musiikkikauppias Konrad Fazerilla, toimitusjohtaja Karl Stockmannilla, lasinvalmistaja J. H. Wickelillä, Kröckelin panimon johtaja G. Müllerillä, vapaaherra Willy Bonsdorffilla ja kahvin ja mausteiden maahantuojasta Gustav Pauligilla. Vuoden 1912 Helsingin kaupungin autoluettelon mukaan²⁶³ rekisterinumero 1 kuului kreivi Erik Bergille. Hän oli Suomen senaatin talousosaston jäsen ja sen kulkulaitostoimituskunnan päällikkö vuodesta 1909 alkaen.²⁶⁴ Virkakuntakin alkoi yritysjohtajien myötä autoistua, aluksi auto ja kuljettaja oli eri virastojen johtajilla.

Suomalaisen autoilun lähimmät vaikutteet tulivat miljoonakaupunki Pietarista, vaikka itse autot tulivat pääosin muualta. Osa autoilun herättämistä afekteista suuntautui myös Pietarin suuntaan. *Heinolan Sanomissa* ilmestyi marraskuussa 1911 kryptisen oloinen kirjoitus, jossa kauhisteltiin muun muassa verovarojen käyttöä.²⁶⁵

Suomen luontoonkaan ei ole vielä separatistinen turmellus niin pahoin tarttunut, ettei siitä voisi nauttia oikealla, rehellisellä, suur-isänmaallisellakin sydämellä. Automobiilistä sitä on mukavinta katsoa, ja se takaa vielä tarpeellisen vaihtelunkin. Valtion varat myöntävät sen kernaasti. Suomen maa on saanut isälliset holhoojansa nähdä automobiililla kiitelemässä joka kolkassaan. Suomella on toki varaa näyttää itselleen kutka sen ohjaksissa nykyään istuvat.

261 Petri Karonen, *Patruunat ja poliitikot – Yritysjohtajat taloudellisina ja poliittisina toimijoina Suomessa 1600–1920*. SKS, Helsinki 2004, 278.

262 Eero Martimo, sähköposti 27.12.2017.

263 Kansallisarkisto, Helsingin poliisilaitos, liikenneosasto, *Privata automobiler*, Bh III:1; G. Kock on julkaissut tiedot luettelosta nettisivuillaan <https://www.filatelia.fi/dx/cars/index.html>

264 Kristiina Kalleinen, Berg, Erik. *Kansallisbiografia*-verkkojulkaisu. *Studia Biographica* 4. Helsinki: Suomalaisen Kirjallisuuden Seura, 1997– <http://urn.fi/urn:nbn:fi:sks-kbg-004576> [luettu 6.11.2019]

265 *Heinolan Sanomat* 22.11.1911.

Kirjoituksen kohteena on Suomen kenraalikuvernööri ja hänen ympäri Suomea autolla tekemänsä virkamatkat. Kirjoituksessa ajan poliittinen ilmapiiri heijastui uuden kulkuvälineen uusiin ohjajiin. Autoilu kuitenkin harvoin leimattiin osaksi venäläistämistoimia, pääasiassa sen merkitys nähtiin aivan toisin.

3.2 Vossikkakuskit ja taksit ennen ensimmäistä maailmansotaa

Tuntuu luontevalta ajatella, että kaupunkien vossikkakuskeista ja kuorma-ajureista jonkun tietyn siirtymäajan kuluessa tuli taksikuskeja ja vuokra-autoilijoita. Molemmat ammattiryhmät tarjosivat yleisölle samaa palvelua, ainoastaan kuljetusväline modernin ajan myötä vaihtui hevosvetoisesta polttomoottorin hevosvoimien avulla liikkuvaksi. Tämän suuntaisesti ajateltiin 1800- ja 1900-luvun taitteessa laajasti, esimerkiksi eräs suuri pariisilainen taksiyritys antoi määräyksen, että kaikki autonkuljettajat olisi rekrytoitava ajurien joukosta. Se ei kuitenkaan onnistunut, vaan autonkuljettajia oli palkattava hyvin erilaisista taustoista.²⁶⁶ Ajurin ammattitaidon ytimessä oli kyky olla eläinten kanssa, autonkuljettajan piti olla myös mekaanikko. Ajurien ammatti oli Pariisissa hyvin miehinen, ajureissa ja heitä avustavissa ammateissa oli naisia ainoastaan 0,6 prosenttia. Taksiautoilun alkaminen tarjosi naisille mahdollisuuden toimia liikenneammateissa.²⁶⁷

Paikallishistorioissa ja autoilun varhaisvaiheita käsittelevässä tutkimuksessa usein nostetaan esiin vuokra-ajureiden ja taksien välinen ristiriita, se niputetaan osaksi autoliikennettä vastustavaa liikettä, joka kuitenkin väistämättä jää teknologisen kehityksen jalkoihin. Kärhämien on kerrottu edenneen ajurilakoiksi asti, tällaisten tiedetään toteutuneen ainakin Terijoella ja Loviisassa. On totta, että ajurit useissa kaupungeissa vaativat viranomaisilta toimia autojen suhteen, mutta yleensä ottaen kaupungeissa autojen vastustus oli vähäisempää kuin maaseudulla.²⁶⁸ Ajureilla ja taksikuskeilla oli siis selvä eturistiriita keskenään, ja se koski perimmäisesti kilpailua asiakkaista. Mutta miten ajurit suhtautuivat autoihin omassa keskinäisessä viestinnässään? Mahdollisuuden tämän tarkasteluun tarjoaa vuosina 1907-1925 toimineen SAJ:laisen Suomen Ajurien Liiton julkaisema jäsenlehti *Ajuri*. Lehti ilmestyi kahteen otteeseen, ensin vuosina 1906-1913 ja sitten 1917-1924. Näytenumerossa 1906 määriteltiin linja:²⁶⁹

Lehden tarkoituksena on etupäässä käsitellä ajuriammatti alalle kuuluvia kysymyksiä, niin aineellisia kuin henkisiä, kosketellen samalla myös raittius-, eläinsuojelus- y. m.

266 Nicholas Papayanis, *The Coachmen of Nineteenth Century Paris: Service Workers and Class Consciousness*. Louisiana State University Press, Baton Rouge and London 1993, 191-203; Borg 1999, 808-809.

267 Juliette Rennes, *Cochères parisiennes, le risque en spectacle. Travail, genre et sociétés* 36(2016), 37-59.

268 Tapani Mauranen, *Echoes of a loser's history. Voices against the automobile in early twentieth-century Finland*. *Tekniikan Waiheita* 31(2013):3, 63.

269 "Ajurin lukijoille". *Ajuri* näytenumero 0/1906.

nykyajan rientoja ja tarjoten ajureille tilaisuutta ajatuksiensa kirjeelliseen esittämiseen julkisuudessa oman kehitys- ja katsantokantansa mukaisesti, jotta lehteä syystä voi pitää ammattikunnan suoranaisena äänenä.

Ensimmäinen ilmestymisjakso sopii hyvin ammatillisesti aktiivisten ajurien auto-käsitysten tarkasteluun. Ensimmäisen jakson aikana lehti aukikirjoitetun tarkoituksensa mukaan antoi tilaa ajureille itselleen kirjoittaa heille tärkeitä asioista. Säännöllisesti lehteen kirjoittivat eri kaupunkien ammattiosastojen kirjurit, ja raportoivat paikkakuntiansa tapahtumista. Kirjeissä kerrottiin oman alueen autoista, niin aiheuttamista ongelmista, linjaliikenteestä ja omien jäsenten aikomuksista perustaa taksirytyksiä.

3.2.1 Järjestäytyneet ajurit

1900-luvun alussa käytännössä katsoen kaikille ammattialoille syntyi omat ammattiliittonsa. Vuoden 1905 suurlakko oli aktivoijana hyvin monella alalla, ja ammatillisesti järjestäytyivät myös monet itselliset käsityöläiset ja yrittäjät. Kaupunkien ajurit eivät olleet tästä poikkeus. Pääsääntöisesti valtakunnalliset ammattiliitot rakentuivat paikallisista ammattiosastoista, jotka järjestäytyivät valtakunnalliseksi liitoksi. Hevoskuskit järjestäytyivät Suomen Ajurien Liitoksi, joka piti kotipaikkaa Tampereella. Ammatillisen järjestäytymisen edellytyksenä ei ollut palkkatyöläisyys, myös yksityisinä yrittäjinä pääsääntöisesti toimivat – kuten vuokraajurit – pitivät nykyisestä poiketen ammattiliittorakennetta järkevänä tapana puolustaa omia etujaan. Monen paikallisen ajuriyhdistyksen juuret olivat ammattikuntalaitoksessa ja ne olivat jatkaneet elinkeinolain säätämisen jälkeen elinkeinonharjoittajien etuja ajavina yhdistyksinä säilyttäen lausunto-oikeutensa kaupunkien hallinnossa. Osassa yhdistyksiä toimintaa ammattiyhdistysliikkeen kanssa pidettiin sopivana omien etujen ajamiseksi ja valvomiseksi.

Ajurien ammattiliiton itsenäinen historia ei ollut pitkä, sisällissota ja sen seuraukset muuttivat yleistä suhtautumista ammatilliseen järjestäytymiseen. Ajurien liitto yhdistyi vuonna 1924 Suomen Kuljetustyöläisten Liittoon, ja sitä myötä paria suomalaista nykyistä ajuria periaatteessa ammattiyhdistyskentässä edustaa Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliitto.²⁷⁰ Ajureista tuli siis ainakin ammattijärjestökentässä autonkuljettajia osana kuljetusalan yleistä kehitystä.

Ajurissa monien ammattilehtien tapaan käsiteltiin liiton tehtäviä, tavoitteita ja julkaistiin paikallisosastojen kirjeenvaihtajien lähettämiä kuulumisia. Autot mainittiin lehdessä useimmiten paikalliskuulumisissa. Ensimmäisen kerran Helsingit Ajurit kirjoittivat niistä jo lehden näytenuumerossa vuonna 1906²⁷¹.

270 Tapio Bergholm, Lehtiä ja lehdentekijöitä viiden vuosikymmenen ajalta. *AKT* 26.11.2008, 14.

271 ”Retki Lammassaareen”, *Ajuri* 0/1906; Helsingin ajureista tarkemmin Jani Hummasti, *Kadonneen ammattikunnan kyydissä – Helsingin vuokra-ajurit vuosina 1900-1920*. Helsingin yliopisto, pro gradu 2007.

Ajurien yleisiä tulevaisuuden näkymiä luonnehdittiin lehdessä vuonna 1910 heikoiksi. Liikennepalveluille arveltiin käyvän aivan samoin kuin käsityöteollisuudelle, jonka toimintamahdollisuudet suurteollisuus oli syönyt. Seppien työt olivat siirtyneet metallipajoihin, suutarien kenkätehtäisiin. Ajateltiin, että ylipääntään ihmistyövoiman tarve vähenee, joten turha ajureidenkaan oli muuta kuvitella. Sähkö ja bensiini uusina voimanlähteinä mainittiin hevosten ja hevosajopelien pahimpina vihollisina. Muista modernin ajan ajurien työmahdollisuuksia vähentävistä uutuuksista mainittiin nimeltä puhelin, alkoholin tarjonnan vähentäminen ja ”julkisten haureuslaitosten” sulkeminen.²⁷²

Konkreettisia esimerkkejäkin maailmalta esitettiin. Vuoden 1911 lopulla uutisoitiin Lontoosta, että hevosten määrä maailman metropolissa oli viidessä vuodessa laskenut 450 000:sta 119 000:een. Jäljellä oli vain neljäsosa aikaisemmasta. Suomessa ei vastaavaa kehitystä ollut, mutta sen uskottiin olevan tulossa. ”Sammaan suuntaan se alkaa kehittyä täällä Suomessakin”, kuten nimettömäksi jäävä kirjoittaja arveli. Ajurien ei kuitenkaan oletettu jäävän työttömiksi, vaan heidät nähtiin tulevaisuudessa toisten palveluksessa olevina palkkatyöläisinä.²⁷³ Pikaajureista tulisi taksien, linja-autojen ja raitiovaunujen kuljettajia, kuorma-ajureista rekkakuskeja.

Ajuri-lehdessä esitetty tulevaisuuden kuva on selkeä sovellus työväenliikkeen perusajatusten pohjalta. Karl Marxin historiallisen materialismin mukaan nähtiin, että ollaan siirtymässä feodaalisesta yhteiskunnasta kohti kapitalismia. Tässä muutoksessa vuokra-ajuri oli menettämässä itsenäisen asemansa, ”kapitalistit valtaavat meidän ammattimme ja saattavat meidät työvälineitä omistamattomiksi palkkatyöläisiksi”²⁷⁴ ja pidemmällä aikavälillä ”lopulta kokonaan tarpeettomaksi”. Viimeksi mainittua pidettiin kuitenkin toisen aikakauden suruna.²⁷⁵

Marxin abstrakti ajattelu muuttui konkretiaksi omien kiesien ja hevosen suhteen. Toki kirjoittajat ymmärsivät, että heillä olisi yhtä lailla mahdollisuus hankkia auto kuin hevonen ja kärryt, mutta tulevaisuuden liikennevälineiden hinta arvioitiin liian suureksi tavalliselle ajurille. Siksi siis useimpien vuokra-ajurien yhteiskunnallisen aseman ajateltiin alentuvan. Joskus tulevaisuudessa tekniikoiden ja suuryritysten kehityksen myötä ihmistyön määrä liikenteessä tulisi vähenemään olemattomiin.

Vaikka moni ajuri oli siirtynyt kuljetusalalle vain muutamia vuosia aikaisemmin, niin siirtyminen uuteen autonkuljettajan ammattiin ei ollut yhtä helppo. Autonkuljettajalta edellytettiin ajotaidon lisäksi mekaanikon taitoja kulkuvälineen huoltamiseksi ja kunnossapitämiseksi. Laivoilta tiedettiin, ettei purjealuksen kansimiehestä hetkessä muututtu höyrylaivan koneenhoitajan apulaiseksikaan.²⁷⁶ Jos on kerran vaihtanut ammattia, niin uusi vaihdos ei tunnu niin suurelta kuin

272 ”Mitkä syyt vaikuttavat vuokra-ajurien asemaan taannuttavasti?” *Ajuri* 7/1910.

273 ”Suurpääoman omistajat valtaavat ajurinammatin.” *Ajuri* 12/1911.

274 ”Suurpääoman omistajat valtaavat ajurinammatin.” *Ajuri* 12/1911.

275 ”Mitkä syyt vaikuttavat vuokra-ajurien asemaan taannuttavasti?” *Ajuri* 7/1910.

276 Jari Ojala, Jaakko Pehkonen, and Jari Eloranta, Deskillling and Decline in Skill Premiums during the Age of Sail: Swedish and Finnish Seamen, 1751–1913. *Explorations in Economic History*, 61(2016):July, 85–94; Jari Ojala, Pirta Frigren, and Anu Ojala, The poor man’s goldmine? Career paths in Swedish and Finnish merchant shipping, c. 1840–1950. *Scandinavian Journal of History*, 42(2017):5, 583–607.

ensimmäisellä kerralla. Autolla ajamisen oppimiseen oli varmaan matala kynnyks, mutta vaikeampi mekaanikon ammattitaitojen omaksuminen tuntui mahdolliselta, jos vain opetusta ja harjoitusta olisi tarjolla. Työväenliikehän kannusti ammattitaitojen kehittämiseen ja uuden oppimiseen laajasti.

3.2.2 Ensimmäiset taksit ja viranomaiset

Suomen taksiliikenteen satavuotisjuhlia vietettiin vuonna 2006. Perusteena juhlille oli muun muassa Helsingissä ja Oulussa keväällä 1906 vuokra-autoille myönnettyt elinkeinoluvat. Ennen tätä Helsingin suomalaisen lyseon lehtori Ernst Lampén (1865–1938) raportoi Berliinissä ja muualla mannermaalla näkemäänsä *Suomen Urheilulehdessä* julkaistussa kirjoituksessa seuraavasti:²⁷⁷

Mitenkä on mahdollista ajaa huimaavata vauhtia niin vilkasliikkeisessä kaupungissa, kuin Berlin on? Ainoastaan automobililla se on mahdollista. Tämän koneen saa silmänräpäyksessä seisattumaan ja yhtä nopeasti voi sen saada karkaamaan täyttä kyytiä ... On ikäänkuin näkymätön käsi työntäisi takaapäin, tahi niinkuin myrskytuuli lakaseisi vaunua kuin pölypilveä eteenpäin. ... Minun tekisi mieleni, sen kokemuksen perustuksella, minkä tällä matkalla olen saanut, ruvaeta automobili-vossikaksi Helsinkiin. En luulisi, että se afäri tulisi pettämään. Helsinkiläisille tuottaisin ilon, itselleni suuren omaisuuden.

Näin Lampén tuli lausuneeksi suomalaisen taksiliikenteen syntysanat.²⁷⁸ Kirjoitus ehkä toimi innoittajana monille eri puolilla Suomea, jotka seuraavana ajokautena tekivät elinkeinoilmoituksia. Ensimmäiset elinkeinoilmoitukset tehneet Gustaf Or-raeus Helsingissä ja William Nyberg Oulussa tulivat kuitenkin suomalaisen järjestelmän ulkopuolelta. Molemmat olivat olleet siirtolaisina Pohjois-Amerikassa ja heidän autoiluajatuksensa oli lähtöisin sieltä. Vuonna 1906 elinkeinoilmoitusten tekijöitä oli ympäri maata Helsingin ja Oulun lisäksi. Tampereella Ludvig Roine haki lupaa moottoritehtaalalle, jossa oli tarkoitus tehdä vene- ja automoottoreita. Tiedossa ei ole saiko Roine edes yhtä autoa koskaan rakennettua.²⁷⁹

Ensimmäiset elinkeinoilmoitukset käynnistivät viranomaiskoneiston, joka sai työnsä valmiiksi vasta 1920-luvulla. Suomessa elinkeinovapaus oli tullut voimaan vuoden 1879 asetuksella, sen yleisenä periaatteena oli antaa jokaiselle kansalaiselle oikeus valita ammattinsa, elinkeinonsa. Vuoden 1907 elinkeinolaki ehdotuksessa autoista ei mainita mitään, sen sijaan juna- ja tietoliikenne (rautatiet, lennätin, puhelin) rajattiin luvanvaraisiksi elinkeinoiksi.²⁸⁰ Viimein 1919 säädetyssä laissa autoliikenne säädettiin luvanvaraiseksi, mutta lakia tarkentavaa asetusta

277 Ernst Lampén, Automobileista Europan sydänmaissa. *Suomen Urheilulehti* 1905:8, 572–576.

278 Mauranen 2001, 44.

279 Mauranen 1995, 14; Mauranen 2001, 45.

280 Keisarillisen Majesteetin Armollinen esitys Suomen Kansaneduskunnalle ynnä Elinkeinolain ehdotus. N:o 16/1907, 27–28.

saatiin odottaa vielä vuoteen 1922.²⁸¹ Viranomaisille kuljetusammattien lupajärjestelmät eivät olleet asialistalla ensimmäisenä. Lähinnä autoja ajateltiin yleisen järjestyksen ylläpitämisen kannalta.

3.2.3 Ajuri ja autot

Suomen Ajurien Liiton *Ajuri*-lehden ensimmäisellä ilmestymiskaudella vuosina 1906-1913 automobiilit mainittiin kolmessatoista jutussa. Lehti ilmestyi kerran kuukaudessa, kaikkiaan numeroita ilmestyi kahdeksan vuoden aikana 75 kappaletta. Pääsääntöisesti lehti oli puoli painoarkkia eli kahdeksan sivuinen. Kymmenen autot maininneista jutuista käsitteli paikallisosastojen kuulumisia, ainoastaan yhdessä jutussa kerrottiin liiton yleisessä kokouksessa käsitellyn autoja. Autoja käsittelevät jutut voidaan sisältönsä mukaan jakaa aiheen mukaan seuraavasti:

vaaditaan viranomaistoimia	5
valitetaan liikennehäiriöistä	4
keskustellaan omista vuokra-autoista	4
valitetaan kilpailusta	1

Samassa jutussa on voinut olla useampikin aihe käsiteltävänä. Kirjoitusten perusteella ajurien ja taksien välille ei ennen ensimmäistä maailmansotaa ollut syntynyt suurta juopaa, ainakaan sellaista, jota ajurit olisivat keskinäisessä viestinnässään korostaneet. Kilpailusta valitettiin vain kerran, useammin kirjoitettiin jopa omista taksinpitokokemuksista.

3.2.3.1 Tunnistamattomat ja virallistamattomat automobiilit

Kaksi ensimmäistä juttua, joissa autot mainittiin, koskivat uusien kulkuvälineiden tunnistettavuutta. Molemmat kirjoitukset olivat Helsingin Ajureiden kirjurin laaitimia ja perustuivat yhdistyksen kokoontumisiin. Ajurien retkellä Lammassaareen oli pohdittu ja päätetty "asianomaisilta vaatia automobiilit numeroitaviksi, tahi selvästi luettavalla omistajan nimellä merkittäviksi".²⁸² Yhdistyksen kevätkokouksessa 29. huhtikuuta 1907 oli palattu aiheeseen, uusittiin vaatimus ja tarkennettiin sen perusteita:²⁸³

[E]ttä heidät tunnettaisiin koltostensa jälkeen, joita väkisinkin tulee sillä vauhdilla kuljettaessa kun ne täällä ajavat.

281 Laki elinkeinon harjoittamisen oikeudesta, 122/1919; Asetus automobiili liikenteestä, 237/1922. Lainsäädännöstä ja etenkin tilastoinnista tarkemmin Viitaniemi 1983, 16–20.

282 "Retki Lammassaareen". *Ajuri* 0/1906.

283 "Helsingin ajuri-yhdistyksellä". *Ajuri* 5/1907.

Vielä 1900-luvun ensimmäisellä vuosikymmenellä ei autoja Helsingissäkään ollut tungokseksi. Helsingin Ajureiden kirjoitusten perusteella lähinnä ennakoitiin tulevaa. Jos sattuisi jotakin, niin vastapuolena onnettomuudessa ollut auto ja sen omistaja voitaisiin helposti tunnistaa. Hevosten totuttamista autoihin ei Ajuri-lehteen kirjoittaneet mainitse lainkaan, vaikka pelästynyt tai pillastunut hevonen oli autoilun alkuaikona yleinen syy liikenneonnettomuudelle. Ensimmäinen tunnettu tapaus on Turun Ruissalosta vuodelta 1903.²⁸⁴ Ehkä – kuten eläimiä liikenteen uhreina tutkinut Rauno Lahtinenkin arvelee – hevosen ja auton kohtaamisessa vaarallisempi paikka oli maantie, ei niinkään kaupungin katu. Nämä viimeksi mainitut olivat ajureiden valtakunta.

Gustaf Orraeuksen tai kenenkään muunkaan taksikokeilut eivät kirjoittaneet helsinkiläisiä heitä moittimaan tai edes mainitsemaan. Kirjoitusten kohteena olivat autot yleensä, eivät taksit erikseen. Myöhemmin Ajurissa Viipurin ja Vaasan hevuskuskit kyllä kommentoivat kaupunkiensa vuokra-autoilijoista.

Jos Helsingin Ajurit eivät nostaneet ensimmäisistä takseista kysymystä, niin Viipurin, Tampereen ja Vaasan ajuriyhdistykset sen tekivät. Heinäkuussa 1910 pidetystä Viipurin Ajuriyhdistyksen kokouksesta yhdistyksen kirjuri raportoi Ajuri-lehteen, että ”kaupunkiimme on ilmestynyt automobiilejä ajurin ammattia harjoittamaan”.²⁸⁵ Tampereelta liiton rahastonhoitaja Hjalmar Lehtimäki kirjoitti kesällä 1911, että ”n. k. herrasluokkaan” kuuluvat olivat perustaneet kaupunkiin yhtiön ”ajurinammattin harjoittamiseksi” autoilla.²⁸⁶ Saman vuoden lopulla vaasalaiset raportoivat taksien ilmestyneen kaupungin kaduille keväällä.²⁸⁷

Kaikissa kolmessa kaupungissa ajureita kiinnosti millaisin luvun ja ehdoin taksit olivat tulleet ”ajurien leipää polttamaan”, kuten Vaasasta kommentoitiin. Tosin vaasalaisten kommentin taustalla oli enemmän se, että keväällä 1911 kaupunkiin tullut kilpailija oli helsinkiläinen kuin se, että hänellä oli taksi. Viipurin kirjuri kertoi, että ajurien kokous oli kehottanut ajurien esimiehiä ottamaan ”asianomaisesta virastosta selkoa millaisilla oikeuksilla ja taksoilla” taksit ammattiaan harjoittivat. Tampereella jo tiedettiin, ettei heille ollut lainkaan sääntöjä määrätty:²⁸⁸

Missä viipyvät tamperelaisten automobiilien järjestyssäännöt, varsinkin sellaisten autojen, jotka harjoittavat julkista elinkeinoa, n.s. ajurinammattia, koska niitä ei ole vielä saapunut, vaikka niitä on jo kolme vuotta valmistettu.

Tamperelainen jutuntekijä lietsoo yhteiskunnallista vastakkainasettelua. Herroilla ei ole kiire herroille sääntöjä laatia, mutta ajureiden asemaa vain kiristetään. Hän

284 Lahtinen 2000, 54–55.

285 ”Kirje Viipurista”. *Ajuri* 9/1910.

286 ”Missä vika?” *Ajuri* 7/1911.

287 ”Kirje Vaasasta”. *Ajuri* 11/1911.

288 ”Missä vika?” *Ajuri* 7/1911.

kertoo myös kolme vuotta aikaisemmin (1908) tehdystä vierailusta poliisimestarin luo:²⁸⁹

Suuresti tulin ihmeisiini, kun poliisimestari ei sanonut voivansa mitään näille auton ajajille ilman niitä ohjesääntöjä. Mutta kun ne saadaan, tullaan auton ajajia sakottamaan, kuten ajureita sääntöjensä rikkomisesta. Kuullosti siltä, että herra poliisimestarin mielestä eivät autot kulje niin hurjalla vauhdilla, että heitä voitaisi sakottaa tai ainakin varottaa kaupungin poliisi-järjestyssääntöjen nojalla, vaikka niiden mukaan kyllä voidaan "vetää raastupaan" ken tahansa, joka kaupunkimme kadulle hurjasti ajaa.

Ajurien näkemyksen mukaan hevosajoneuvoille ja muille koneettomille kulkuvälineille laaditut säännöt olisivat sopineet myös autonkuljettajien noudatettaviksi. Mutta paikallisen viranomaistulkinnan mukaan näin ei ollut. Tällaista viranomaismääräysten ja sääntöjen ulkopuolelle jäämistä ajurit eivät olleet osanneet kuvitellakaan. Taksiautoilijat saattoivat Tampereella toimia kermankuorijoina, tarjota palveluksia silloin kun kysyntää oli ja mennä hiljaisemmiksi ajoiksi kotiin tai muihin töihin. Ajurien oma työ oli yleisten ja erityisesti ammattikuntaa varten laadittujen sääntöjen tarkkaan rajoittamaa. Päivystysvelvoitteen vuoksi muutamien ajurien oli aina oltava asemapaikalla. Helsingissä ja Turussa autoilusääntöjen ammattiautoilua koskevissa osissa oli otettu huomioon tamperelaisten kaipaama tasaveraisuus. Helsingissä oli heinäkuussa 1907 säädetty:²⁹⁰

§ 13 Hvad i gällande ordningregler för hyrkuskar och formän i Helsingfors stad är stadgadt, gälle äfven i tillämpliga delar yrkesmässig automobiltrafik.

Turussa 1911 oli huomioitu sama:²⁹¹

§ 13 Mitä voimassa olevissa Turun kaupungin pika- ja kuorma-ajurien ohjesäännöissä on säädetty, koskekoon soveltuviin kohdissa myöskin ammattimaista automobiililiikettä.

Helsingin, Turun ja myöhemmin Vaasan taksiautoilun säännöt julkaistiin noiden kaupunkien osoitekalentereissa, joten tamperelaiset pystyivät helposti vertaamaan omaa tilannettaan toisten kaupunkien ajurien asemaan. Tilanne tuntui varmasti turhauttavalta.

Lisäksi *Ajurissa* ajoittain moitiskeltiin poliisien mielivaltaa maistraatin vahvistamien sääntöjen tulkinnassa, myös Helsingistä.²⁹² Autoilijoiden rikkeisiin poliisit eivät siis yhtä hanakasti puuttuneet ja se tuntui ajureista epäreilulta.

289 "Missä vika?" *Ajuri* 7/1911.

290 Ordningsregler för automobiltrafik i Helsingfors stad, fastställda af guvernören den 22 juli 1907. Julkaistu *Adress- och yrkeskalender för Helsingfors jämte förorter 1908*, V osa, 32-33.

291 Järjestyssääntöjä Turun kaupungin automobiililiikenteelle. Julkaistu *Åbo adresskalender - Turun osotekalenteri 1911*, V osa, 66-69.

292 "Helsingin poliisiherrat ja ajurit", *Ajuri* 2/1909; "Mitä poliisin mielivaltaisuus ajuria kohtaan voi aikaansaada". *Ajuri* 9/1911.

Jonkinlaisia sääntöjä tamperelaisille autoilijoille ajateltiin kuitenkin olevan olemassa. Nimimerkki Sivustakatsoja vetoaa huhtikuussa 1911 julkaistussa kirjoituksessaan tarkkoihin pykäliin:²⁹³

Tahtoisin tietää kummassa on oikeudenmukaisesti suurempi syy, ajurissako, jolla sattuu olemaan vähän pelko hevonen vai automobiilin kuljettajassa, joka ajaa hevossakkiin ilman varoitusmerkkiä, vaikka oli ilta pimeä, eikä ollut edes merkkitulua biilissä, vaikka automobiileille määrättyissä säännöissä on määräys, että pitää antaa varoitusmerkki ennenkuin kadunkulmaukseen ajaa. Tässä tilaisuudessa sitä ei tehty.

Sivustakatsoja ihmetteli sitä, että automobiili pääsi tilanteesta sakoitta ja varoituksetta ja tivaa vastausta lehden välityksellä poliisikomisario Milanilta.

Sivustakatsoja ilmeisesti viittasi Hämeen läänin kuvernöörin vuonna 1908 antamiin automobiililiikenteen järjestyssääntöihin, joiden toisessa pykälässä kehoitettiin käyttämään valoja pimeällä ja kuudennessa antamaan äänimerkkejä, jos näkyvyys on alle viidentoista metrin. Läänien kuvernöörit saattoivat kuitenkin antaa ainoastaan maalaispitäjiä koskevia sääntöjä. Tampereella ja muissakin kaupungeissa tämä valta kuului maistraatille. Vaikka läänissä oli voimassa olevat järjestyssäännöt, ne eivät koskeneet kaupunkialueita. Tässäkin oli vaihtelua alueittain: Uudenmaan läänin kuvernöörin heinäkuussa 1907²⁹⁴ ja elokuussa 1911²⁹⁵ antamat säännöt oli vahvistettu myös Helsingin maistraatissa. Samoihin aikoihin vahvistettiin ensimmäiset ja toiset säännöt myös muualla maassa, esimerkiksi Oulun läänin maaseudulle vuosina 1906 ja 1911²⁹⁶.

Viimeistään vuonna 1906 oli aloitettu ammattiautoilijoiden kulkuvälineiden rekisteröinti osin samoin perustein kuin polkupyörien rekisteröinti vuonna 1895²⁹⁷. Näin helsinkiläisten ajureiden toive autojen numeroinnista, tunnistettavuudesta osin toteutui. Kaikkia autoja ei tässä järjestelmässä rekisteröity, lähinnä oli kyse linjaliikennettä harjoittavien yritysten ja yrittäjien autojen näkyvästä merkitsemisestä. Toisessa vaiheessa 1910-luvulla kaikki autot saivat rekisterikilvet. Takseille oli omanlaisensa numerolaatat, Helsingissä ennen vuotta 1912 auton nokalla saattoi olla useampi kilpi eri käyttötarkoituksia varten.

Kun autoliikenteen järjestyssääntöjä käsiteltiin Helsingin maistraatissa, Helsingin Ajuriyhdistyksellä oli mahdollisuus antaa lausunto suunnitelluista pykälistä. Yhdistyksen kokous käsitteli autojen tuloa kaupunkiin ja päättyi toivomaan "ettei automobiililiikennettä ainakaan vielä toistaiseksi laillistettaisi".²⁹⁸ Vaasassa pika- ja kuorma-ajurit yhteisessä lausunnossaan maistraatille 1906 olivat "jossain määrin vastustavalla kannalla".²⁹⁹ Nämä ajurien kokousten toiveet eivät kuiten-

293 "Avoin kysymys Tampereen poliisilaitoksen järjestysosaston Herra komisario Milan'ille". *Ajuri* 4/1911.

294 Ordningsregler för automobiltrafik i Helsingfors stad. Fastställda af Guvernören i Nylands län, i samråd med Magistraten, den 22 juli 1907. *Kommunal författningssamling för Helsingfors. Supplement 1902-1907*, s. 69-72.

295 Järjestyssäännöt automobiililiikenteelle Helsingin kaupungissa. Uudenmaan läänin lääninhallituksen yksissä neuvoin maistraatin kanssa vahvistamat elokuun 26 päivänä 1911. *Helsingin kaupungin kunnallinen asetuskokoelma 1914*, s. 413-417.

296 Esimerkiksi Valta 2004, liitteet 2 ja 3.

297 Kylläinen 2011, 29.

298 Viitaniemi 1984, 62.

299 Mauranen 1995, 24.

kaan Ajuri-lehteen saakka päätyneet, vaikka muita ajurien autoille asettamia vaatimuksia lehdessä käsiteltiin. Voisi ajatella, että ajurit itsekin ymmärsivät taksi-liikenteen lykkäämisen epärealistiseksi vaihtoehdoksi. Tai ainakaan kokouksesta kirjoittanut nimimerkki Jukka ei pitänyt lykkäämistä mahdollisena.

Kiintoisa oli kokouksen päätöksen muotoilu ”ettei ... laillistettaisi”. Arkikokemusten kautta ajurit näyttäisivät ajatelleen, että sallittua on vain sääntöjen mukaan tapahtuva toiminta. Oikeusvaltioperiaatteiden mukaan asia oli kuitenkin toisin päin: se, mitä ei oltu erikseen kielletty, oli sallittua. Sanavalinta juontunee ensimmäiseltä venäläistämiskaudelta, jolloin laillisuusperiaatetta korostettiin. Helsingin ajurit saivat tuta venäläistämisen hyvin konkreettisesti: vuonna 1904 heidän edellytettiin käyttävän venäläismallista virka-asua.

Ajurit seurasivat automobiilien järjestyssääntöjen kehitystä tarkasti. Nimimerkki A. T. raportoi lokakuussa 1913 Helsingistä kuulemiaan huhuja, joiden mukaan³⁰⁰

Helsingin herrat, automobiilien omistajat nimittäin, aikovat hankkia auton ajolle monopolin eli yksinoikeuden ajaa tässä Helsingissä niillä numeroilla, jotka nyt on annettu ulos, että ei kaupungin maistraatti enää uusia auto-oikeuksia antaisi, vaan saisivat ne, jotka nyt omistaa, olla herrana ja käydä kauppaa ajurioikeuksillaan.

Nimimerkki A. T. painotti kirjoituksessaan huhun olevan ”hullun” johon hän ei ollut ”uskonut”. Hän lisäsi kertovansa asiasta ainoastaan sen ”hullunkurisuuden takia”.³⁰¹ Uusi, nykyisen kaltainen autojen rekisteröintijärjestelmä olikin jo tuossa. Aivan autoilun varhaisvaiheessa viranomaisten ajattelemia autoliikennealan suuryrityksiä ei Suomeen ollut syntynyt, eikä niitä syntynytkään.

Tampereelle automobiilijärjestyssääntöä ei saatu Ajurin kirjoitusten perusteella ainakaan lokakuuhun 1912 mennessä. Vielä tuolloin toivottiin, että ”automobiilien nykyinen rajaton kulkunopeus tulisi tarkoin rajatuksi”.³⁰² Kärjistyneet kiistat poliisin kanssa näyttäisivät tuolloin jo olleen ohi, ja ajurit oli otettu kaupungissa laajemmin mukaan miettimään millaiseksi katuliikenne tulisi uutena aikana kehittää.

3.2.3.2 Ajurit takseina

Viipurista ja Vaasasta kirjoitettiin Ajuriin, että ”automobiilikuume” oli tarttunut ajureihin. Ilmaisuu oli Viipurin yhdistyksen kirjuriin. Hän kirjoittaa heinäkuussa 1910 pidetyn kokouksen suunnitelmien pohjustuksena, että kaupungissa oli herra Ylander aloittanut vuokra-autoilun alkukesästä kahdella automobiililla. Hän otti kuitenkin ”liehkan” kesken kesän, ja tilalle tuli paikallinen mekaanikko loppukesäksi. Lisäksi paikallinen ”miljoonamies” Viktor Thesleff oli hankkinut kuorma-auton, joka tavaraliikennekokeilujen jälkeen asetettiin kaupunkiin henkilölinjalii-kenteeseen Kauppatori – Kolikkoinmäki -linjalle.³⁰³ Ylanderin vuokra-automomo-

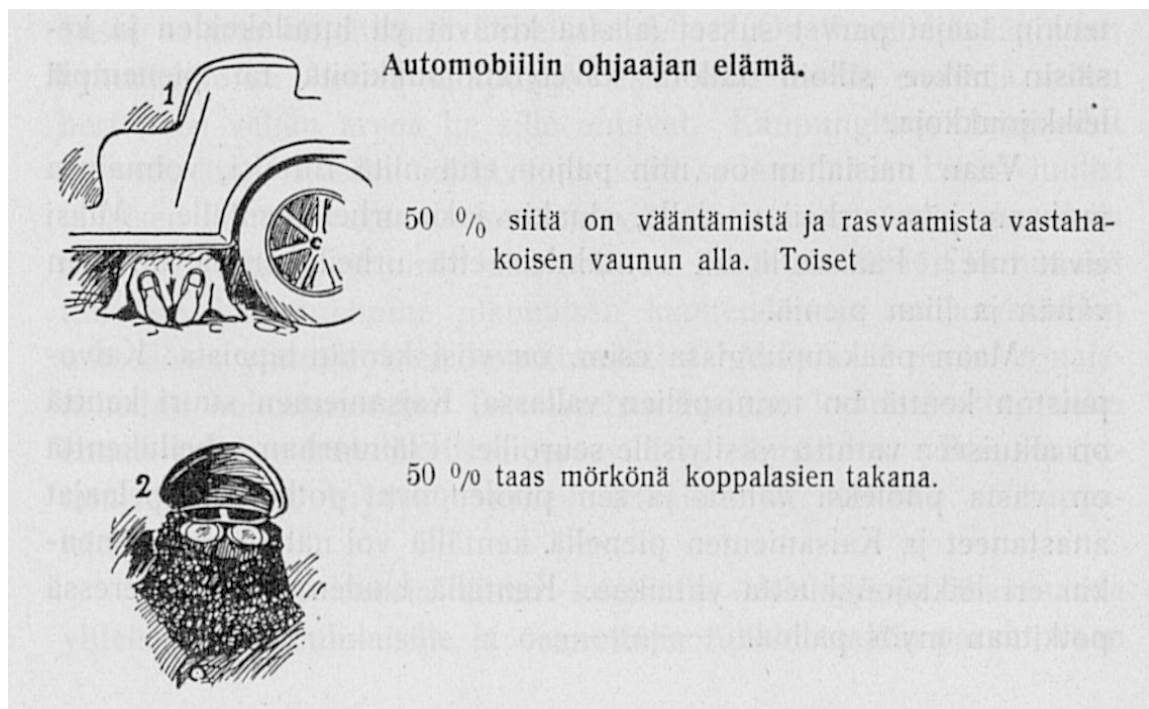
300 ”Kirje Helsingistä. Sekanaisia kuvia ajurioloista”. *Ajuri* 10/1913.

301 ”Kirje Helsingistä. Sekanaisia kuvia ajurioloista”. *Ajuri* 10/1913.

302 ”Katuliikennettä järjestämään”. *Ajuri* 10/1912.

303 ”Kirje Viipurista”. *Ajuri* 9/1910.

biilit ja Thesleffin kuorma-auto herättivät autokuumeen, vaikka molempien kokeilijoiden autoissa nähtiin useita käyttö- ja toimintavarmuuteen liittyviä puutteita.



Kuva 11. Urheilulehdessä 1909 julkaistu pilakuva. *Suomen Urheilulehti* 21/1909, 699.

Viipurien Ajuriyhdistys päätti kokouksessaan 24. heinäkuuta 1910 hankkia omistukseensa "onnipussin", linja-auton. Jos liikenne osoittautuisi kannattavaksi, perustettaisiin osuuskunta ja hankittaisi useampia autoja lisää. Johtokunta valmisteli nopeassa tahdissa asiaa, mutta päätyi suosittamaan linja-auton hankkimisen lykäämistä. Johtokunta piti linja-autoja "hintansa suhteen verrattain kalliina" ja "yhdistyksen rahavaratkin ovat ... riittämättömät". Vaikka yhdistyksen aie raukesi, osa ajureista ajoi hanketta eteenpäin yhdessä paikallisten kauppiaitten, seppien ja asianajajien kanssa. Kyseinen yhtiö oli jo syyskuun 1910 alkuun mennessä tilannut itselleen "nelinkertaisen" (?) linja-auton.³⁰⁴ Lopullisesti aie haudattiin ajuriyhdistyksen kokouksessa marraskuussa. Päätöksen perusteissa vedottiin Viipuriin rakenteilla olleisiin pitkänimisen, saksalaisomisteisen Elektricitätswerk und Strassenbahn Wiborg Innehafvare: Allgemeine Elektricitäts-gesellschaft -yhtiön sähköraitiovaununlinjoihin. "[B]iilit ehkä näin meillä ovat tarpeettomatkin", summasi yhdistyksen kirjuri Ajurissa.³⁰⁵

Seuraavana kesänä 1911 Vaasassa perustettiin Vaasan Pika-Ajureiden Automobiiliosuuskunta, johon oli tarkoitus saada mukaan kaikki kaupungin pika-ajurit. Lopulta osuuskuntaan lähti mukaan "vain" 32 ajuria. Ikään kuin viipurilaisten edellisen kesän kokemuksiin viitaten Vaasasta kirjoitettiin, että sikäläiseen yhdis-

304 "Kirje Viipurista". *Ajuri* 9/1910.

305 "Viipurin uutisia". *Ajuri* 1/1911.

tykseen kuului ainoastaan pika-ajureita.³⁰⁶ Näin Viipurissa ehkä herännyttä risti-riitaa kuorma-ajureiden kanssa Vaasassa ei syntynyt. Thesleffin kuorma-auto ei ollut kyennyt kilpailuun kuorma-ajureiden kanssa, ja siten tavarankuljettajat tunsivat ainakin toistaiseksi olevansa turvassa maailman muutoksilta.

Vaasassa pika-ajurien toiminta laajeni jo ensimmäisen kesän aikana. Toisen auton osuuskunta hankki ja sai käyttöönsä elokuussa. Syyskuun lopulla suunniteltiin jo kolmannen ostamista. Vaasan pika-ajureiden osuuskunta oli ilmeisimmin päättänyt pitää taksimarkkinat hallussaan, tai ainakin pääosan niistä, koska uuden auton hankkimisesta oltiin ”vaan sitä mieltä, että tarvitsisi vain saada kolmaskin kun täällä on jo kolme muutakin”.³⁰⁷ Uusin ajurien kanssa kilpailija oli Vaasan suurin rautakauppa.

Vaasalaisilla pika-ajureilla oli selkeä liiketoimintasuunnitelma. He halusivat pitää kaupungin autoliikenteen omissa käsissään, he halusivat pitää vossikasta taksiin siirtyvät edelleen omina asiakkaina. Aivan kaikki automobiiliosuuskuntaan liittyneet eivät pitäneet tätä kesän mittaan kehittynyttä ajatusta omanaan. Toista autoa hankittaessa kolme osuuskunnan jäsentä oli ilmoittanut haluavansa erota. Mutta loppuja 29:ää ei ”vielä pelota”,³⁰⁸ kerrottiin Vaasasta uuden liiketoiminnan innoittamana. Vaasassa tuntui olevan paljon pohjalaista mentaliteettia ainakin Ajuriin kirjoitettaessa.

3.2.3.3 Yhteiset liikennesäännöt

Nopeus oli usein ensimmäinen asia, johon autoissa kiinnitettiin huomiota. Uusi liikenneväline ei ollut samassa rytmissä muun liikenteen kanssa. Toki muutamin paikoin Suomea oli totuttu junien vastaaviin vauhteihin, mutta tämä tapahtui omalla rataverkollaan. Autot tulivat muun katu- ja maantieliikenteen joukkoon.

1900-luvun ensimmäisellä vuosikymmenellä kaahaamisesta valitettiin lähes kaikkialta. Ajurin kirjoituksissa poliisiin toivottiin puuttuvan asiaan. Kuten on jo todettu, erityisesti Tampereella ajurien ja poliisin väliset suhteet kärjistyivät muun muassa liikennesääntötulkintojen vuoksi.

Muutamit kesät samoilla kaduilla ja teillä antoivat oppia yhteiseloon. Autojen suurempi nopeus osattiin arvioida jo paremmin. Silti erityisesti kaupungeissa katuliikenteen uudistamiselle oli suuri tarve. Tampereella myös ajurit kutsuttiin mukaan ”katuliikennettä järjestämään”. Suomalaisen kaupunkien kadut vuosisata sitten olivat aivan toisenlaisen tapakulttuurin mukaisia. Vapaasti kulkevat kotieläimet ja leikkivät lapset niin kaduilla kuin maanteillä olivat normaali ilmiö. Oikeastaan vasta 1920-luvulla alettiin ymmärtää, miten katu julkisena tilana alkoi muuttua autoilun vaikutuksesta³⁰⁹.

Tampereella vuonna 1912 aloitetut keskustelut lähtivät perusasioista. Kaduilla olisi oltava oikeanpuoleinen liikenne ja toiset ohitettaisiin vasemmalta

306 ”Kirje Vaasasta”. *Ajuri* 11/1911.

307 ”Kirje Vaasasta”. *Ajuri* 11/1911.

308 ”Kirje Vaasasta”. *Ajuri* 11/1911.

309 Försti 2013, 63–65.

puolen. Valtakunnallisella asetuksella näistä väistämissäännöistä päätettiin vasta vuonna 1919. Jos automobiilien kulkunopeus saataisiin ”tarkoin rajatuksi”, olivat kuorma-ajurit valmiita luopumaan juoksuajosta kuormiensa kanssa.³¹⁰ Ensimmäinen maailmansota keskeytti yhteisten liikennesääntöjen pohdinnan vuosiksi.

Suomen ajurien yleinen kokous vuonna 1908 pohti ”koneellisten kulkuneuvojen” tuottamaa häiriötä liikenteelle. Ajurissa kerrottiin kokouksen toivoneen ”myös tässä yhteydessä” yleistä ja yhtäläistä kunnallista äänioikeutta.³¹¹ Päätösvalta järjestyssäännöistä oli paikallisilla elimillä, kaupunginvaltuustoilla. Pääsy näihin vallan saleihin nähtiin ratkaisuksi myös liikenteen ongelmiin.

3.2.4 Vossikat ja taksikuskit

Ajuri-lehden kirjoitusten perusteella vaikuttaisi siltä, että vain muutamia ajureita siirtyi taksiyrittäjiksi. Autokuume tarttui erityisesti yleisöä palveleviin pika-ajureihin. Tavaraa kuljettavat kuorma-ajurit olivat ehkä yhtä innostuneita, mutta paikalliset esimerkit osoittivat, etteivät kuorma-autot vielä ennen ensimmäistä maailmansotaa sopineet kaikkialla tarkoitukseensa, ainakaan Viipurin mäkisessä maastossa.

Ajurit näkivät tulossa olevan muutoksen väistämättömänä. Yhdistyksissä oli keskusteltu ja viranomaisilta oli toivottu autoliikenteen tulon lykkäämistä, mutta Ajuri-lehteen saakka ei näitä toiveita kirjoitettu. Ajateltiin autoliikenteen korvaavan pika- ja kuorma-ajurit kuten teollinen tuotanto oli jo aikaisemmin alkanut korvata käsityöläisyyden. Kaikkien ajurien ei uskottu kykenevän tekemään niin suuria investointeja kuin auton hankkiminen vaati. Ajurit (ja osin viranomaiset) oletivat autoliikennettä hoitamaan syntyvän vain muutamia suuryrityksiä. Pian kuitenkin kävi ilmi, ettei tällaisia yrityksiä syntyisi. Vaasan pika-ajurit perustivat oman auto-osuuskunnan harjoittamaan taksiliikennettä. Yrityksessä voisi nähdä pyrkimyksen muuttua maailman mukana.

Auto- ja hevosliikenteen välille syntyi vastakkainasettelu. Julkinen valta eri puolilla maata kohteli liikennemuotoja eri tavoin, ja ajurit kokivat jäävänsä kilpailuasetelmassa erilaisen kohtelun vuoksi alakynteen. Ajureita ja heidän toimintaansa koskevat järjestyssäännöt olivat tarkat ja poliisien valvomat. Autoja koskevia sääntöjä ei ollut tai niiden liikennekäyttäytymistä valvottiin paikkakunnasta riippuen vähän tai ei ollenkaan. Ajurien arvostelu kohdistui ensisijaisesti poliisiin ja paikallisiin päättäjiin. Autoliikenteelle olisi saatava samantyyppiset säännöt kuin ajurienkin toimintaa säätelivät. Ei ollut reilua, että kilpailija sai tehdä niin kuin halusi ja ajureita koskivat tarkat säännöt.

310 ”Katuliikennettä järjestämään”. *Ajuri* 10/1912.

311 ”Suomen ajurien 5:s yleinen kokous”. *Ajuri* 7/1908.

3.3 Auto-onnettomuuskuolemien uutisointi

Metsäteollisuusyrittäjä Uleån (Oulu Oy:n) toimitusjohtaja, everstiluutnantti Reinhold Weckman joutui Torniossa heinäkuussa 1923 liikekumppaneidensa kanssa auto-onnettomuuteen. Weckmanin Rolls Roycen autonkuljettaja Mikael Klimoff kuoli onnettomuudessa. Sattunut oli oululaisen sanomalehti *Kaiun* pääuutinen 17. heinäkuuta 1923. Nykylukijan näkökulmasta Kaiku kertoi Klimoffin kuolemaan johtaneista tapahtumista hyvin yksityiskohtaisesti. Nykyisin lehdet eivät kertoisi asiasta yhtä tarkasti, kyse ei ole vain tahdosta suojata osallisena olleiden ihmisten henkilöllisyyttä vaan kuolemaan johtaneiden syiden tarkasta selostamisesta.³¹²

[A]utonohjaaja Klimoff puristui istuimelleen äkkiä kuoliaaksi raskaan, n. 2 tonnia painavan auton ja maan väliin ... Tri Nevanlinna totesi kuoleman aiheutuneen nopeasta iskusta ja puristuksesta, joka oli vioittanut maksan ja ahdistanut sydämen toiminnan.

Uutinen herättää kysymyksen uutisoitiinko kuoleman aiheuttaneista syistä niin yksityiskohtaisesti, koska autoilu oli vielä harvinaista suomalaisessa maantielikenteessä. Suomalainen autoilu oli muihin pohjoismaihin verrattuna voimakkaasti ammattiautoliikennettä,³¹³ autoja kuljettivat suurimmaksi osaksi ammattikuljettajat, niin kuin tässäkin tapauksessa.

Liikennevallankumoukset muuttivat yhdyskuntasuunnittelua ja laajemmin käsitystä tilasta ja ajasta.³¹⁴ Tätä taustaa vasten ajatellen auto-onnettomuudet olivat uusi ilmiö, josta sanomalehtien tulikin – jos lehdet ajattelivat olevansa tiedonvälittäjiä ja valistajia – kertoa lukijoilleen tarkasti ja yksityiskohtaisesti. Lukevalla yleisöllä ei ollut aikaisempaa kokemusta autokolarien vaikutuksesta, vaikka muut tieliikenneonnettomuudet olivatkin tuttuja.

Tässä luvussa tarkastellaan, miten kuolemaan johtaneista auto-onnettomuuksista uutisoitiin 1900-luvun alkuvuosikymmeninä. Tarkoituksena on pohtia myös sitä, miksi kuolemantapauksia joskus kuvattiin yksityiskohtaisen tarkasti ja joskus uhrin/uhrien todettiin vain menehtyneen. Aikaisemmassa suomalaisessa liikennehistoriallisessa tutkimuksessa on käytetty sanomalehtiä lähteinä, mutta median tapaan kertoa autoista ja autoilusta on tartuttu harvemmin normaalia lähdekritiikkiä laajemmin. Enemmän on pohdittu autojen ja autoilun kuvaamista elokuvissa ja kirjallisuudessa.³¹⁵ Juha Kaitanen ja Hannu Salmi ovat analysoineet autouutisointia vuosina 1911-1914.³¹⁶ Autoiluun suhtauduttiin erilaisia affekteja korostaen, lehtikirjoittelussa paheksuttiin liikenteen vaarantamista ja onnettomuusuhkia. Toisaalta autoa pidettiin hyödyllisenä tulevaisuuden kulkuvälineenä ja sen

312 ”Tuhoisa auto-onnettomuus Alatorniolla”. *Kaiku* 17.7.1923.

313 Tapio Bergholm, Suomen autoistumisen yhteiskuntahistoriaa, teoksessa *Viettelyksen vaunu* (toim. Kalle Toiskallio). SKS, Helsinki 2001, 66.

314 Virilio 1998, 81–82.

315 Möser 2003; Müller 2011; Valta 2015b, 149–162.

316 Juha Kaitanen ja Hannu Salmi, Autohurjastelua – surulliset seuraukset, teoksessa *Satalasissa* (toim. Ismo Vähäkangas). Turun historiallinen arkisto 54, Turku 2000, 37–50.

kehitystä seurattiin. Lehdistö oli aktiivinen mielikuvien luoja ja pienet lehdet puolustivat maaseudun perinteistä elämänmuotoa ja näkivät auton mielellään moderniin kaupunkiin kuuluvana ilmiönä.

Aineistona on artikkelin alussa mainitun *Kaiun* uutisen lisäksi Kansallisarkiston digitoiduista aineistoista koottuja auto-onnettomuus uutisia 1910- ja 1920-luvuilta. Historiallisen sanomalehtikirjaston tallennustilanteen vuoksi 1920-luvulta koottu aineisto painottuu *Aamulehteen*, *Länsi-Savo*on, *Hangon Sanomiin*, *Haminan Lehteen* ja *Maaseudun Tulevaisuuteen*. Joukko sisämaan kaupunkien, rannikon pikkukaupunkien ja pääkaupungissa ilmestyvän maataloustuottajien sanomalehtiä ei ole edustava suomalaista lehtikenttää ajatellen. Tällä ei silti pitäisi olla suurta vaikutusta lopputulokseen, koska auton aiheuttama kuolema oli tuolloin valtakunnallinen uutinen. Tamperelainen lehti kertoi Joensuussa sattuneesta turmasta, mikkeliäinen Sortavalan yliajosta ja helsinkiläinen Suodenniemen huvi ajelun onnettomasta lopputuloksesta. Vielä 1920-luvulla kertoessaan Suomen tapahtumista muualla kuin julkaisupaikkakunnallaan lehdet lainasivat suoraan, lähes sanasta sanaan aiheesta ensimmäisenä kertoneen lehden juttuja. Tapahtumat välittyivät siis lehdestä toiseen ensikäden tietoa aiheesta saaneen toimittajan sanankääntein, vaikka julkaisija olisi ollut muu kuin oma lehti. Vasemmistolaisten lehtien puuttuminen tallennettujen lehtien joukosta saattaa vääristää lopputulosta.

Kaitanen ja Salmi käyvät läpi Uudessakaupungissa ilmestyneitä *Vakka-Suomi* ja *Uudenkaupungin Sanomat* -lehtiä. Autoista uutisoitiin halukkaasti, ja jos polkupyöräilijä oli vähällä jäädä auton alle, sekin oli jutun arvoinen tapaus.³¹⁷ Autoilu Suomessa loppui lähes kokonaan ensimmäisen maailmansodan ajaksi ja alkoi elpyä uudelleen vasta 1920-luvun alussa. Autojen määrän tilastointi aloitettiin Suomessa vuonna 1922, jolloin rekisterissä oli 1 754 moottoriajoneuvoa. Määrä kasvoi nopeasti ja 1925 lukumäärä oli 11 921 ja 1930 jo 34 781.³¹⁸ Vuonna 1925 autojen määrä oli sen verran korkea, joten on oletettavaa, että vaaratilanteiden ja onnettomuuksien määrä kasvoi niin, ettei auto-onnettomuus enää ollut aina ollut uutinen. Harvinainen ylittää uutiskynnyksen useammin kuin yleinen, niin on myös kuolemantapausten yhteydessä. Terroriteon uhka on nykyisin suurempi uutinen kuin usean ihmisen kuoleminen autokolarissa.³¹⁹

Kuolonkolariaineisto on rajattu kotimaiseen, kuolemaan johtaneisiin auto-onnettomuus uutisiin. Erityisesti 1900-luvun ensimmäisellä vuosikymmenellä uutisoitiin paljon maailmalla tapahtuneista liikenneonnettomuuksista, esimerkiksi *Raahen Lehti* kertoi *Berliner Tageblattin* perusteella Pariisissa autokilpailuissa tapahtuneesta kuolemantapauksesta.³²⁰ Koska uutisointi perustui ulkomaisten lehtien juttuihin, niin näiden perusteella ei ole muodostettavissa kuvaa suomalaisen tiedonvälityksen tarkoituksista muutoin kuin julkaisupäätöksen osalta. Kirjoitetut jutut perustuivat saatuun aineistoon, ulkomaisessa lehdessä julkaistuun juttuun, eikä suomalaiset toimittajat voineet tehdä tarkentavia kysymyksiä tai kertoa ju-

317 Kaitanen ja Salmi 2000, 40–41.

318 Suomen virallinen tilasto (SVT): *Moottoriajoneuvokanta* [verkkojulkaisu]. ISSN=1798-856X. Helsinki: Tilastokeskus [Luettu 27.1.2016]. Saantitapa: <http://www.stat.fi/til/mkan/tau.html>

319 Bruce Schneier, *Beyond Fear – Thinking Sensibly About Security in an Uncertain World*. Copernicus, New York 2003.

320 "Automobiilikilpailuissa Pariisin ja Madridin välillä". *Raahen Lehti* 30.5.1903.

tussa olemattomia lisätietoja. Ulkomaisesta jutusta suomalainen toimittaja saattoi pohtia vain sen uutisarvoa ja jättää sen kokonaan tai osittain julkaisematta.

Aikakauden sanomalehtiä lukemalla syntyi käsitys, että osa autoilun aiheuttamista kuolemista oli yllättäviä, sellaisia, joihin ei oltu osattu ennalta varautua. Nämä tapaukset saivat lehdistön kirjoittamaan kuolemaan johtaneista syistä hyvin yksityiskohtaisesti. Osa kuolemantapauksista taas oli ulkomaisten esimerkkien ja vallitsevien käsityksen mukaisesti ymmärrettäviä. Niistä lehdet eivät kirjoittaneet niin tarkasti.

Käsitellyt kuolonkolarit

	missä ja milloin	kolarin laatu, uhri(t)
1	Helsinki, heinäkuu 1914	8-vuotias poika jäi kuorma-auton takarenkaiden alle roikuttuaan lavan reunassa auton liikkeessä
2	Loimaa, lokakuu 1914	vanha nainen jäi henkilöauton alle maantiellä
3	Joensuu, lokakuu 1914	huviajelulla olleet tarjoilijanaiset (4 kpl) kuolivat henkilöauton syöksytyä laiturilta jokeen, mieskuljettaja ja etupenkillä istunut matkustaja selvisivät
4	Helsingin maalaiskunta, syyskuu 1920	ulosajo sumussa, autonkuljettaja jäi auton alle
5	Viipurin maalaiskunta, heinäkuu 1922	taksi ajoi ulos tieltä väistettyään hevosta, yksi kuoli jäätyään puristuksiin kaatuneen auton alle. Kuljettaja oli juovuksissa
6	Alatornio, heinäkuu 1923	ulosajo, autonkuljettaja jäi kaatuneen auton alle
7	Keitele, heinäkuu 1923	auton rikkoutuminen vauhdissa, autonkuljettaja jäi ympäripyörineen auton alle
8	Suodenniemi, elokuu 1923	auto törmäsi huviajelulla puhelinpylvääseen, yksi matkustaja kuoli
9	Sortavala, heinäkuu 1924	auto jäi junan alle tasoristeyksessä, kuljettaja ja matkustaja molemmat kuolivat
10	Pieksämäki, kesäkuu 1925	polkupyörän ja auton kolari, pyöräilijä kuoli
11	Viipurin maalaiskunta, elokuu 1925	ulosajo, yksi matkustajista kuoli jäätyään auton alle

3.3.1 Lasten ja eläinten uhka

Auto-onnettomuudet olivat yksi 1900-lukua leimaava kuolemantapa. Autojen määrän nopea kasvu ja vakiintuminen 1930-luvulla osaksi liikennejärjestelmää tapahtuivat ilman asiallisten ja toimivien hallinta- ja turvalaitteiden kehitystä. 1960-luvun alussa maailman terveysjärjestö WHO puuttui valtavasti kasvaneeseen liikennekuolemien määrään ja yritti saada tilannetta kuriin maailmanlaajuisesti nimeämällä auto-onnettomuudet epidemiaksi, joka tappoi enemmän kuin perinteis-

set taudit.³²¹ WHO:n raportin mukaan ensimmäiset auto-onnettomuuksissa kuolleet kirjattiin Isossa-Britanniassa 1896 (kaksi kuollutta) ja Yhdysvalloissa 1899 (yksi kuollut). Suomessa tieliikenneongelmiin poliisi kiinnitti julkisesti huomiota ensimmäisen kerran vuonna 1924³²² ja eduskunta 1929. Jälkimmäisen esittämän huolen myötä Suomessa alettiin tilastoida tieliikenneonnettomuuksia vuonna 1931. Tuona vuonna liikenteessä kuoli 119 ja loukkaantui 1047 ihmistä. Pahimmillaan ongelma oli Suomessa 1960- ja 1970-luvuilla.³²³

Auto-onnettomuuksia tai pikemminkin autojen äänien aiheuttamia liikenneonnettomuuksia Suomessa sattui heti ensimmäisten autoilijoiden kanssa³²⁴, tosin varhaisimmat onnettomuudet sattuivat hevosten ja muiden eläinten kanssa.³²⁵ *Kansan Lehti* pohti kesällä 1908 hevosen säikähtämistä käsitelleen uutisen lopuksi: "Jokohan tulevat meillekin automobiilionnettomuudet päiväjärjestykseen?"³²⁶ Kysymys osoittaa, etteivät auto-onnettomuudet olleet (vielä) suuri ongelma ja niistä oli kuultu pääasiassa ulkomailta. Vasta 1910-luvulla ihmisiä alkoi menehtyä onnettomuuksissa.

Ensimmäinen uutinen, jossa auto-onnettomuus ja suomalaisen kuolema yhdistetään, on vuodelta 1909. Haukivuorelainen loisen tytär oli hirttäytynyt ja syyksi tekoon epäiltiin synkkämielisyyttä, joka oli mahdollisesti saanut alkunsa Yhdysvalloissa siirtolaisena ollessa. New Yorkissa loisen tytär oli joutunut auto-onnettomuuteen ja "säikähtänyt".³²⁷ Ensimmäinen auton yliajama suomalainen oli Turun seuduilta kotoisin ollut Emil Achrén, joka jäi polkupyörällä ajaessaan auton alle Bostonin liepeillä Maynardissa Yhdysvalloissa loppukeväästä 1903.

Junat ja junaonnettomuudet olivat tuottaneet lääketieteelle uuden ongelman. Onnettomuuksissa ihmiset olivat saaneet psyykkisiä vammoja, joutuneet shokkiin tai saaneet traumoja, joita 1800-luvulla pitkään kutsuttiin yhteisnimikkeellä juna-neuroosi. Lääkärit pohtivat, että hermosto vaurioitui onnettomuuksissa tulleista iskuista ja psyykkinen oireilu oli sen syytä.³²⁸ Autoon saatettiin onnettomuustapauksissa liittää vastaava riski, mutta 1800- ja 1900-luvun taitteessa lääkärit pääsääntöisesti näkivät autoilussa etuja terveyden kannalta. Autoillessa sai, näiden lääkäreiden käsityksen mukaan, suuret määrät happirikasta ilmaa keuhkoihin ja se auttoi influenssaan, tuberkuloosiin, keuhkotautiin, heikkoihin keuhkoihin ja unettomuuteen. Lääkärit saattoivat määrätä lyhyitä automatkoja tihein välein, jotta virtaava ilma kohentaisi potilaan oloa. Yleensäkin vapaa-ajan käyttö autoiluun kohensi yleiskuntoa. Lääketieteellisen koulutuksen saanut motoristi ja auto-tehtailija, Suomenkin teillä autoillut paroni Henri de Rothschild puheessaan Ison-Britannian autoklubilaisille kertoi, ettei uskonut autoilun terveyshyötyihin, päinvastoin autoilun "aiheuttama pitkäkestoinen tärinä saattoi aiheuttaa hermosto-

321 Norman 1962.

322 "Auto-onnettomuuksien syitten selvittäminen". *Suomen poliisilehti* 20/1924.

323 Suomen virallinen tilasto (SVT): *Tieliikenneonnettomuustilasto* [verkkajulkaisu]. ISSN=1798-758X. Helsinki: Tilastokeskus [viitattu: 16.1.2016]. Saantitapa: <http://www.stat.fi/til/ton/lin.html>

324 Försti 2013, 21.

325 Lahtinen 2000, 54.

326 "Automobiili aiheuttanut tapaturman". *Kansan Lehti* 22.7.1908.

327 "Hirttäytynyt". *Suur-Savo* 14.7.1909.

328 Salmi 1996, 113–115.

ongelmia, kuten unettomuutta, kuumetta ja verenkiertohäiriöitä".³²⁹ Autoilu ei ollut niin hygieenistä kuin pelkästään ilmavirtoja ajatelleet lääkärit kuvittelivat. Usein motoristit saivat reissuillaan niellä ja hengittää melkoiset määrät hiekkateiden maantiepölyä.

Kaduille ja maanteille tulleet aikaisempia liikennevälineitä nopeammat autot herättivät vastarintaa heti 1900-luvun alussa. Kuuluisin lienee myöhemmän Yhdysvaltain presidentin, silloisen Princetonin yliopiston rehtorin Woodrow Wilsonin helmikuussa 1906 pitämä puhe, jossa hän piti autojen leviämistä uhkana Amerikan kasvaville kansalaisille ja sanoi ymmärtävänsä oman käden oikeuteen tarttuvaa lapsensa menettänyttä vanhempaa.³³⁰ *Kaikuja Kajaanista* raportoi tällaista sattuneen Italiassa, jossa isä oli ampunut lapsensa yliajaneen auton kuljettajan ja matkustajan.³³¹ Myös eläimille aiheutuneet haitat olivat esillä maailmanlaajuisesti. Helsingissä lokakuussa 1907 tapahtunut koiran yliajo sai valtakunnallista huomiota. Ensimmäisissä reaktioissa lehdistö oli huolissaan, koska kadun varrella oli ollut myös lapsia, mutta myöhemmin huomio kiinnittyi raastuvanoikeuden koirasta määräämään korkeaan vahingonkorvaukseen.³³² Uudessakaupungissa heinäkuussa 1914 yliajetun koiran omistaja haki myös korvauksia raastuvanoikeudesta, mutta jäi ilman niitä koska koira oli ajanut kissaa.³³³ Autojen liikenteessä luomaa uhkaa ei mielletty aikuisiin (miehiin) kohdistuvana ja nopeuden kasvattamaa riskiä ei ehkä ymmärretty. Tätä kuvastaa esimerkiksi *Suomalaisen* 1907 julkaisema pakina *Onni saada olla lihava*:³³⁴

Lihavuutenne voi olla hyödyksenne myöskin silloin, kun koetetaan ajaa automobiililla ylitsenne. Jos sillä olisi ymmärrystä, niin eipä se niin tekisi, mutta automobiilillahan ei sitä ole. Näin kerran tuollaisen taistelun automobiilin ja lihavan miehen välillä. Automobiili tuli huimaavaa vauhtia ja töyttäsi miestä keskelle – vatsaa. Lihava mies ensin säikähtyi, mutta automobiili ponnahti takaisin noin parikymmentä metriä. Automobiili koetti vielä kerran, mutta yhtä huonolla tuloksella. Silloin lopetti se yrityksensä ja teki sovinnon lihavan miehen kanssa.

Vaikka kyse oli hupailusta, niin vauhdin merkitystä massan kasvattajana ja iskun koventajana ei välttämättä oivallettu. *Kansan Ääni* kertoi maaliskuussa 1910 Pietarissa sattuneesta onnettomuudesta, jossa kuoli eräs räätäli, joka jäi auton ja seinän väliin. Uutisen mukaan kuolemaan johtaneet sisäiset vammat syntyivät siksi, että autonkuljettaja "ei ymmärtänyt heti seisauttaa moottoria, jonka tähden automobiili puski puskemistaan".³³⁵ Luultavimmin jo ensimmäinen isku oli aiheuttanut kuolettavat vammat.

Suomalaiselle yleisölle ja toimittajillekin auto-onnettomuudet ennen 1920-lukua olivat tutuimpia lehdistä ja elokuvista kuin kaduilta ja maanteiltä. Aikaisemmin mainitun Hepworthin filmit pyörivät suomalaisissa elokuvateattereissa pit-

329 Peter Merriman, *Mobility, Space and Culture*. Routledge, London and New York 2012, 90–91.

330 McCarthy 2007, 12.

331 "Kamala tapaus". *Kaikuja Kajaanista* 6.10.1908.

332 Valta 2014b, 115–126.

333 Kaitanen ja Salmi 2000, 41.

334 "Onni saada olla lihava". *Suomalainen* 16.9.1907.

335 "Kamala automobiilionnettomuus Pietarissa". *Kansan Ääni* 17.3.1910.



Kuva 12. 1600-luvulla linjattu Simonkylän museotie kulkee useiden pihapiirien läpi.
Kuva: Reijo Valta, 2013.

kään, yksi oli esityksessä vielä vuonna 1910 nimellä *Automobiilionnettomuus*.³³⁶ Hepworthin filmit eivät esitä autoilua positiivisessa valossa,³³⁷ vaikka ne nykykatsojan mielestä osin humoristisia ovatkin.

Autoilun nopea lisääntyminen 1910-luvun alussa näkyi Kaitasen ja Salmen mukaan suomalaisessa julkisuudessa ristiriitaisesti, eli se herätti täsmentymättömiä affekteja. Toisaalta kerrottiin laajasti uuden kulkuvälineen mahdollisuuksista yhteiskunnan palveluksessa, toisaalta auto oli sekasorron, kaaoksen ja tuhovoi-
mien lähde.³³⁸ Sama kaksijakoisuus näkyi myös auto-onnettomuusutisoinnissa. Jos ei ollut kunnioittanut ja ottanut omassa toiminnassaan huomioon auton aiheuttamaa vaaraa, niin autoilijaa ymmärrettiin. Poikien roikkuminen liikkuvassa kuorma-autossa Helsingissä heinäkuussa 1914 päättyi poliisikonstaapelin 8-vuotiaan pojan kuolemaan. Tapaus uutisoitiin "surullisena tapaturmana".³³⁹ Loimaan Hirvikoskella auton alle jäänyt ikäihminen ei myöskään herättänyt tuhovoimien kauhistelua. *Hangon Sanomat* luokitteli poliisin lausuntoon tukeutuen onnettomuuden "yksinomaan vanhuksen syyksi".³⁴⁰ Auto ymmärrettiin välillä raitiotievaunun tapaisena liikennevälineenä, joka muiden tiellä liikkujien oli erityisesti otettava huomioon. Autoa ei siis yksioikoisesti onnettomuustapauksista käydyssä

336 Elokuvailmoitukset. *Tampereen Sanomat* 1.3.1910; *Sosialisti* 5.11.1910.

337 Müller 2011, 54–56.

338 Kaitanen ja Salmi 2000, 40.

339 "Surullinen tapaturma Helsingissä". *Aamulehti* 22.7.1914.

340 "Auto-onnettomuus Loimaalla". *Hangon Sanomat* 14.10.1914.

julkisessa keskustelussa tuomittu syypääksi. Lapsen ja vanhuksen joutuminen auto-onnettomuuden uhriksi vastasi syntyneitä ennakkokäsityksiä. Sanomalehden lukijoille oli maalailtu tällaista uhkaa ja autoilun tultua hieman yleisemmäksi tällaisia kuolemantapauksia alkoi sattua.

Paikoin maaseudullakin nähtiin autojen helpottavan liikenneyhteyksiä, ja se näkyi myös sanomalehtikirjoittelussa. Etenkin seuduilla, joilla ei liikenneinfrastruktuuria juurikaan ollut, autoja odotettiin positiivisin mielin, elämän ja olojen helpottajana eikä idyllin tuhoajana. Esimerkiksi Kemijärveltä raportoitiin elokuussa 1906 kuntakokouksen tervehtineen ”mielihyvällä” tulevaa linja-autolinjaa ja kuvanneen sitä ”edistysaskeleeksi, jota ei olisi rajoitettava muulla säädöksellä, kuin että tarkoin määrätty kulkuaika olisi edeltä päin saatettava yleisön tietoon”.³⁴¹ Toisaalta kaikki kaupungeissa eivät iloinneet uudesta liikennevälineestä. Esimerkiksi *Haminan Lehdessä* pakinoitiin, että kaupunkiin saapunut autoilija esti paikallisia ajureita kuljettamasta asiakkaita. Pakinoitsija Mooses oli joutunut odotamaan tunnin kyytinsä lähtöä auton takia.³⁴² Pahin ristiriita suhteessa autoihin oli kaupunkien ja niiden naapurimaalais kuntien välillä. Kaitasen ja Salmen kahden lehden aineistossa korostuu juuri tuo suhtautumisen ongelma. Kaupunkien läheisyydessä olevat maalaiskunnat eivät tunteneet hyötyvänsä autoista, hevosetomien vaunujen läpikulkuliikenteen koettiin häiritsevän paikkakunnan omaa maaliikennettä ja tieympäristöä. Koska autoilulle ei rakennettu omaa liikenneinfrastruktuuria, niin se muuta maaliikennettä nopeampana välineenä tuntui rikkovan perinteisen käsityksen ajasta ja tilasta. Maaseudulla maantiet kuljivat usein pihapiirien halki, joten pelätty auto saattoi kirjaimellisesti tulla omaan kotipiiriin naisten ja lasten uhaksi.

3.3.2 Erilainen auto-onnettomuusuutinen

Ihmishengen vaatinut auto-onnettomuus – Maantiepenkereeltä kaatunut vaunu tappanut miehen alleen, toiselta katkennut solisluu. Kun johtaja V. Halla Helsingistä oli viime sunnuntai-aamuna paluumatkalla Helsinkiin 70-hevosvoimaisella autollaan Pernajan pitäjässä sijaitsevasta kartanostaan, josta hän oli ollut autoa hakemassa, tapahtui n. 10 km päässä Sippon kirkolta Helsinkiin päin onnettomuus, joka vaati johtaja Hallan hengen. Mainitussa paikassa tekee tie jyrkän käänteeseen, jota johtaja Halla, joka itse ohjasi autoa, ei nähtävästikään sakean sumun vallitessa huomannut. Tämän takia joutuivat auton molemmat sivupyörät pois tieltä jolloin auto kaatui pudoten jyrkkää pengettä alas. Auton kaatuessa joutui johtaja Halla sen alle, jolloin hänen takaraivonsa murskaantui. Hän kuoli silmänräpäyksessä. Hänen vieressään istuneelta mekaanikko Lindgreniltä katkesi solisluu, kun sitä vastoin kolmas autossa ollut henkilö ei saanut mitään vammoja. Onnettomuuden sattuessa oli auto kulkenut hiljaista vauhtia, joten onnettomuuden syyksi voi kokonaan sanoa vallinneen sakean sumun. Auto ei saanut mitään vauriota. Onnettomuus-paikalle saapui heti Helsingistä lääkäri, joka voi ainoastaan todeta hengen lähteneen. (Aamulehti 28.9.1920)

341 ”Automobiili-liike Kemi–Kemijärvi väliselle maantielle”. *Kaiku* 1.8.1906.

342 ”Paloja”. *Haminan Lehti* 20.8.1910.

Sanomalehdet kirjoittivat kaikenlaisista onnettomuuksista usein samaa kaavaa noudattaen. Uutisen perusteella lukija saattoi muodostaa tapahtumien kulusta tarinan. Ensiksi kerrottiin tapahtuma-aika ja paikka. Auto-onnettomuuksissa usein kerrottiin miksi oltiin oltu liikkeellä. Joensuussa nimipäiviä viettävät tarjoilijat olivat huviajelulla kaupungin ulkopuolella, Suodenniemellä talon nuoret lähtivät kokeilemaan kylään tulleen kauppiaan kulkuvälinettä, Loimaalla rippikoulutyöt olivat palaamassa konfirmaatiosta, Keiteleellä kauppamatkustaja oli siirtymässä seuraavalle paikkakunnalle ja niin edelleen. Näin jutulle saatiin kerronnallinen alku.

Seuraavaksi siirryttiin vaaratilanteen syntymiseen. Joko lähestyttiin jyrkkää mutkaa, väistettiin muita tielläliikkujia, ajettiin aivan liian kovaa tai autoon tuli yllättävä vika. Vaaratilanne saattoi syntyä heti kertomuksen aluksi, kuten helsinkiläisten poikien roikkuessa kuorma-auton takaosassa. Onnettomuus uutisessa luonnollisesti potentiaalinen vaara toteutui. Auto suistui mutkassa tai muuta liikennettä väistettäessä pois tieltä, suuren tilannenopeuden vuoksi törmättiin johonkin tai vika sai auton heittelehtimään. Erityisen tarkasti kerrottiin, miten auto käyttäytyi onnettomuustilanteessa ja miten se vaikutti matkustajiin. Auton kärsimät vauriot käytiin läpi, mikäli sellaisia oli syntynyt.

Erityistä uutisarvoa saaneessa auto-onnettomuus uutisessa ennen auton kärsimiä vammoja kerrottiin uhrin kuolemansyy tarkasti ja mahdollisten muiden autossa olleiden saamat vammat. Jos ajatellaan tässä käsittelyssä olleita uutisia, niin uutisarvoa nosti odottamattomuus, poikkeuksellisuus. Kuten jo aikaisemmin todettiin lapsen tai vanhuksen jääminen auton alle ei saanut toimittajia kuvailemaan ruumiita, vaan odottamattomaksi näytettiin koettavan auton kyydissä olleen kuolema.

Uutisista on hahmotettavissa kaksi lähdeä. Tapahtumien kulkua selostettiin poliisin kertomaan tukeutuen. Matkustajien saamia vammoja ja kuolinsyitä kuvailtiin joko nimeltä mainittuun lääkäriin tai hänen edustamansa laitokseen (kirurginen sairaala) vedoten. Mikäli lähteiden kertomassa oli ristiriita, niin toimittaja ei ryhtynyt tulkitsemaan asian oikeaa laitaa vaan kertoi eri versiot sellaisina. Näin esimerkiksi Joensuun jokeen syöksyneen auton tapauksessa lehti tuli kertoneeksi kaksi erilaista menehtyneiden listaa.³⁴³ Ilmeisesti tietoja tapahtuneesta on saatu poliisilta kahteen eri otteeseen, ensin tapahtuman jälkeen ja sitten seuraavana aamuna. Illalla kirjoitettu oli jo ehditty latoa eikä painovalmista palstaa ryhdytty korjaamaan vaan uusi tieto lisättiin seuraavan palstan alkuun. Sitä ei koettu suureksi virheeksi, että painetun lehden perusteella joku lukija olisi saattanut luulla väärän ihmisen kuolleen onnettomuudessa. Kun seuraavana päivänä julkaistiin lisätietoja turmasta, niin oikeat nimet kerrottiin uudelleen.³⁴⁴ Jos vääristä tiedoista olisi syntynyt ongelma, niin lehdet ja toimittajat saattoivat useimmiten vedota lähteidensä antamiin väriin tietoihin. Useimmiten lähteinä olivat viranomaiset (tai julkiset asiakirjat).

343 "Auto syöksynyt jokeen". *Aamulehti* 16.10.1914.

344 "Joensuun auto-onnettomuus". *Aamulehti* 17.10.1914.

Uutisen lopuksi saatettiin lisätä asiaa tai sen merkitystä kuvaava kommentti. Saatettiin todeta, että ”kamalalla tavalla kuolleet miehet olivat molemmat perheelisiä”³⁴⁵ tai ”tapahtuma on paikkakunnalla tehnyt järkyttävän vaikutuksen”³⁴⁶. Samaa kaavaa noudatettiin myös muissa kuin auto-onnettomuus uutisissa. Jos menetti työtaturmassa sormia, jäi hevoskärriin alle tai alppilentäjien kohtaloon saatiin viimein valaistusta, niin asiasta kerrottiin samalla kaavalla. Esimerkiksi Somerolla sattuneesta hevosonnettomuudesta kerrottiin, että:³⁴⁷

Andersson, joka koetti pysäyttää hevosta, joutui silloin erään sillan pylvään ja rattaiden pyörän väliin murskatun siinä päänsä niin pahasti että heti kuoli.

Ennakoimaton olosuhde sai toimittajan kirjoittamaan tarkasti: jäätikön railossa olleiden lentäjien ruumiiden tila kerrottiin tarkasti, mutta sitä millainen uhrin pää oli käärypyörän yliajon jälkeen ei tarvinnut murskautunutta tarkemmin kuvata. Normaalille aikuiselle ihmiselle, sellaiselle, jonka puolesta ei julkisesti oltu pelätty tai uhkakuvia maalailtu, auto-onnettomuus oli uusi olosuhde, ja sellaisesta uutisoidessa ei riittänyt ”murskaantuminen”, vaan päävammat piti kuvata tarkemmin. Esimerkkuutisessa päävamman paikaksi tarkennettiin takaraivo. Ennakoi-mattoman kuolemantavan kertominen vaati yksityiskohtien selostamista.

Kuolemauutisen rakenteessa ei ollut loppukomenttia lukuun ottamatta tilaa kauhisteluille ja uhkakuvien maalailulle. Niitä ei tarvittu, koska uhka oli jo toteutunut. Nyt tehtävänä oli kertoa yleisölle mitä ja missä oli tapahtunut, ja lukijat saivat itse määritellä, miten tapahtuma vaikutti heidän käsityksiinsä autoista. Suomalaisessa kuoleman kulttuurissa ei enää 1900-luvun alussa pidetty vainajia vaarallisina.³⁴⁸ Silti poikkeava kuolema saattoi herättää ajatuksia 'pahasta' kuolemasta, joka heijastui myös vainajan käsittelyyn: poikkeavasti kuolleen kuolemariitit ovat pienimuotoisia tai ne jätettiin kokonaan tekemättä.³⁴⁹ Tämä ajatus saattoi vaikuttaa myös toimittajien niukkasanaisuuteen joissakin liikennekuolemien uutisoinneissa.

3.3.3 Voiko autoon ja sen kuljettajaan luottaa?

Onnettomuuden aiheuttajaksi kerrottiin kolmessa käsitellyssä uutisissa autoon tullut vika. ”Tällöin auton ohjaustanko ei toiminut eikä autoa saatu kääntymään vaan syöksyi se suoraan eteenpäin”.³⁵⁰ ” Klimoff jarrutti mutta joko koneistoon tullen vian tahi sattuman kautta jarrulaitos toimi niin äkillisesti, että auto pysähtyi

345 ”Kaamea auto-onnettomuus Sortavalassa”. *Länsi-Savo* 21.7.1924.

346 ”Auto-onnettomuus Suodenniemellä”. *Maaseudun Tulevaisuus* 2.8.1923.

347 ”Ikävä onnettomuus”. *Työläinen* 1.10.1909.

348 Ilona Pajari, Kuolemanrituaalit Suomessa, teoksessa *Kuoleman kulttuurit Suomessa* (toim. Outi Hakola, Sari Kivistö ja Virpi Mäkinen). Gaudeamus, Helsinki 2014, 91.

349 Juha Pentikäinen, *Suomalaisen lähtö – Kirjoituksia pohjoisesta kuolemakulttuurista*. SKS, Helsinki 1990, 88.

350 ”Auto syöksynyt jokeen”. *Aamulehti* 16.10.1914.

liian jyrkästi ja kallistui sekä samalla meni kerrassaan ympäri jarrun lukkiutuksessa”.³⁵¹ ”Kuljettuaan vähän yli 2 kilometriä, kääntyivät auton etupyörät jostain tuntemattomasta syystä poikkiteloin seurauksella, että auto kaatui ja kun vauhti oli verrattain kova, meni se samaa vauhtia useita kertoja sivuttain ympäri”.³⁵²

Autojen tekninen luotettavuus oli pitkään heikko. Niinpä 1910- ja 1920-luvuilla viranomaiset painottivat ajokortin myöntämisessä auton ”rakenteen ja hoidon tuntemusta”. Ajo-oikeuden saaneella piti siis olla ainakin periaatteessa automekaanikon perustaidot. Tosin kuljettajakoulutus oli hyvin hajanaista ja aiheesta epäiltiin varakkaiden ihmisten saavan ajokortin muuta väkeä helpommin. Käytännön merkitystä liikenneturvallisuuteen tällä tuskin oli, sillä varakkaampi väki useimmiten palkkasi autonkuljettajan. Onnettomuuden sattuessa saatettiin vedota palkatun kuljettajan pitkään kokemukseen ja kertyneeseen ammattitaitoon. Toimintajohtaja Weckmanin seuruetta kuljettanut Klimoff oli ”autoa jo useat vuodet ohjannut ja toimessaan erittäin taitavaksi tunnettu”.³⁵³ Periaatteessa kuljettajan piti olla myös hyvässä fyysisessä kunnossa.³⁵⁴ Tästäkin säännöstä saatettiin joustaa. Esimerkiksi Viipurin lähellä sattuneessa onnettomuudessa kuljettajana oli puoliksi halvaantunut mies.³⁵⁵

Pölläkkälästä oli lähtenyt Viipuriin tulemaan neljä henkeä henkilöautolla, jota ohjasi Pölläkkälästä kotoisin oleva autokuljettaja Korhonen. Häneltä on toinen puoli ruumista ja toinen käsi halvautunut, joten ohjaus tapahtui ainoastaan toisella kädellä. Kun auto oli tulossa Ristimäen hautuumaan kohdalla, koetti Korhonen väistettyään erästä vastaan tulevaa hevosmiestä ohjata auton keskitielle jälleen, mutta kun hän teki liian jyrkän käänteen, ei hän yhdellä kädellä ohjaten enää jaksanutkaan kääntää autoa tien suuntaan.

Autonkuljettaja Korhosella oli ajolupa-asiat ilmeisimmin kunnossa, sillä yksi reissun matkustajista oli poliisikonstaapeli Eerikäinen. Konstaapelin solisluu katkesi onnettomuudessa.

Autot poikkesivat vallinneesta hevosliikenteestä. Autonkuljettajalla on liikennevälineen hallinnassa merkittävämpi osuus kuin hevoscuskilla. Elävä olento kärrien edessä otti vaistomaisesti huomioon kulkureitin ja ympäröivät häiriötekijät ja pyrki välttämään ongelmakohtia oppimansa mukaan. Tarinoiden mukaan hevoset saattoivat viedä isäntänsä turvallisesti kotiin, vaikka tämä olisi kärryihin nukahtanut. Auto ei tällaiseen kyennyt.

Auton hallintalaitteisiin tulleet viat olivat yllätyksiä ja taitavakin autoilija joutui niiden vuoksi pulaan. Käsitellyistä onnettomuuksista kahdeksassa autoa ajoi ammattiautoilija tai toisen palveluksessa ollut autonkuljettaja. Jarrujen lukittuminen ja ohjauslaitteiden viat olivat ymmärrettäviä syitä onnettomuudelle. Poliisitutkinnaissa tällaiset asiat pyrittiin tarkistamaan ja auton tekniset ominaisuudet otettiin huomioon oikeudessakin. Esimerkiksi Kangasalan käräjillä lokakuussa

351 ”Tuhoisa auto-onnettomuus Alatorniolla”. *Kaiku* 17.7.1923.

352 ”Auto-onnettomuus Keiteleellä”. *Länsi-Savo* 23.7.1923.

353 ”Tuhoisa auto-onnettomuus Alatorniolla”. *Kaiku* 17.7.1923.

354 Sornikivi 2014, 125.

355 ”Auto-onnettomuus Viipurin lähellä”. *Länsi-Savo* 17.8.1925.

1908 järjestettiin katselmus siitä, kuinka nopeasti auto lopetti ”puhinansa” moottorin sammuttamisen jälkeen.³⁵⁶ Joensuussa jokeen syöksynyt auto nostettiin vedestä ja vietiin autokorjaamoon tarkastettavaksi. Jo ”korjauspajaan vietäessä kulki se omin voimin ja totteli ohjauslaitetta”³⁵⁷, joten poliisi alkoi selvittää muita mahdollisia onnettomuuteen johtaneita syitä.

Lääni- ja kaupunkikohtaisissa liikennesäännöissä pääsääntöisesti pidettiin 40 km/h suurimpana mahdollisena nopeutena. Auton tarjoamassa nopeudessa on aina ollut joku hurma, tekninen objekti tuottaa ihmiselle uudenlaisen psyykkisen rakenteen.³⁵⁸ ”Hurjaa ajoa” pidettiin julkisessa keskustelussa erityisen paheksuttavana. Lukuisat ovat ne kirjoitukset, joissa manataan tuntemattomiksi jääneitä hevoset säikäyttäneitä autoilijoita.³⁵⁹ Kuolemauutisissa katsottiin joskus tarpeelliseksi korostaa, että tieltä suistuminen ei ollut johtunut liian nopeasta vauhdista. ”Onnettomuuden sattuessa oli auto kulkenut hiljaista vauhtia, joten onnettomuuden syyksi voi kokonaan sanoa vallinneen sakean sumun”³⁶⁰ todetaan uutisessa autokauppias Veikko Hallan kuolemasta.

Molemmissa Joensuun auto-onnettomuudesta kertovissa uutisissa kerrottiin, että auto oli katkaissut ennen veteen syöksymistään laiturilla olleen pystyhirren. Sitä pidettiin osoituksena auton kovasta vauhdista. Suoraa syytöstä kuljettajaa kohtaa ei kuitenkaan tehty, koska poliisin kuulustelut olivat kesken. Viipurin maalaiskunnassa sattuneesta ulosajosta kerrottiin, että ”ohjaaja, joka oli tuntuvasti juovuksissa, ajoi vaarallisen vinhaa vauhtia”. Kuljettajaa ei suorasanaisemmin syytetty, koska hän tuntui osoittavan katumusta:³⁶¹

Kun hänet oli saatu auton puristuksesta, syöksyi hän äkkiä metsään, jossa iski kolme kertaa linkkuveitsellä rintaansa, onnistumatta kuitenkaan itsemurha-aikomuksessaan. Häntä säilytetään nyt Talikkalan vartiotorissa, jossa lääkäri sitoi hänen haavansa, jotka eivät ole vaarallisia.

Onnettomuudessa aiheutettu kuolema, vaikka se ei olisikaan ollut varsinainen kuolemantuottamus, arveltiin julkisuudessa kuljettajalle tarpeeksi suureksi paino-
lastiksi. Kuolinuutisissa ei kuljettajia moitittu samaan tapaan kuin pelkkiä vaaratilanteita aiheutettaessa. Suodenniemen autonkokeilijoiden reissusta kerrottiin, että³⁶²

Matkalla suistui auto äkkiä ojaan ja kulki pitkän matkaa tien sivua, toinen pyörä maantiellä ja toinen ojassa. Tällöin menetti ohjaaja malttinsa eikä huomannut jarruttaa.

356 ”Automobiilijuttu”. *Tampereen Sanomat* 21.10.1908.

357 ”Joensuun auto-onnettomuus”. *Aamulehti* 17.10.1914.

358 Timo Kalanti, *Auto ja psyyke*, teoksessa *Viettelyksen vaunu – Autoilukulttuurin muutos Suomessa* (toim. Kalle Toiskallio). SKS, Helsinki 2001, 194.

359 Esimerkiksi ”Autohurjastelua Janakkalassa”. *Aamulehti* 21.8.1914.

360 ”Ihmishengen vaatinut auto-onnettomuus”. *Aamulehti* 28.9.1920.

361 ”Auto-onnettomuus Viipurin pitäjässä”. *Länsi-Savo* 28.7.1922.

362 ”Auto-onnettomuus Suodenniemellä”. *Maaseudun Tulevaisuus* 2.8.1923.

Seurauksena oli, että auto törmäsi puhelinpylvästä vastaan, jolloin ohjaajan oikealla puolella istunut Selma Nurmi sai niin ankara tärähdyksen päähänsä, että kuoli paikalla.

3.3.4 Miten auton aiheuttamaa kuolema kuvattiin?

Nykyisin kun ajattelee auto-onnettomuutta, niin ensimmäisenä mieleen tulee kahden auton yhteentörmäys. 1900-luvun alussa tilanne oli toinen. Käsitellyistä onnettomuuksista yhdessäkään ei ollut osallisena kahta tai useampaa autoa. Toki autokolareitakin tapahtui, esimerkiksi taksit törmäsivät toisiinsa Helsingissä Erottajan ja Eteläesplanadin risteyksessä elokuussa 1924, mutta niissä vahinkoja kärsivät lähinnä autot.³⁶³ Kahden eri liikennevälineen kolareita käsitellyissä onnettomuuksissa oli kaksi. Pieksämäellä polkupyöräilijä jäi vastaantulevan auton alle³⁶⁴ ja Sortavalassa auto jäi junan alle tasoristeyksessä.³⁶⁵ Tyypillinen kuoleman aiheuttanut auto-onnettomuus näiden onnettomuuksien perusteella oli ulosajo. Parissa tapauksessa tieltä pois ajautunut auto törmäsi johonkin, puhelinpylvääseen tai jokeen.

1900-luvun ensimmäisten vuosikymmenien autot olivat useimmiten niin sanottu avovaunut. Käytössä oli myös umpivaunuja, mutta niiden kattorakenteet eivät suuresti poikenneet avovaunussa käytössä olleesta nostettavasta katosta, kuomusta. Auton pyörähtäessä ympäri umpivaununkaan rakenteet eivät suojanneet matkustajia, joten he iskeytyivät auton mukana maahan ja mahdollisesti saivat vielä koko auton painon päällensä. Joensuussa jokeen syöksyneen auton tapauksessa katsottiin, että takapenkillä olleet neljä naista menehtyivät, koska he ”olivat kuomussa eivätkä päässeet pois”.³⁶⁶ Etupenkillä olleet kuljettaja ja matkustaja selvisivät, koska he ”viskautuivat” pois autosta. Menehtyneiden kuolinsyyksi kerrottiin hukkuminen. Sitä ei toimittajan mielestä tarvinnut tarkentaa, koska tapa oli lukevalle yleisölle tuttu.

Auton kääntyessä ympäri onnettomuudesta hengissä selvinneet yleensä ”lensivät” tai ”sinkoutuivat” pois kyydistä. Rytäkässä saattoi mennä solisluu poikki tai saada ruhjeita, mutta kohtalo oli auton alle jääneitä suosiollisempi. Auton alle jääneet pääsääntöisesti kuolivat. Alatornion ulosajossa yksi johtajista jäi auton alle, mutta pääsi penkkien väliin eikä jäänyt puristuksiin. Hän selvisi kylkikivuilla.³⁶⁷ Alatornion turmautuminen oli ainoa, jossa mainittiin onnettomuusauton merkki, Rolls Royce. Automerkeillä ei vielä ennen 1930-lukua ollut vastaavaa merkitystä kuin myöhemmin. Maahantuoja pitivät automerkkejä esillä, mutta yksityiset eivät edes myynti-ilmoituksessa maininneet sitä. Moottorin hevosvoimat ja matkustajapaikkojen määrä olivat riittävä informaatio. Rolls Roycen mainitsemi-

363 ”Kaksi autoa yhteen”. *Maaseudun Tulevaisuus* 7.8.1924.

364 ”Kaksi onnettomuutta Pieksämäellä”. *Länsi-Savo* 3.6.1925.

365 ”Kaamea auto-onnettomuus Sortavalassa”. *Länsi-Savo* 21.7.1924.

366 ”Auto syöksynyt jokeen”. *Aamulehti* 16.10.1914.

367 ”Tuhoisa auto-onnettomuus Alatorniolla”. *Kaiku* 17.7.1923.

nen ilmeisimmin johtui auton tavallista suuremmasta koosta ja painosta. Uutisesakin sen kerrottiin painavan kaksi tonnia. Aikakauden yleisin auto, Ford T, painoi vajaat 550 kiloa.³⁶⁸

Vaikuttaisi siltä, että kun suurimassainen juna törmäsi autoon, sen kuljettajaan ja matkustajaan uutisessa ei tarvittu lisätietoa kuolinsyystä. He ”murskautuivat”. Tämä sana toistui uutisissa useasti. Lapsen jääminen kuorma-auton alle ei myöskään vaatinut lisäselvityksiä: ”Takapyörä kulki hänen ylitseen ja murskasi pään.” Utinen kaksivuotiaan lapsen jäämisestä raitiovaunun alle ei tarvinnut lainkaan tarkentavia tietoja, ”vaunun alle jääminen” riitti kuoleman selitykseksi.³⁶⁹ Vanhuksen jääminen auton renkaiden alle oli myös selvä tapaus, tosin tapauksen uutisoinnissa huomioitiin auton matkustajina olleet rippikoulutytöt, joille yliajo oli järkytys.³⁷⁰ Aikuisen ihmisen ollessa kyseessä katsottiin tarpeelliseksi kertoa enemmän. Sumussa tieltä suistuneen auton tapauksessa oltiin hyvin yksityiskohtaisia.³⁷¹

Auton kaatuessa joutui johtaja Halla sen alle, jolloin hänen takaraivonsa murskaantui. Hän kuoli silmänräpäyksessä.

Auton iskuvoima välittyi kokonaisuudessaan onnettomuuden uhriin. Samoin kävi Kaitasen ja Salmen raportoimassa tapauksessa toukokuulta 1911, jossa auto törmäsi sähköpylvääseen. Loukkaantuneen tarjoilijan ”otsa painautui sisään ja aivot vahingoittuivat”.³⁷² Pietarista maaliskuussa 1910 raportoidussa onnettomuudessa uhrin ”sisälmykset olivat pursuneet ulos, ja hän heitti pian henkensä”.³⁷³

Ennakoimaton tieto auto-onnettomuuksissa näyttäisi olleen se, että auton matkustaja oli uhri. Uhkakuvia oli maalailtu sivullisille, maanteiden muille käyttäjille, varsinkin jalan kulkeville lapsille ja vanhuksille. Hurjastelijoita oli ajateltu viattomien ohikulkijoiden turmaksi. Utisten perusteella autossa kyydissä ollut oli kuitenkin suuremmassa vaarassa kuin satunnainen tien käyttäjä tai kadulla kuljija. Vain kolmessa tapauksessa ulkopuolinen oli onnettomuuden uhri. Kun tyyppillisin kuolemaan johtanut auto-onnettomuus oli ulosajo, ja näissä tapauksissa menehtynyt oli aina auton kuljettaja tai matkustaja, niin uhrikin oli pääsääntöisesti mukana auton kyydissä. Ulosajon mahdollisuutta eivät esimerkiksi Hepworthin lyhytfilmit käsitelleet.

Ympäripyörähtäneen auton alle jäänyt kuoli siis sisäisiin vammoihin ja törmäyksessä menedytettiin päävammoihin. Molemmissa tapauksissa auton koko törmäysvoima oli välittynyt uhriin. Aineiston perusteella vaikuttaisi siltä, että onnettomuuden aiheuttamaa vauriota kuvailtiin kuolintavan ymmärrettäväksi teke-

368 Jonathan Wood, *The Model T Ford*. Shire, Oxford 2008, 10.

369 ”Lapsi jäänyt raitiovaunun alle Helsingissä”. *Aamulehti* 21.8.1914.

370 ”Auto-onnettomuus Loimaalla”. *Hangon Sanomat* 14.10.1914.

371 ”Ihmishengen vaatinut auto-onnettomuus”. *Aamulehti* 28.9.1920.

372 Kaitanen ja Salmi 2000, 40. Turussa sattuneessa onnettomuudessa pahankuuloisia vammoja saanut tarjoilijatar Frida Arvidsson (s. 1877) lehtitietojen mukaan ”sittemmin täydellisesti parani”. Joissakin uutisissa hänet ehdittiin jo kertoa ”vainajaksi”. Autonkuljettaja sai Turun raastuvassa 300 markan sakot ”kovasta ajosta ja ruumiinvamman tuottamisesta”. ”Surkea automobiilionnettomuus Turussa”. *Karjalatar* 11.5.1911; ”Autonkuljettaja tuomittu 300 markan sakkoon”. *Uusi Suometar* 14.7.1911.

373 ”Kamala automobiilionnettomuus Pietarissa”. *Kansan Ääni* 17.3.1910.

miseksi. Yksityiskohdilla saatettiin myös mässäillä autovastaisessa hengessä, mutta tällaisen johtopäätöksen lukija sai tehdä itse aikaisemmin herätettyjen mielikuvien perusteella. Autojen määrän kasvaessa nopeasti 1920-luvulla, poliisi arveli kääntein tapahtuneen kesällä 1923³⁷⁴, uutisoinnissa tuntuisi aineiston perusteella tapahtuneen groteskien yksityiskohtien kertominen vähentyvän, kun auton kyydissä olon riskit alettiin ymmärtää. Esimerkiksi elokuussa 1925 Viipurin lähellä onnettomuuden uhri ”jäi puristuksiin auton alle saaden niin pahoja vammoja, että kohta niiden johdosta kuoli”.³⁷⁵ Pitkäaikaiseksi käytännöksi ei kaunistelematon kuolemansyyyn kuvaus jäänyt, se väistyi ymmärryksen kasvamisen myötä. Auto ei ollut vaarallinen vain sivullisille tienkäyttäjille, vaan jopa suuremmassa määrin autossa mukana oleville.

Vaikka vaaratilanneuutisoinnissa autoilijoita moitittiin paljon, niin onnettomuuden sattuessa oltiin armeliaampia. Onnettomuus uutinen oli viranomaislähteisiin (poliisi ja sairaanhoito) perustuva eikä toimittajat yleensä kirjoittaneet auki omia arvoarvostelmiaan niiden yhteyteen. Ehkä tässä tunnettiin myötätuntoakin, tapahtunut kuolema oli asianosaisten jotenkin käsiteltävä.

Käsitellyt kuolemaan johtaneet auto-onnettomuus uutiset

- ”Surullinen tapaturma Helsingissä”. *Aamulehti* 22.7.1914.
- ”Auto-onnettomuus Loimaalla”. *Hangon Sanomat* 14.10.1914.
- ”Auto syöksynyt jokeen”. *Aamulehti* 16.10.1914.
- ”Joensuun auto-onnettomuus”. *Aamulehti* 17.10.1914.
- ”Ihmishengen vaatinut auto-onnettomuus”. *Aamulehti* 28.9.1920.
- ”Auto-onnettomuus Viipurin pitäjässä”. *Länsi-Savo* 28.7.1922.
- ”Tuhoisa auto-onnettomuus Alatorniolla”. *Kaiku* 17.7.1923.
- ”Auto-onnettomuus Keiteleellä”. *Länsi-Savo* 23.7.1923.
- ”Auto-onnettomuus Suodenniemellä”. *Maaseudun Tulevaisuus* 2.8.1923.
- ”Kaamea auto-onnettomuus Sortavalassa”. *Länsi-Savo* 21.7.1924.
- ”Kaksi onnettomuutta Pieksämäellä”. *Länsi-Savo* 3.6.1925.
- ”Auto-onnettomuus Viipurin lähellä”. *Länsi-Savo* 17.8.1925.

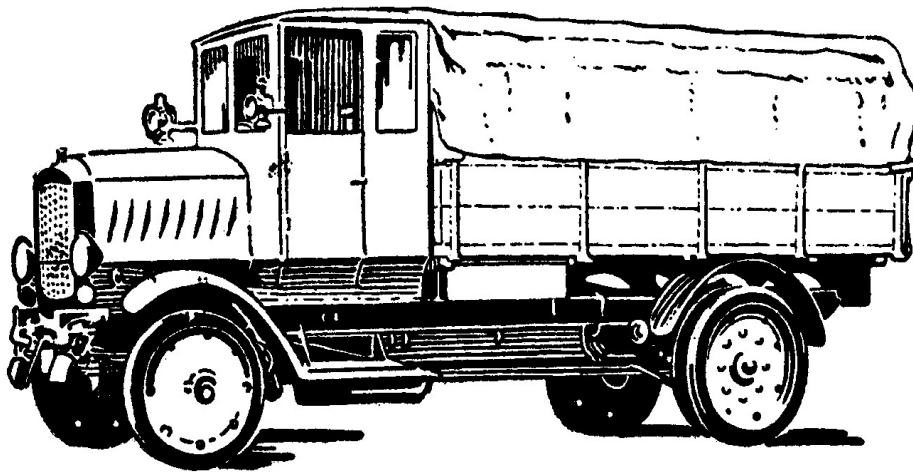
Muu auto-onnettomuus uutisointi

- ”Automobiilikilpailuissa Pariisin ja Madridin välillä”. *Raahen Lehti* 30.5.1903.
- ”Suomalainen automobiilionnettomuudessa Pohjois-Amerikassa”. *Kansan Lehti* 9.6.1903.
- ”Suomalainen voittanut amerikalaiset painonnostossa”. *Suomen Kansa* 12.8.1903.
- ”Automobiili-liike Kemi-Kemijärvi väliselle maantielle”. *Kaiku* 1.8.1906.
- ”Onni saada olla lihava”. *Suomalainen* 16.9.1907.
- ”Miten eläviä kuvia valmistetaan”. *Uusimaa* 27.4.1908.
- ”Automobiili aiheuttanut tapaturman”. *Kansan Lehti* 22.7.1908.
- ”Kamala tapaus”. *Kaikuja Kajaanista* 6.10.1908.
- ”Automobiilijuttu”. *Tampereen Sanomat* 21.10.1908.
- ”Hirttäytynyt”. *Suur-Savo* 14.7.1909.
- Ilotulite ilmoitus. *Helsingin Sanomat* 24.8.1909.

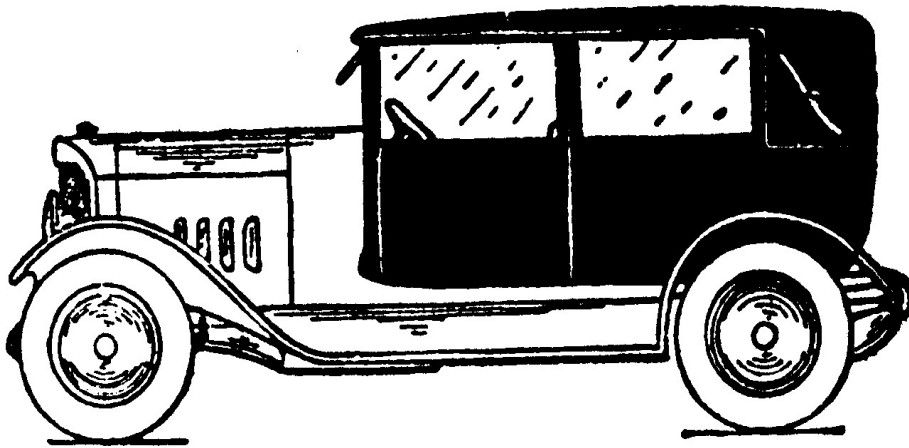
374 ”Autoliikenteestä”. *Suomen poliisilehti* 15/1923.

375 ”Auto-onnettomuus Viipurin lähellä”. *Länsi-Savo* 17.8.1925.

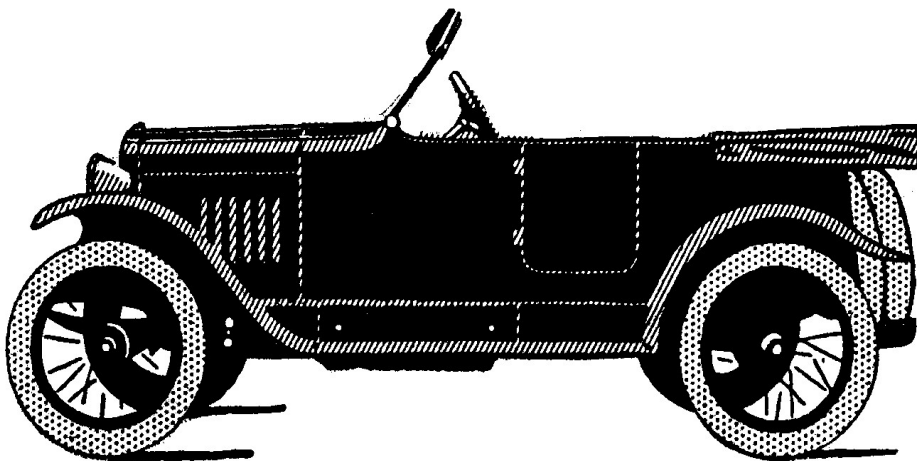
"Ikävä onnettomuus". *Työläinen* 1.10.1909.
Elokuvailmoitus. *Tampereen Sanomat* 1.3.1910.
"Kamala automobiilionnettomuus Pietarissa". *Kansan Ääni* 17.3.1910.
"Paloja". *Haminan Lehti* 20.8.1910.
"Surkea automobiilionnettomuus Turussa". *Karjalatar* 11.5.1911.
"Autonkuljettaja tuomittu 300 markan sakkoon". *Uusi Suometar* 14.7.1911.
"Autohurjastelua Janakkalassa". *Aamulehti* 21.8.1914.
"Lapsi jäänyt raitiovaunun alle Helsingissä". *Aamulehti* 21.8.1914.
Elokuvailmoitus. *Sosialisti* 5.11.1910.
"Autoliikenteestä". *Suomen poliisilehti* 15/1923.
"Kaksi autoa yhteen". *Maaseudun Tulevaisuus* 7.8.1924.
"Auto-onnettomuuksien syitten selvittäminen". *Suomen poliisilehti* 20/1924.



Kuormavaunu.



Umpivaunu.



Avovaunu.

Kuva 13. 1920-luvun alun autotyyppejä. Lähde: *Pieni tietosanakirja I*. Otava, Helsinki 1925, 258.

4 REISSUN JÄLKEEN

Kurt Möser, Tom McCarthy ja Gijs Mom ovat tahoillaan koettaneet tavoittaa autoilun syntyä, autoilua harjoittavan ihmisen keskeistä ajatusta toimintansa laadusta. Oma suosikkini on Tom McCarthyn 1920-luvulta löytämä lausunto. Musta alabamalainen vuokraviljelijä Ned Cobb totesi, että jos hänellä oli varaa ostaa auto, ja hän tarvitsi autoa, niin kenelläkään ei ollut siihen mitään sanomista.³⁷⁶ Tietenkin Cobbin autonhankintaan oli monella ja paljon sanomista, mutta pohjimmiltaan omassa yksityisessä ”liikennejärjestelmässä” on kyse juuri tästä. Tällaista ajattelua ei sovi viedä ajassa taaksepäin, koska se on syntynyt historiallisen kehityksen myötä. Myöhemmin omien yksilöllisten liikkumistarpeiden täyttäminen henkilöautolla johti suuriin ongelmiin, koska julkiset tiet olivat täynnä muita omien yksilöllisten tarpeiden täyttäjiä. Henkilöauto ei ollut 1800-luvulla lentokoneen tai avaruusrakettin kaltainen tulevaisuuden ”välttämättömyys”, joka olisi osattu kuvitella osaksi tulevaa aikaa. Auto tuli osaksi näitä visioita vasta kun se oli nykyaikaisessa mielessä keksitty.

Auton käyttöönottoa Suomessa ei voi selvittää auto autolta, vaikka se muutamien ensimmäisten vuosien osalta olisikin valaisevaa. Aika monta autoilijaa ja autoilun edistäjää kuitenkin tunnetaan. Suomessa alkuvuosien kärkenä oli uuden ajoneuvon yleistä hyötyä tuovien ominaisuuksien korostaminen. Victor Forselius ehdotti vuonna 1899 linja-auton hankkimista Turun paikallisliikenteeseen raitiovaunun rinnalle ja aloitti Benzien maahantuonnin seuraavana vuonna. 1901 hän vetosi kyytilaitosta hoitaviin yrittäjiin, että he alkaisivat kuljettamaan matkustajia hevosten sijaan autoilla. Nämä yritykset eivät onnistuneet, suomalaiset eivät tuossa vaiheessa olleet valmiita vain korvaamaan hevosia. Samasta kertoo Suomessa käytössä olleiden maantieteveturien ja lokomobiilien vähäinen määrä. Vasta vuoden 1905 tienoilla muualta maailmasta tulevat tiedot auton hyötykäyttömahdollisuuksista olivat niin vakuuttavia, että suomalaiset laajemmin alkoivat hankkia autoja. Keväällä 1906 haettiin ammattiautoilulupia laajasti ympäri Suomen.

Suomen varakas ja kansainvälinen maa-aateli tutustui autoihin ja autoiluun pääosin Ranskassa, Pariisissa ja Côte d’Azurin alueella. Nämä paikat Kurt Möser on nimennyt autoilun synnyinseuduiksi. Kotimaahan hankittuja autoja ei välttä-

376 McCarthy 2007, 77.

mättä tuotu lainkaan. Mieluimmin koneistettiin ja nykyaikaistettiin omia viljelyksiä ja tehdaslaitosten kuljetuksia.

Kokonaisuutta ajatellen Suomessa jo autoilun mahdollisuus ja sen tuomat muutokset sosiaalisiin suhteisiin saivat ihmiset toimimaan. Maantiet (ja kadut) olivat yhteistä julkista tilaa, jonka käytöstä "kaikilla" oli jonkinlainen käsitys. Olihan maanteiden ylläpitämisen kustannusten jakaminen ollut jo vuosikymmeniä julkisen keskustelun aiheena. Tutkimuskysymykseksi hahmottelemani ajatus 1800-luvun näkökulmasta, autoilun sovittamisesta osaksi vallitsevaa liikennejärjestelmää, osoittautui alusta alkaen vinoksi. Periaatteessa auto olisi voinut korvata hevosen ja muuten liikennejärjestelmän rakenteet olisivat jääneet ennalleen, mutta käytännössä auto muutti alan toimijoiden välisiä suhteita, mikä heijastui eri tavoin koko järjestelmään. Autoa ei sovitettu olemassa olleeseen liikennejärjestelmään, vaan kyse oli alusta alkaen uuden liikennejärjestelmän ja yhdyskuntamallin syntymisestä autoilun ehdoilla.

1800-luvun näkökulma, pohdinta auton soveltuvuudesta osaksi ennen autoja vallinneeseen maaliikennejärjestelmään, osoittautui autoilun uusien elementtien, nopeuden ja vapauden paljastajaksi. Nopeus ja vapaus eivät kuitenkaan olleet pelkästään autojen ominaisuus, vaan jo polkupyörä oli tutustuttanut monet näihin. Tämän autoilun puolen tarkemmin selvittäminen edellyttäisi suomalaisen polkupyöräilyn laajempaa tutkimusta. Nykyisin aiheetta on sivuttu vain muutamissa artikkeleissa, akateeminen yleisesitys polkupyöräilystä on tekemättä. Polkupyöriä varten luotuja viranomaiskäytäntöjä sovellettiin myös kaduille ja maanteille tullessiin autoihin.

Tämä johdanto-osan alussa lyhyesti esitellyt monet teoriat ovat pitkin matkaa auttaneet selittämään kehityskulkua. Maantiet ja kadut ymmärrettiin yhteismaaksi, jonka käyttöä ei voitu kieltää keneltäkään, käyttöä voitiin ainoastaan ohjata. Suomen senaatin talousosaston lisäksi sama kanta oli otettu lähes kaikkialla muuallakin, vain yksi Sveitsin itäinen kantoni päätyi toisenlaiseen ratkaisuun. Suomalaisista vain harva ymmärsi tämän päätöksen perimmäisen sisällön, joten moni haki viranomaisilta "lupaa" liikennöintiin tai ammattiautoiluun. Kun kaikki hakijat saivat "luvan", niin autoilu ymmärrettiin julkisen vallan suositteluksi, Joseph Schumpeterin ajattelemaksi maksimaalisen yhteiskunnallisen arvostuksen saaneeksi tavaksi liikkua. Kun Suomen ensimmäinen eduskunta otti komiteamietinnössä autoihin myönteisen kannan, niin kulkuväline oli "valtion suosittelu" olivat viranomaiset sitä ajatelleet tai eivät.

Paikallisesti autoilulle laadittiin erillisiä liikennesääntöjä. Näin autoilu näyttyi muusta liikenteestä erillisenä toimintana, ja se alkoi sosiaalisten konstruktioiden myötä rakentua sellaiseksi. Autonkuljettajaa eivät välttämättä koskeneet samat säännöt kuin hevoskuskia, tämän saivat ainakin tamperelaiset vossikkat henkilökohtaisesti kokea. Ajurille poliisi saattoi kirjoittaa suoraan sakot, mutta autokusi oli haastettava käräjille kolttosistaan.

Autoilu vaati ympärilleen uudenlaisia palveluja. Kun niitä alkoi rakentua, vahvistui yhteiskunnan sitoutuminen valittuun perusteknologiaan, laajaan teknologiseen järjestelmään. Polku oli valittu ja siitä oltiin jatkossa riippuvaisia. Yhteiskehitysvaiheessa polttomoottoriautoon alettiin siirtää hyväksi havaittuja ominai-

suuksia kilpailevista teknologioista, erityisesti niitä, jotka olisivat saattaneet johtaa polun vaihtamiseen.

Frank W. Geels jatkanut useita aikaisempia teorioita yhdistelevän (esimerkiksi aiemmin mainitut SCOT ja MLP) oman sosioteknologiaan ja yhteiskehitykseen perustuvan teoriansa kehittämistä.³⁷⁷ Geelsin tekemä teorioiden yhdisteleminen yhdeksi kokonaisuudeksi kuvastaa sitä miten monimutkainen ja sotkuinen laaja teknologinen muutos onkaan. Tähän teoriaryppäeseen on relevanttien lisäyksien tai huomioiden tekeminen vaikeaa. Yksittäisten, pienten toimijoiden merkitystä on Geels on tarkentanut vuonna julkaistussa artikkelissa³⁷⁸. Laajan liikennejärjestelmän muutoksen aloittanut, nopeasti eri yhteyksiin levinnyt luova teknologinen ajatusmalli on saattanut syntyä yhteiskuntarakenteiden millä tasolla tai ihmisryhmässä tahansa. Samansuuntainen ajatus on saattanut syntyä useassa paikassa yhtä aikaa. Muutoksen moniulotteisuutta lisää se, että ajatuksen on pitänyt syntyä juuri otolliseen aikaan.

Affektien käyttäminen apuvälineenä on johdattanut useisiin paikkoihin ja tilanteisiin, jossa on otettu kantaa autoiluun. Periaatteessa autoiluun on suhtauduttu positiivisesti, mutta sen mahdollisia vaikutuksia omaan ryhmään ja asemaan yhteiskunnassa on alettu pohtia. Yksi konkreettinen asia, johon autojen mahdollinen laajempi käyttö Suomessa jo ajatuksena vaikutti, oli maanteiden ylläpitokus-

-
- 377 Esimerkiksi F. Geels & J. J. Deuten, Local and Global Dynamics in Technological Development: A Socio-cognitive Perspective on Knowledge Flows and Lessons from Reinforced Concrete. *Science and Public Policy* 33(2006):4, 265–275; F. W. Geels, Major System Change Through Stepwise Reconfiguration: A Multi-level Analysis of the Transformation of American Factory Production (1850-1930). *Technology in Society* 28(2006):4, 445–476; F. W. Geels, Transformations of Large Technical Systems: A Multi-level Analysis of the Dutch Highway System (1950-2000). *Science Technology and Human Values* 32(2007):2, 123–149; F. W. Geels, Ontologies, Socio-technical Transitions (to Sustainability), and the Multi-level Perspective. *Research Policy* 39(2010):4, 495–510; F. W. Geels, A Socio-technical Analysis of Low-carbon Transitions: Introducing the Multi-level Perspective into Transport Studies. *Journal of Transport Geography* 24(2012), 471–482; B. Turnheim & F. W. Geels, Regime Destabilisation as the Flipside of Energy Transitions: Lessons from the History of the British Coal Industry (1913-1997). *Energy Policy* 50(2012), 35–49; F. W. Geels, Regime Resistance Against Low-Carbon Transitions: Introducing Politics and Power into the Multi-Level Perspective. *Theory, Culture & Society: explorations in critical social science* 31(2014):5, 21–40; F. W. Geels & C. CR. Penna, Societal Problems and Industry Reorientation: Elaborating the Dialectic Issue LifeCycle (DILC) Model and a Case Study of Car Safety in the USA (1900-1995). *Research Policy* 44(2015):1, 67–82; C. CR. Penna & F. W. Geels, Climate Change and the Slow Reorientation of the American Car Industry (1979-2018): An Application and Extension of the Dialectic Issue LifeCycle (DILC) Model. *Research Policy* 44(2015):5, 1029–1048; C. Roberts & F. W. Geels, Public Storylines in the British Transition from Rail to Road Transport (1896–2000): Discursive Struggles in the Multi-Level Perspective. *Science as Culture* 27(2018):4, 513–542; B. Turnheim & F. Geels, Incumbent Actors, Guided Search Paths, and Landmark Projects in Infra-system Transitions: Re-thinking Strategic Niche Management with a Case Study of French Tramway Diffusion (1971-2016). *Research Policy* 48(2019):6, 1412–28; C. Roberts & F. W. Geels, Conditions and Intervention Strategies for the Deliberate Acceleration of Socio-technical Transitions: Lessons from a Comparative Multi-level Analysis of Two Historical Case Studies in Dutch and Danish Heating. *Technology Analysis and Strategic Management* 31(2019):9, 1081–1103.
- 378 F. W. Geels, Micro-foundations of The Multi-level Perspective on Socio-technical Transitions: Developing a Multi-dimensional Model of Agency Through Crossovers Between Social Constructivism, Evolutionary Economics and Neo-institutional Theory. *Technological Forecasting and Social Change* 152(2020), article n:o 119894.

tannusten kohdentuminen. Vuoden 1918 tielailla kustannukset siirtyivät valtion hoidettaviksi, osaltaan päätöstä vauhditti Haminassa 1910 puutteellisten tiemerkintöjen vuoksi tapahtunut auto-onnettomuus. Oikeus totesi tienpitäjän velvolliseksi korvaamaan autolle aiheutuneet vahingot. Pitkään, kaukaa 1800-luvulta yhteiskunnallista keskustelua aiheuttanut tiekiista ratkesi autoilun ensiaskeleiden, koeajojen myötä. Tiet katsottiin kaikille tarpeellisiksi, eikä ainoastaan talonpojille ja teollisuuslaitoksille, joiden vastuulla ylläpitokustannukset aikaisemmin olivat.

Liikenne oli 1800-luvulla ja vielä 1900-luvun alussa käsitetty paikallishallintojen säädeltäväksi asiaksi. Eri puolille Suomea 1900-luvun alussa syntyi lääni- ja kuntakohtaisia järjestyssääntöjä, jotka sisällöltään poikkesivat toisistaan. Osin järjestyssääntöjen pykälät määräisivät jopa toisilleen vastakkaisia liikennesääntöjä. Eniten vaihtelua oli autonkuljettajan ikärajoissa ja korkeimmissa sallituissa nopeuksissa. Autoilun kieltäminen ei ollut mahdollista, jo vuonna 1900 Senaatin talousosasto oli todennut, että moottoriajoneuvolla saa liikkua Suomen teillä. Viranomaisten valta rajoittui liikenneturvallisuuden takaamiseen. Kun autoilu oli, tai ainakin sen oletettiin olevan, nopeaa liikkumista paikkakunnalta toiselle, niin yhtenäisten sääntöjen tarve korostui. Koko maata koskevat autoilua koskevat säännöt astuivat voimaan lokakuussa 1922.

Autot vaikuttivat paikallisiin järjestyssääntöihin myös epäsuorasti. Helsingissä vuonna 1913 rauhoitettiin kaupungin yöelämää terveydellisistä syistä kieltämällä kovaääninen autoilu, raitioteiden vuorot ja muun muassa mattojen tampaaminen tiettyinä kellonaikoina.

Perinteisen kyytilaitoksen käyttöön autoa ei ennen 1920-lukua otettu kuin muutamassa kievarissa. Näissäkin tapauksissa auto melko nopeasti siirrettiin uudelle liikennevälineelle luontevampiin käyttötarkoituksiin, joko taksiksi tai linjaliikenteeseen. Vuoden 1905 jälkeen maailmalta kantautuneet uutiset linja-autojen uusista malleista saivat muutamat yrittäjät kokeilemaan kaukoliikennettä. Linja-autolinjaa kokeiltiin Kemi – Rovaniemi (– Kemijärvi) ja Turku – Uusikaupunki -linjoilla. Kumpikin reitti oli vallinneessa liikennejärjestelmässä jäänyt huonolle huomiolle. Jos linja-autot olisivat toimineet niin kuin piti, matka-aika noilla väleillä olisi lyhentynyt huomattavasti. Niin ei kuitenkaan käynyt. Linja-autoliikenne alkoi juna- ja höyrylaivaliikennettä täydentävinä lyhyinä paikallislinjoina³⁷⁹, jatko-yhteyksinä, kunnes 1930-luvulle tultaessa maanteiden ja kaluston parannuttua alkoi menestyksekkäästi kilpailla kaikkien muiden liikennemahdollisuuksien kanssa.

Autot tulivat tutuiksi eri puolilla Suomea lähinnä liike-elämän eliitin alkaessa käyttää henkilöautoja liikennetarpeidensa täyttämiseksi. Samalla auto tarjosi mahdollisuuden vapaampaan, suunnittelemattomampaan liikkumiseen, mahdollisuuden olla siellä missä tapahtui. Helsingissä keskiluokkaisempi autonkuljettajan palkannut autonomistaja saattoi laittaa autonsa taksiksi virka-ajakseen. Pyhänseutuina autolla pystyi tekemään retken kaupungin ulkopuolelle normaalin liikkuma-alueen ulkopuolelle. Vuosiin 1911-1914 mennessä autot olivat levinneet ympäri

379 Esimerkiksi Mäkelä ja Viitaniemi 1978, 115; Mikko Manka, Näsijärven laivayhtiöt ja linja-autoliikenteen nousu 1918–1939. *Tekniikan Waiheita* 2008:3, 5–12; Jussi Kivinen, *Sisävesien mikrotonnisto – Pienet höyrylaivat Suomen ja erityisesti Kainuun sisävesiliikenteessä 1870-luvulta 1960-luvulle*. Jyväskylän yliopisto, Jyväskylä 2016, 224.

Suomen. Lähdeaineistojen vuoksi kaupunkilaisten autojen käyttö on tutkimukselle tutumpaa kuin maaseudulla asuneiden. Helsingistä tai Turusta katsottuna hyvinkin syrjäisillä seuduilla saattoi olla yllättäviä autokeskittymiä. Esimerkiksi Pohjois-Suomessa vuonna 1915 suurin automäärä oli Kuolajärven (nykyinen Salla) Kursun kylällä.³⁸⁰ Alue oli maaliikenteen varassa ja vaurastui suurilla metsähakkuilla. Autojen hankinnan voi nähdä sekä rikastumisen tuomana rahankäyttönä että investointina alueen liikenneolosuhteisiin, luultavasti hankinnoissa yhdistyivät molemmat motiivit. Matkojen ajallisella lyhentymisellä oli myös merkityksensä.

Taulukko 2. Autoilun vaiheita aikajanalla

Aika	Maailmalla	Suomessa	Säädöstö
1830-luku	Höyryvaunut		
1860-luku	Kevyet höyryvaunut	1860 Topelius kirjoittaa kuumailmavaunuista 1871 maantieteveturi Annikki	
1880-luku	Sähköauto Polttomoottoriauto		
1890-luku	Kilpa-ajot Huviajelut Sähköautotaksit 1896 Ensimmäinen kuolonkolari (Iso-Britannia)	Raitiotiet Helsinkiin ja Turkuun 1898 Collinin veljesten höyrytraktorit 1899 Victor Forselius ehdottaa omnibussia Turkuun	
1900-luku	1901 Kuningas Leopold II saa ylinopeus-sakot	1900 Forselius tuo Turkuun ensimmäisen auton, Benzin 1901 Forselius ehdottaa autoa kyytilaitoksen käyttöön 1902 Linderin Mors 1903 von Nottbeckien höyryauto	1900 Senaatin talousosasto päättää, että moottoriajoneuvoilla saa liikua Suomen teillä 1903 Oulussa kielletään autoilla ajaminen puistoissa

380 OMA, Oulun lääninkanslian arkisto, Luettelot asukkaiden lukumäärästä, omaisuuden määrästä ja laadusta v. 1916, Hc4:2.

	<p>1905 Hyötykäyttöautot</p> <p>1906-1912 "kuljettajaongelma" New Yorkissa</p> <p>1907 Luksusautomarkkinat kyllästyvät</p> <p>1908 Ensimmäinen auto Etelänapamanteerella</p> <p>1908 Fordin T-malli</p> <p>1909 Futuristinen manifesti</p>	<p>1905 Ensimmäinen kuorma-auto</p> <p>1905 Sergei Nikolajeff jr aloittaa autojen maahantuonnin</p> <p>1905 Turku – Uusikaupunki -linjaliikenneyritys</p> <p>1906 Talous- ja virkaeliitti alkaa laajemmin havaita auton statusarvon</p> <p>1906 Julkaistaan jatkokertomus Helsingistä vuonna 2000</p> <p>1907 Kemi – Rovaniemi – Kemijärvi -linjaliikenne epäonnistuu</p> <p>1909 Helsingin paloauto (sähkömoottorilla)</p>	<p>1906 Linjaliikennesäännöt Oulun läänin</p> <p>1906 Taksiautoilun säännöt määritellään useissa kaupungeissa</p> <p>1909- Liikennesäännöt useimpiin lääneihin</p>
1910-luku	<p>Lukuisia uusia käyttäjäryhmiä</p> <p>1911 Keksitään miten sähköstartti siirretään myös polttomoottoriautoihin</p>	<p>1910 Puutteellisten tiemerkintöjen vuoksi tapahtunut auto-onnettomuus Haminassa</p> <p>1910 Viipurin raitiotie</p> <p>1911 Vaasan Pika-Ajurien Automobiiliosuuskunta</p> <p>1911 Oulun Automobiili Oy</p> <p>1913 Helsingin yöllistä liikettä rauhoitetaan</p> <p>1913 Kemijärven autoosakeyhtiö</p> <p>1914 Haapajärven Autoosakeyhtiö</p> <p>1914 Ensimmäinen kuolonkolari Suomessa</p>	<p>1911-14 Kaupunkien ja läänien ammattiautoilu- ja liikennesääntöjä uusitaan</p>

		1914 Eino Leinon <i>Pankkiherrat</i> ilmestyy	
		1914 Ensimmäinen maailmansota, autojen pakko-ostot 1916 Autoilu Suomessa käytännössä loppuu	
		1918 Autojen maahan-tuonti on jälleen sallittu	1918 Tielaki 1918 Uusittu kyytilaki
1920-luku	Monikäyttöinen maantieauto syntyy	1922 Valtakunnallinen autojen rekisteröinti ja ajo-opetus	1921 Postiautoliikenne alkoi 1922 Asetus automobiililiikenteestä

Ensimmäisen maailmansodan syttyminen keskeytti autoilun kehityksen, ja suomalainen autokanta pakko-ostettiin suurelta osin Venäjän armeijan käyttöön. Polttoainepulan vuoksi maahan jääneet autot jäivät varastoihin. Kehitys jatkui sodan aikana tapahtuneen moottoriajoneuvojen nopean teknologisen kehityksen siivittämänä vuonna 1919 ja pääsi seuraavaan vaiheeseen 1920-luvun lopulla. Tuota tämän tutkielman aikarajauksen yli menevää kehitystä kuitenkin määrittä ennen maailmansotaa koettu ja sen perusteella tehdyt viranomastoimet. Jo varhaisissa ajanviettelukemistojen autoilunarratiiveissa korostunut autojen vastustaminen oli pikemminkin tien tasoittamista modernille elämälle. Uudet kulkuvälineet huomiointiin pääsääntöisesti positiivisesti ja uusia sääntöjä saatiin aikaiseksi melko nopeaa vauhtia. Samanlaista kehitystä oli maailmalla, esimerkiksi Italian Torinossa ja Uuden Seelannin Dunedinissa. Vastaanoton taso ja tyyli vaihtelivat paikkakunnittain niin maailmalla kuin Suomessakin. Uuden liikenneteknologian käyttöönotto sujui Suomessa pääasiassa liikenteen pelisääntöjä uudelleen sovitellen. Sitkeimpiä ristiriitoja synnyttivät teollisuuslaitosten suuret kuorma-autot, tämä osaltaan vaikutti siihen, etteivät raskaiksi ja hitaiksi mielletyt höyryautot yleistyneet. Henkilöautojen ja hevosten aluksi vaikeat kohtaamiset teillä helpottuivat kohtalaisen nopeasti hevosten ja niiden ohjaajien tottuessa uusiin liikkujiin. Jo ennen ensimmäistä maailmansotaa auto vakiintui joidenkin ryhmien kesäkausien kulkuvälineeksi. Taustalla oli etenkin liikennemäärän suuri kasvu, liikennetarpeiden täyttämiseksi piti ottaa käyttöön kaikki mahdolliset keinot vaikkakaan noin tuhannella autolla ei vallinneen liikennejärjestelmän ja kansantalouden kannalta ollut suurta merkitystä. Autojen kuljetuskapasiteetti kasvoi erittäin paljon 1910-luvun aikana osana sotilasteknologian kehitystä³⁸¹, mutta tämä heijastui Suomen teille vasta 1920-luvun aikana.

381 Nykänen 2019, 42.

Palataan lopuksi alussa esitettyihin Geelsin laajojen teknologisten muutosten vaiheisiin:

- 1) uudelle tavalle on markkinoilla tarve
- 2) uudet teknologiat kehittyvät ja eriytyvät
- 3) laaja leviäminen, läpimurto markkinoilla
- 4) uusi teknologinen järjestelmä korvaa vanhan

Suomessa vuoteen 1918 mennessä päästiin ensimmäinen vaihe loppuun eli autoilu oli saanut hyväksynnän poliitikoilta ja viranomaisilta, sekä tarjoamansa nopeuden kautta oli laajemminkin yhteiskunnallisesti hyväksytty tietyin ehdoin. Toisesta vaiheesta oli otettu pari ensimmäistä askelta, muutamissa pienissä piireissä auto oli jo omaksuttu käyttöön.

Edessä oli paljon, ja nopeassa tahdissa.

5 LÄHTEET JA KIRJALLISUUS

5.1 Arkistot

Suomen Elinkeinoelämän Keskusarkisto (ELKA), Mikkeli

-Oy Tampella Ab

Kustannuslaskentakirjat 1907-1909 (Automobiler).

-Oy Suomen Valtamerentakainen Kauppa Ab

Inventaario 1922.

Kansallisarkisto

Helsingin toimipiste

-Helsingin poliisilaitos, liikenneosasto, Privata automobiler, Bh III:1.

-Helsingin raastuvanoikeuden arkisto, II osasto 1907, Ca:78.

-Talousosaston registraattorinkonttorin arkisto

Valitusdiaari 1899, Ac:2.

Talousosaston yhteisistuntopöytäkirjat XI 1900, Ca:493.

Hämeenlinnan toimipiste

-Uudenmaan lääninhallituksen kanslian arkisto, Autolla tai hevosella liikkumista koskevia anomuksia, Em:4.

Joensuun toimipiste

-Joensuun poliisin I arkisto, Autoluettelot, Bdb:1.

-Joensuun maistraatin arkisto, Luettelot hevosten ja ajoneuvojen tarkastuksesta, Hd:8.

-Kuopion poliisilaitoksen arkisto

Sekalaiset luettelot 1904-1921

Luettelo Kuopion kaupungissa olevista hevosista v. 1914, I Bi:1.

Mikkelin toimipiste

- Savonlinnan poliisilaitoksen arkisto (vanha osa), Luettelo liikettä harjoittavista automobieleista, I Bl:1.
- Valkealan nimismiespiirin arkisto
 - Kirjetoistheet, I Da:7.
 - Karja- ja hevoslueletot 1917, I Ba:1.

Oulun toimipiste

- Oulun maistraatin I arkisto, Varsinaiset pöytäkirjat 1906, BI:119.
- Oulun maistraatin II arkisto
 - Päiväkirjat Oulun kaupungin kyytiasemaa varten, Ea:1.
 - Diaario Oulun maistraatille annetuista ilmoituksista kaupparekisteriin, Ae2:1.
- Oulun lääninkanslian arkisto (OLKA)
 - Kirje- ja päätöskonseptit 1923, Da:181.
 - Päätöskonseptit I osasto 1911, Db:128.
 - Salaisten asioiden diaari 1914-1916, Ad:2.
 - Luettelot asukkaiden lukumäärästä, omaisuuden määrästä ja laadusta v. 1916, Hc4:2.
- Oulun kaupungin poliisilaitoksen arkisto (OKPA)
 - Liikennetoimisto, Luettelo vuokra-automobiileista Oulussa ja Luettelo yksityisten omista-mista automobiileista Oulussa, Bc:1.
 - Kansliaosasto, Luettelo Oulun kaupungissa olevista yksityisten ja vuokra-automobiilien omistajista, joita on kielletty toistaiseksi kulettamasta omistamaansa autoa kaupunkialueen ulkopuolella ilman poliisin joka kerta erittäin antamaa lupaa 24.11.1915, B:1.
 - Kansliaosasto, Luettelo Oulun kaupungissa löytyvistä automobiileista 26.7.1916, B:1.
- Limingan nimismiespiirin arkisto, Majatalopäiväkirjat 1909-1938, HII:1-9.
- Kauppahuone A. A. Ensio, Oulun Auto Oy:n arkisto.

Helsingin kaupunginarkisto, Helsinki

- Tilastotoimiston arkisto, Kiinteistökartisto, Kaupunginosa 11 (Kallio), DXXVIh 11.

5.2 Painetut lähteet

- Asetus automobiiliikenteestä. Asetuskokoelma 237/1922.
- Handlingar röröande föreslagna ordningsregler för automobiltrafik i Helsingfors stad. Helsingfors stadsfullmäktiges tryckta handlingar/Helsingin valtuuston painetut asiakirjat 28/1906.
- Helsingin kaupungin tilastollinen vuosikirja 11. 1915. Helsingin kaupungin tilastokonttori, Helsinki 1917, taulukko 304.
- Helsingin kaupungin tilastollinen vuosikirja 1915. Helsinki 1917.
- Journal of Transport Historyssä julkaistut vuosibibliografiat: Transport Bibliography. *The Journal of Transport History* 1954:3, 188-189; Transport Bibliography. *The Journal of Transport History* 1955:1, 53-55; Transport Bibliography. *The Journal of Transport History* 1956:3, 182-183; Transport Bibliography. *The Journal of Transport History* 1957:1, 55-56; Transport Bibliography. *The Journal of Transport History* 1958:3, 168-169; Transport Bibliography. *The Journal of Transport History* 1959:1, 56-57; Transport Bibliography. *The Journal of Transport History* 1960:3, 187-188; Transport Bibliography. *The Journal of Transport History* 1961:1, 54-55; Transport Bibliography. *The Journal of*

Transport History 1962:3, 190-191; Transport Bibliography. *The Journal of Transport History* 1963:1, 56-57; Transport Bibliography. *The Journal of Transport History* 1964:3, 189-191; Transport Bibliography. *The Journal of Transport History* 1965:1, 57-59; Transport Bibliography. *The Journal of Transport History* 1966:3, 183-185; Transport Bibliography I. Publications on the History of Transport in British Periodicals, 1966-1969. *The Journal of Transport History* 1971:1, 51-62; Transport Bibliography. *The Journal of Transport History* 1971:2, 116-125; Transport Bibliography. *The Journal of Transport History* 1972:4, 250-256; Transport Bibliography. *The Journal of Transport History* 1973:2, 116-121; Transport Bibliography. *The Journal of Transport History* 1974:4, 239-243; Bibliography of Transport in Current Periodicals (compiled by George Ottley). *The Journal of Transport History* 1975:2, 119-126; Bibliography of Transport in Current Periodicals (compiled by George Ottley). *The Journal of Transport History* 1976:4, 286-293; Bibliography of Transport in Current Periodicals (compiled by George Ottley). *The Journal of Transport History* 1977:2, 113-118; Bibliography of Transport in Current Periodicals (compiled by George Ottley and Stephen Rawlinson). *The Journal of Transport History* 1978:4, 244-248; Bibliography of Transport in Current Periodicals (compiled by George Ottley and Stephen Rawlinson). *The Journal of Transport History* 1979:2, 122-127; Gerard Turnbull, Bibliography of Transport in Other Periodicals, 1979-1980. *The Journal of Transport History* 1982:1, 78-86; Gerard Turnbull, Bibliography of Transport in Other Periodicals, 1981-1982. *The Journal of Transport History* 1983:2, 77-82; Gerard Turnbull, Bibliography of Transport in Other Periodicals, 1983-1984. *The Journal of Transport History* 1985:2, 71-78; P.J. Cain, Bibliography of Transport in Other Periodicals, 1985-1986. *The Journal of Transport History* 1987:2, 202-209.

Järjestyssäännöt automobiililiikenteelle Helsingin kaupungissa. Uudenmaan läänin lääninhallituksen yksissä neuvoin maistraatin kanssa vahvistamat elokuun 26 päivänä 1911. Helsingin kaupungin kunnallinen asetuskokoelma 1914, s. 413-417.

Järjestyssääntöjä Turun kaupungin automobiililiikenteelle. Julkaistu Åbo adresskalender - Turun osotekalenteri 1911, V osa, 66-69.

Kaupparekisteri, toimialahaku. <http://www.virre.prh.fi> [Luettu 23.4.2013]

Keisarillisen Majesteetin Armollinen esitys Suomen Kansaneduskunnalle ynnä Elinkeinolain ehdotus. N:o 16/1907.

Kertomus Helsingin kaupungin kunnallishallinnosta 26. 1913. Helsingin kaupungin tilastokonttori, Helsinki 1917, 238-239.

Komitealta, joka on asetettu tekemään ehdotusta kyydinpitoa ja kestikievaritaloja koskevaksi muuttetuksi lainsäädännöksi. Komiteanmietintö 1903:4.

Kyytilaki 140/1918.

Laki elinkeinon harjoittamisen oikeudesta, 122/1919.

Laki- ja talousvaliokunnan mietintö N:o 1 Keisarillisen Majesteetin Suomen Eduskunnalle kyyti-toimesta antaman armollisen esityksen johdosta (LTVM 1/1908).

Ordningsregler för automobiltrafik i Helsingfors stad. Fastställda af Guvernören i Nylands län, i samråd med Magistraten, den 22 juli 1907. Kommunal författningssamling för Helsingfors. Supplement 1902-1907, s. 69-72.

Suomen virallinen tilasto (SVT) 1A Tuontitilasto 1900-1925.

Suomen virallinen tilasto (SVT): Moottoriajoneuvokanta [verkkojulkaisu]. ISSN=1798-856X. Helsinki: Tilastokeskus [viitattu: 27.1.2016]. Saantitapa: <http://www.stat.fi/til/mkan/tau.html>

Suomen virallinen tilasto (SVT): Tieliikenneonnettomuustilasto [verkkojulkaisu]. ISSN=1798-758X. Helsinki: Tilastokeskus [viitattu: 16.1.2016]. Saantitapa: <http://www.stat.fi/til/ton/lin.html>

Tielaitoksen kehittäminen ja sen rahoitus. Tielaitoskomitean mietintö, Helsinki 1954.

Valtioneuvoston päätös automobiilien ja moottoripyörien rekisteröimisestä ja katsastuksesta. Asetuskokoelma 117/1922.

Valtiopäivät 1910. Pöytäkirjat 22.4.1910.

5.3 Kirjallisuus

- Agapetus, *Akkojen kauhuna eli tuumailuja tuulilasin takaa*. Kolmas painos. Otava, Helsinki 1931.
- Ahonen, Kalevi, *Joensuun kaupunki 1848–1920*. Joensuun kaupunki, Joensuu 1985.
- Ahonen, Sirkka, *Historian suuret ja pienet kertomukset*. *Tieteessä tapahtuu* 1997:1, <http://www.tieteessatapah-tuu.fi/197/ahonen.html>
- Ahtiainen, Pekka ja Tervonen, Jukka, *Menneisyyden tutkijat ja metodien vartijat – Matka suomalaiseen historiankirjoitukseen*. SHS, Helsinki 1996.
- Airaksinen, Timo, *Tekniikan suuret kertomukset. Filosofinen raportti*. Otava 2003.
- Alanen, Aulis J., *Liikenne ja kulkuväylät vuoden 1860 jälkeen, teoksessa Hämeen historia IV:1 noin vuodesta 1870 vuoteen 1945* (toim. Eino Jutikkala). Hämeen heimoliitto, Hämeenlinna 1969.
- Anderson, Jenny, *The Future of the World – Futurology, Futurists, and the Struggle for the Post-Cold War Imagination*. Oxford University Press, Oxford 2018.
- Andersson, Laura, *Scifiä vai spekulatiivista fiktiota? Kulttuurivihkot* 2007:6.
- Antila, Kimmo, *Pietarin ja Viipurin teillä – Maantieliikenne ja tienpito Kaakkois-Suomessa 1812-1950*. Tiemuseon julkaisuja 9. Tielaitos, Helsinki 1994.
- Anttila, Håkan, *Näringslivet utveckling i Svenska Österbotten efter år 1867, i Svenska Österbottens historia III*. Svenska Österbottens landskapsförbund, Vasa 1980.
- Arola, Mika, *Foreign capital and Finland: central government's first period of reliance on international financial markets 1862–1938*. Suomen Pankki, Helsinki 2006.
- Austad, Arne-Tinus Aune, *Jeg ruller! En kjøretur gjennom Tromsøs bilhistorie, bind 1*. Nordtrade, Tromsø 2005.
- Barry, Andrew, *Political Machines: Governing a Technological Society*. Athlone Press, London and New York 2001.
- Baughman, T. H., *Shackleton of the Antarctic*. University of Nebraska Press, Lincoln and London 2009.
- Bendor, Roy, *The Role of Experience in the Critical Theory of Technology*. *Techné: Research in Philosophy and Technology* 17(2013):1, 47–71.
- Berger, Michael L., *The Automobile in American History and Culture – A Reference Guide*. Greenwood, Westport, CT and London 2001.
- Bergholm, Tapio, *Ammattiliiton nousu ja tuho – Kuljetusalan ammattiyhdistystoiminta ja työ-markkinasuhteiden murros 1944-1949*. Bibliotheca Historica 19. SHS, Helsinki 1997.
- Bergholm, Tapio, *Lehtiä ja lehdentekijöitä viiden vuosikymmenen ajalta*. AKT 26.11.2008.
- Bergholm, Tapio, *Suomen autoistumisen yhteiskuntahistoriaa, teoksessa Viettelyksen vaunu* (toim. Kalle Toiskallio). SKS, Helsinki 2001.
- Bladh, Mats, *Origin of Car Enthusiasm and Alternative Paths in History*. *Environmental Innovation and Societal Transitions* 32(2019), 153–168.
- Blanchard, Ian, *The Continental European Cattle Trades, 1400-1600*. *The Economic History Review* 1986:3, 427–460.
- Blauberg, Max, Juutilainen, Anssi, Karusuo, Kalevi, Koivulahti, Juha ja Sartonen, Matti, *Johtotähti Suomen teillä*. Suomen Mercedes-Benz Klubi 2009.
- Bleiler, Everett F. with the assistance of Richard J. Bleiler, *Science Fiction: The Early Years*. Kent State University Press, Kent, OH 1990.
- Borg, Kevin, *The "Chauffeur Problem" in the Early Auto Era: Structuration Theory and the Users of Technology*. *Technology & Culture* 40(1999):4, 797–832.
- Brummet, Barry, *Techniques of Close Reading*. Sage, London 2008.
- Bruno, Leonard C., *On the Move: A Chronology of Advances in Transportation*. Gale, Detroit 1993.
- Cain, P.J., *Bibliography of Transport in Other Periodicals, 1985-1986*. *The Journal of Transport History* 1987:2, 202-209.
- Calabresi, Guido, *Ideals, Beliefs, Attitudes, and the Law: Private Law Perspectives on a Public Law Problem*. Syracuse University Press, Syracuse and New York 1985.
- Cardwell, Donald, *History of Technology*. Fontana, London 1994.
- Cardwell, Donald, *The Development of Science and Technology in Nineteenth-Century*

- Britain: The Importance of Manchester*. Routledge, New York [2003] 2018.
- Danielsen, Kenneth, Maamme moottoriliikenteen alkumetreit kolmen perheen vauhdittamina, teoksessa *Venäläiset kauppiat Helsingin historiassa* (toim. Svante Konstantin Kuhlberg). Helsingin Venäläinen Kauppiasyhdistys, Helsinki 2002.
- Danielsen, Kenneth, *Promenade des Anglais 139 – Historien om Villa Huovola, dess finska ägare och invånare*. SLS, Helsingfors 2011.
- David, Paul A., Clio and the Economics of QWERTY. *The American Economic Review* 75(1985):2, 332–337.
- Dell, Ronald M., Moseley, Patrick T., and Rand, David A.J., *Towards Sustainable Road Transport*. Elsevier, Oxford 2014.
- Docherty, Iain and Shaw, Jon, The Governance of Transport Policy, in *Automobility in Transition? A Socio-Technical Analysis of Sustainable Transport* (eds. Frank W. Geels, René Kemp, Geoff Dudley and Glenn Lyons). Routledge, New York and London 2012.
- Edgerton, David, *The Shock of the Old: Technology and Global History Since 1900*. Oxford University Press, Oxford and New York 2007.
- Einonen, Piia, Frigren, Pirita, Hemminki, Tiina ja Uotila, Merja, Leipä taivalten takana - liikkuminen 1800-luvun alun Suomessa. *Ennen ja nyt* 13.12.2016. <http://www.ennenja-nyt.net/2016/12/leipa-taivalten-takana-liikkuminen-1800-luvun-alun-suomessa/>
- Enbuske, Matti, Peräpohjolan keskusedulla, teoksessa Matti Enbuske, Susanna Runtti ja Turo Manninen. *Rovaniemen historia 1721-1990 – Jokivarsien kasvatit ja junantuomat*. Rovaniemen kaupunki, Rovaniemi 1997.
- Enbuske, Matti, Tukkiemiesten ja kauppiaiden kairoilla, teoksessa Matti Enbuske, Susanna Runtti ja Turo Manninen. *Rovaniemen historia 1721-1990 – Jokivarsien kasvatit ja junantuomat*. Rovaniemen kaupunki, Rovaniemi 1997.
- Estlander, Georg, *Helsingin Raitiotie- ja Omnibusosakeyhtiö 1891-1931*. HRO, Helsinki 1931.
- Etelä-Pohjanmaan historia VII 1910-luvulta 1960-luvulle* (toim. Raimo Salokangas). Etelä-Pohjanmaan maakuntaliitto, Seinäjoki 2006.
- Evans, Francis T., Steam Road Carriages of the 1830s: Why Did They Fail? *Transactions of the Newcomen Society* 70(1998), 1–25.
- Fallon, Isabelle and O'Neill, Desmond, The world's first automobile fatality. *Accident Analysis and Prevention* 37(2005), 601–603.
- Feenberg, Andrew, A Critical Theory of Technology, in *Handbook of Science and Technology Studies* (eds. Ulrike Felt, Rayvon Fouché, Clark A. Miller, Laurel Smith-Doerr). MIT Press, Cambridge, MA and London 2017, 635–663.
- Feenberg, Andrew, *Questioning Technology*. Routledge, London 1999.
- Flink, James J., *America Adopts Automobile, 1895–1910*. MIT Press, Cambridge, MA and London 1970.
- Flink, James J., *The Automobile Age*. MIT Press, Cambridge, MA and London 1990.
- Franz, Kathleen, *Tinkering – Consumers Reinvented the Early Automobile*. University of Pennsylvania Press, Philadelphia 2005.
- Försti, Teija, Autoilu ja sukupuoli 1920-luvun Suomessa. *Tekniikan Waiheita* 32(2014):1.
- Försti, Teija, Moottorimiehet ja ohjauspyörää hoitavat naiset – Autoilu sukupuolihistorian näkökulmasta 1900-1920-luvuilla. *Tekniikan Waiheita* 24(2006):1.
- Försti, Teija, Naurettava pirunkone – Automobiilihuumorin 1900-luvun alun lehdistä. *Tekniikan Waiheita* 34(2016):3, 8–22.
- Försti, Teija, *Vauhtikausi – Autoilun sukupuoli 1920-luvun Suomessa*. Turun yliopisto, Turku 2013.
- Gardberg, C. J., Handelsplatser, städer, vägar och broar, i *Svenska Österbottens historia IV*. Svenska Österbottens landskapsförbund, Vasa 1983.
- Garrison, Ervan G., *History of Engineering and Technology: Artful Methods, 2nd edition*. CRC Press, Boca Raton 1998.
- Gartman, David, Three Ages of the Automobile: The Cultural Logics of The Car. *Theory, Culture & Society* 21(2004):4-5, 169–195.
- Gatejel, Luminita, A Socialist–Capitalist joint venture: Citroën in Romania during the 1980s. *The Journal of Transport History*, 38(2017):1, 70-87.
- Gautschi, David A. and Sabavala, Darius Jal, The World that Changed the Machines: A Marketing Perspective on the Early Evolution of Automobiles and Telephony. *Technology in Society* 17(1995):1 55–84.

- Geels, Frank W. & Deuten, J. J., Local and Global Dynamics in Technological Development: A Socio-cognitive Perspective on Knowledge Flows and Lessons from Reinforced Concrete. *Science and Public Policy* 33(2006):4, 265–275.
- Geels, Frank W. & Penna, C. CR., Societal Problems and Industry Reorientation: Elaborating the Dialectic Issue LifeCycle (DILC) Model and a Case Study of Car Safety in the USA (1900-1995). *Research Policy* 44(2015):1, 67–82.
- Geels, Frank W., A Socio-technical Analysis of Low-carbon Transitions: Introducing the Multi-level Perspective into Transport Studies. *Journal of Transport Geography* 24(2012), 471–482.
- Geels, Frank W., Major System Change Through Stepwise Reconfiguration: A Multi-level Analysis of the Transformation of American Factory Production (1850-1930). *Technology in Society* 28(2006):4, 445–476.
- Geels, Frank W., Micro-foundations of The Multi-level Perspective on Socio-technical Transitions: Developing a Multi-dimensional Model of Agency Through Crossovers Between Social Constructivism, Evolutionary Economics and Neo-institutional Theory. *Technological Forecasting and Social Change* 152(2020), article n:o 119894.
- Geels, Frank W., Ontologies, Socio-technical Transitions (to Sustainability), and the Multi-level Perspective. *Research Policy* 39(2010):4, 495–510.
- Geels, Frank W., Regime Resistance against Low-Carbon Transitions: Introducing Politics and Power into the Multi-Level Perspective. *Theory, Culture & Society: explorations in critical social science* 31(2014):5, 21–40.
- Geels, Frank W., *Technological Transitions and System Innovations – A Co-Evolutionary and Socio-Technical Analysis*. Edward Elgar, Cheltenham, Northampton 2005.
- Geels, Frank W., The dynamics of transitions in socio-technical systems: A multi-level analysis of the transition pathway from horse-drawn carriages to automobiles (1860–1930). *Technology Analysis & Strategic Management* 17(2005):4, 445–476.
- Geels, Frank W., The Shift from Horse-drawn Carriages to Cars as a Multilevel Process, in *Automobility in Transition? A Socio-Technical Analysis of Sustainable Transport* (eds. Frank W. Geels, René Kemp, Geoff Dudley and Glenn Lyons), Routledge, New York & London 2012.
- Geels, Frank W., Transformations of Large Technical Systems: A Multilevel Analysis of the Dutch Highway System (1950-2000). *Science Technology and Human Values* 32(2007):2, 123–149.
- George, P. J. and Oksanen, E. H., Saturation on Automobile Market in Late Twenties - Some Further Results. *The Explorations in Economic History* 1973:1, 73–85.
- Giucci, Guillermo, *The Cultural Life of The Automobile – Roads to Modernity*. University of Texas Press, Austin 2012.
- Goldfarb, Brent and Kirsch, David A., *Bubbles and Crashes – The Boom and Bust of Technological Innovation*. Stanford University Press, Stanford 2019
- Goodwin, Phil, Providing Road Capacity for Automobility, in *Automobility in Transition? A Socio-Technical Analysis of Sustainable Transport* (eds. Frank W. Geels, René Kemp, Geoff Dudley and Glenn Lyons). Routledge, New York and London 2012, 140–159.
- Grieco, Margaret and Urry, John, Introducing the Mobilities Turn, in *Mobilities: new perspectives on transport and society* (eds. Margaret Grieco and John Urry). Routledge, London and New York 2011.
- Grübler, Arnulf, *Technology and Global Change*. Cambridge University Press, Cambridge 1998.
- Haapaniemi, Tuulikki, Liikenne, kaupankäynti ja pankkitoiminta, teoksessa *Haapajärven kirja* (toim. Teppo Vihola). Jyväskylä 1985.
- Halila, Aimo, *Haminan historia III 1900-luvun alusta lähtien*. Haminan kaupunki, Hamina 1969.
- Hankonen, Johanna ja Tommola, Kalle, *Vuosisadan matka – Oululaisen taksiautoilun historia 1906-2006*. Oulun taksiautoilijat, Oulu 2006.
- Hausman, Joshua K., What Was Bad for General Motors Was Bad for America: The Automobile Industry and the 1937/1938 Recession. *The Journal of Economic History* 76(2016):2, 427–477.
- Hautamäki, Irmeli, Ajattelun murros avantgardessa ja tieteellinen vallankumous, teoksessa *Avantgarde, tiede ja teknologia* (toim. Irmeli Hautamäki ja Helena

- Sederholm). Suomen avantgarden ja modernismin seura, Helsinki 2019, 63–76.
- Hedman, Ossi, *Kemin kaupungin historia 2. osa. Kemin kaupunki*, Kemi 1976.
- Heidegger, Martin, *Silleen jättäminen* (suom. Reijo Kupiainen). niin & näin, Tampere 2002.
- Heikkilä, Sven, *Vägar och samfärdsel i Övertorneå. Tornionlaakson vuosikirja – Torne-dals årsbok* 1997.
- Heinonen, Jouko, *Päijät-Häme I Unohtunut maakunta - Päijät-Hämeen synty, valloitus, unohdus ja uuden nousun alku*. Päijät-Hämeen maakunta- ja seutukaavaliitto, Lahti 1997.
- Heinänen, Hannu, *Sallan historia*. Sallan kunta, Salla 1993.
- Heitman, John, *The Automobile and American Life*, 2nd ed. McFarlane & Co, Jefferson, NC, 2018.
- Heitto, Kalevi, *Imatran seudun hoveja ja kartanoita*. Kanta-Imatran seuran julkaisuja 5, Imatra 1990.
- Hirn, Sven, *Kaiken kansan huvit*. SKS, Helsinki 1986.
- Hirn, Sven, *Kaunotar ja hirviöitä*. Yliopistopaino, Helsinki 2004.
- Hirn, Sven, *Kuvat kulkevat*. Suomen elokuvasäätiö, Helsinki 1981.
- Hoffman, Kai, *Kymenlaakson elinkeinot 1920- ja 1930-luvuilla*, teoksessa *Kymenlaakson historia II Rajamaasta maakunnaksi 1810-luvulta 2000-luvulle* (toim. Yrjö Kaukiainen). SKS, Helsinki 2012.
- Hoover, Edgar M., *Motor Metropolis: Some Observations on Urban Transportation in America*. *The Journal of Industrial Economics* 13(1965):3, 177–192.
- Hosiaislouma, Yrjö, *Kirjallisuusoppi aapisesta äänirunoon*. Avain, Helsinki 2016.
- Hughes, Thomas P., *Human-Built World: How to Think About Technology and Culture*. Chicago University Press, Chicago & London 2004.
- Hughes, Thomas P., *Networks of Power: Electrification in Western Society, 1880–1930*. Johns Hopkins University Press, Baltimore and London 1983.
- Hughes, Thomas P., *The Evolution of Large Technological Systems*, in *The Social Construction of Technological Systems: New Directions in the Sociology and History of Technology, Anniversary Edition* (eds. Wiebe E. Bijker, Thomas P. Hughes and Trevor Pinch). MIT Press, Cambridge, MA, London [1987] 2012, 45–76.
- Hyrkkänen, Markku, *Aatehistorian mieli*. Vastapaino, Tampere 2002.
- Hyysalo, Sampsa ja Suominen, Jaakko, *Teknologian tutkimuksen olemusta pohtimassa*. *Tekniikan Waiheita* 2000:2, 24–30.
- Hämynen, Tapio, *Toimeentulo ja elinkeinot Viipurin läänissä 1917–1939*, teoksessa *Viipurin läänin historia VI Karjala itärajan varjossa* (toim. Yrjö Kaukiainen et al.). Karjalan kirjapaino, Joensuu 2010.
- Härmänmaa, Marja, *Futurismia(ko) Väinämöisen Suomessa?* *FAM* 22.3.2017. <https://finnishavantgardenet-work.com/2017/03/22/futurismiakovainamoisen-suomessa/> [Luettu 17.11.2019]
- Ihde, Don, *Philosophy of Technology – An Introduction*. Paragon House, New York 1998.
- Imatran kirja* (toim. Anu Talka). Imatran kaupunki, Imatra 1997.
- Jackman, William T., *The Development of Transportation in Modern England*. Routledge, New York [1962] 2018.
- Jalonen, Timo, *Varsinais-Suomen linja-auto liikenteen alkuvaiheet*, teoksessa *Sata lasissa* (toim. Ismo Vähäkangas). Turun historiallinen arkisto 54, Turku 2000.
- Jokinen, Eeva, *Venäläinen, Juhana ja Vähämäki*, Jussi, *Johdatus prekaarien affektien tutkimukseen*, teoksessa *Prekarisaatio ja affekti* (toim. Eeva Jokinen ja Juhana Venäläinen). Jyväskylän yliopisto, Jyväskylä 2015, 7–30.
- Jokinen, Jukka, *Keski-Suomen talouselämä*, teoksessa *Keski-Suomen historia 3 Keski-Suomi itsenäisyyden aikana* (toim. Mauno Jokipii). Keski-Suomen maakuntaliitto, Jyväskylä 1993.
- Juvonen, Jaana, *Tieverkosto ja autoistumisen alku 1920- ja 1930-luvulla*, teoksessa *Maakunnan synty – Pohjois-Karjalan historia 1809–1939* (toim. Kimmo Katajala ja Jaana Juvonen). SKS, Helsinki 2006.
- Jämsén, Asko, *Alavuden historia II Vapaussodasta kuntamuodon muutokseen*. Alavuden kaupunki, Alavus 1991.
- Kaartinen, Marjo, *Vauhtivaunut – elämä pyörillä ennen autoa*, teoksessa *Sata lasissa* (toim. Ismo Vähäkangas). Turun historiallinen arkisto 54, Turku 2000.
- Kaitanen, Juha ja Salmi, Hannu, *Autohuras-telua – surulliset seuraukset*, teoksessa

- Sata lasissa* (toim. Ismo Vähäkangas). Turun historiallinen arkisto 54, Turku 2000.
- Kalanti, Timo, *Auto ja psyyke*, teoksessa *Vietelyksen vaunu* (toim. Kalle Toiskallio). SKS, Helsinki 2001.
- Kalleinen, Kristiina, Berg, Erik. *Kansallisbiografia-verkkojulkaisu*. Studia Biographica 4. Helsinki: Suomalaisen Kirjallisuuden Seura, 1997–
<http://urn.fi/urn:nbn:fi:sks-kbg-004576> [luettu 6.11.2019]
- Kaplan, David M., Introduction, in *Readings in Philosophy of Technology* (ed. David M. Kaplan). Rowman & Littlefield, Boulder, New York, Toronto and Oxford 2009, xii–xviii.
- Kare, Kauko, *Ammattina autokyyditys – Suomen taksiliikenteen vaiheita*. Taksiliitto, Helsinki 1974.
- Karonen, Petri, *Patruunat ja poliitikot – Yritysjohtajat taloudellisina ja poliittisina toimijoina Suomessa 1600–1920*. SKS, Helsinki 2004, 278.
- Kaukoranta, Heikki ja Kemppinen, Jukka, *Sarjakuvat*, toinen painos. Otava, Helsinki 1982.
- Kauppinen, Veijo, Raha puhui. *Tekniikan Waiheita*, 29(2011):1, 42–44.
- Kelly, Maurice A., *Russian Motor Vehicles – The Czarist Period 1784 to 1917*. Veloce, London [2009].
- Kemp, René, *Technology and The Transition to Environmental Sustainability*. *Futures* 26(1994):10, 1023–46.
- Keskinen, Pentti, *Moottoriajoneuvojen tulo Suomeen lehtiutisten valossa 1895–1914*, teoksessa *Ajetaanpa automobiililla* (toim. Pertti Kaarna). SA-HK, Helsinki 1989.
- Kinch, Nils, *The Road from Dreams of Mass Production to Flexible Specialization: American Influences on the Development of the Swedish Automobile Industry*, in *Fordism Transformed: The Development of Production Methods in the Automobile Industry* (eds. Haruhito Shiomi and Kazuo Wada). Oxford University Press, Oxford 1995, 107–136.
- Kirsch, David A., *The Electric Vehicle and the Burden of History*. Rutgers University Press, New Brunswick, New Jersey and London 2000.
- Kivinen, Jussi, *Sisävesien mikrotonnisto - Pienet höyrylaivat Suomen ja erityisesti Kainuun sisävesiliikenteessä 1870-luvulta 1960-luvulle*. Jyväskylän yliopisto, Jyväskylä 2016.
- Kivinen, Jussi, *Svea ja muita Pohjois-Vienan höyrylaivoja*. Suomen höyrypursiseura, Helsinki 2006.
- Kline, Ronald and Pinch, Trevor, *Users as Agents of Technological Change: The Social Construction of the Automobile in the Rural United States*. *Technology and Culture* 37(1996):4, 763–795.
- Koponen, Jari, *Politiikkaa ja kuolemansäteitä*. *Yliopisto* 1995:20, 24–26.
- Koponen, Jari, *Topelius ja tulevaisuus*. Helsinki University Press, Helsinki 1998.
- Koponen, Jari, *Utopia- ja tieteiskirjallisuus Suomessa*. *Bibliografia 1803–2013*. Avain, Helsinki 2014.
- Koskinen, Juhani, *Esipuhe*, teoksessa *Kuopion historia III kunnallishallinnon uudistamisesta sen demokratisoimiseen 1875–1918*. Kustannuskiila, Kuopio 1989.
- Kosma, Jari, *Suomen automarkkinat 1920-luvulla*, teoksessa *Sata lasissa* (toim. Ismo Vähäkangas). Turun historiallinen arkisto 54, Turku 2000.
- Kovero, Martti, *Helsinki liikennekeskuksena*, teoksessa *Helsingin kaupungin historia IV:1* (toim. Ragnar Rosén et al.). Helsingin kaupunki, Helsinki 1955.
- Kuosmanen, Risto, *Kemijärven historia II Kemijärvi 1870-luvulta 1970-luvun alkuun*. Kemijärven kaupunki, Kemijärvi 1978.
- Kuva, Heikki, *Kaksipyöräisten vuosisata – Polkupyörä- ja mopeditteollisuuden ja -kaupan vaiheet Suomessa*. Suomen Polkupyörä- ja Mopeditteollisuusyhdistys, Helsinki 1988.
- Kylläinen, Mikko, *Polkupyörärekisteröinti Hämeenlinnan kaupungissa vuosina 1904–1928*. *Tekniikan Waiheita* 2011:3.
- Kyllönen, Matti, *Verellä lunastettu maa – Kuusamo 1918–1939*. Itä-Karjalan kustannus, Oulu 2014.
- König, Wolfgang, *Technikgeschichte: eine Einführung in ihre Konzepte und Forschungsergebnisse*. Franz Steiner, Stuttgart 2009.
- Lackman, Matti, *Kasvua ja kehitystä pulakausien ja sotien varjossa*. Muhos 1914–1944, teoksessa *Matti Lackman, Antero Tervonen, Jouko Vahtola ja Matti Hiltunen, Muhoksen kunnan historia 1865–1995*. Muhoksen kunta ja seurakunta, Muhos 2002.
- Lackman, Matti, *Kasvua ja kehitystä pulakausien ja sotien varjossa*, teoksessa *Muhoksen kunnan historia 1865–1995* (toim. Matti Lackman et al.). Muhoksen kunta, Muhos 2002.

- Lackman, Matti, *Raahen tienoon historia III Raahen kaupunki, Pattijoen (Salon emäseurakunnan), Saloisten ja Vihannin kunnat 1870-luvulta vuoteen 1875*. Raahen kaupunki, Pattijoen kunta ja Vihannin kunta, Raahen, Pattijoki ja Vihanti 1991.
- Lackman, Matti, *Raahen tienoon historia III*. Raahen kaupunki, Pattijoen kunta ja Vihannin kunta, Raahen, Pattijoki ja Vihanti 1991.
- Lahtinen, Rauno, Eläimet liikenteen uhreina 1900-1930, teoksessa *Sata lasissa* (toim. Ismo Vähäkangas). Turun historiallinen arkisto 54, Turku 2000.
- Lampinen, Ari, Benzinin auton ja Wrightien lentokoneen roolimallit maailman ensimmäisinä. *Tekniikan Waiheita* 2011:2, 33-39.
- Lampinen, Ari, Liikennebiokaasun käyttöönotto Suomessa. *Tekniikan Waiheita* 30(2012):1, 5-20.
- Lappi - maa, kansat, kulttuurit (toim. Ilmo Massa ja Hanna Snellman). SKS, Helsinki 2003.
- Lee, Charles E., Sources of Bus History. *The Journal of Transport History*, 1956:3, 152-157.
- Lehtola, Veli-Pekka, Eteläisen Suomen muinaiset lappalaiset. *Muinaistutkija* 2008:4, 2-18.
- Lehtonen, Lexi, *Otto Brandtin tie*. Vingpenan, Helsinki 2005.
- Levä, Kimmo, Made in Finland, teoksessa *Mobilia-vuosikirja 2002*. Mobilia-säätiö, Kangasala 2002.
- Liebowitz, S. J. and Margolis, Stephen E., Path Dependence, Lock-In, and History. *Journal of Law, Economics, and Organization* 11(1995):1, 204-226.
- Lotringer, Sylvie and Virilio, Paul, *The Accident of Art*. Semiotext(e), New York 2005.
- Manka, Mikko, Näsijärven laivayhtiöt ja linja-autoliikenteen nousu 1918-1939. *Tekniikan Waiheita* 2008:3, 5-12.
- Mannio, Niilo, Kyyditys, teoksessa *Tietosanakirja*, viides osa (toim. Jalmar Castrén et al.). Tietosanakirja, Helsinki 1913, 267-268.
- Marttila, Jukka, Auton tulo Suomeen dokumenttien valossa, teoksessa *Annetaanpa välikaasua! 50 vuotta autohistoriallista osamista* (toim. Ilkka Heikinheimo). Suomen Harrasteajoneuvot, Helsinki 2009.
- Marttila, Jukka, Satavuotisen autoilun alkuvaiheet Turussa, teoksessa *Sata lasissa* (toim. Ismo Vähäkangas). Turun historiallinen arkisto 54, Turku 2000.
- Marttila, Jukka, Uudenkaupungin omnibus - Suomen ensimmäinen. *Turun Sanomat* 29.12.2005.
- Masonen, Jaakko, *Hämeen härkätie - synty ja varhaisvaiheet, varhainen maaliikenne arkeologisesti sekä historiallisena tutkimuskohdeena*. Tiemuseon julkaisuja 4. Tie- ja vesirakennushallitus, Helsinki 1989.
- Massumi, Brian, The Autonomy of Affect. *Cultural Critique* 31(1995), 83-109.
- Mauranen, Tapani ja Levä, Kimmo, *Ostakaa automobiili!* Chronicon, Hämeenlinna [1999].
- Mauranen, Tapani, Automobiili saapuu tulevana keskiviikkona, teoksessa *Soraa, työtä, hevosia* (toim. Jaakko Masonen, Kimmo Antila, Veikko Kallio ja Tapani Mauranen). Tielaitos ja Edita, Helsinki 1999b, 52-53.
- Mauranen, Tapani, Echoes of a loser's history. Voices against the automobile in early twentieth-century Finland. *Tekniikan Waiheita* 31(2013):3.
- Mauranen, Tapani, Forselius, Victor. *Suomen talouselämän vaikuttajat -verkkojulkaisu*. Studia Biographica 8. Helsinki: Suomalaisen Kirjallisuuden Seura, 2008- [luettu 21.11.2019]. <http://urn.fi/urn:nbn:fi:sks-tev-000191>
- Mauranen, Tapani, Hevosien ja höyryvoimalla, teoksessa *Soraa, työtä, hevosia* (toim. Jaakko Masonen, Kimmo Antila, Veikko Kallio ja Tapani Mauranen). Edita ja Tielaitos, Helsinki 1999c.
- Mauranen, Tapani, *Hopeasiipi - sata vuotta Helkamaa*. Otava, Helsinki 2005.
- Mauranen, Tapani, Kuorma-autoliikenne itsenäisyytemme alkuvuosina, teoksessa *Suomen Kuorma-autoliikenteen historia I* (toim. Olli Blomberg). SKAL, Helsinki 1996.
- Mauranen, Tapani, Miten hevosliikenne toimi? teoksessa *Soraa, työtä, hevosia - Tiet, liikenne ja yhteiskunta 1860-1945* (toim. Jaakko Masonen, Kimmo Antila, Veikko Kallio ja Tapani Mauranen). Edita, Helsinki 1999a.
- Mauranen, Tapani, Miten hevosliikenne toimi? teoksessa *Soraa, työtä, hevosia* (toim. Jaakko Masonen, Kimmo Antila, Veikko Kallio ja Tapani Mauranen). Tielaitos ja Edita, Helsinki 1999a.

- Mauranen, Tapani, Nikolajeff, Sergei junior, *Kansallisbiografia-verkkojulkaisu*. Studia Biographica 4. SKS, Helsinki 1997- [Luettu 24.7.2019]. <http://urn.fi/urn:nbn:fi:sks-kbg-005742>
- Mauranen, Tapani, Satavuotias autoilija, teoksessa *Viettelyksen vaunu* (toim. Kalle Toiskallio). SKS, Helsinki 2001.
- Mauranen, Tapani, *Taksi! Matka suomalaisen taksin historiaan*. Taksiliitto, Helsinki 1995.
- McCarthy, Tom, *Auto Mania – Cars, Consumers and the Environment*. Yale University Press, New York and London 2007.
- Mercer, L. J. and Morgan, W. D., Alternative Interpretations of Market Saturation - Evaluation for Automobile Market in Late Twenties. *The Explorations in Economic History* 1972:3, 269-290.
- Merki, Christoph Maria, *Der holprige Siegeszug des Automobils, 1895-1930: Zur Motorisierung des Straßenverkehrs in Frankreich, Deutschland und der Schweiz*. Böhlau, Wien, Köln und Weimar 2002.
- Merriman, Peter, *Mobility, Space and Culture*. Routledge, London and New York 2012.
- Michelsen, Karl-Erik, Teknologia ja ajan henki. *Tieteessä tapahtuu* 2017:3, 30.
- Mickwitz, Joachim, Människan, landsbygden och det moderna - Tre drag i icke-fiktiv film i Finland 1919-1939. *Historisk Tidskrift för Finland* 77(1992):3, 349-368.
- Mikkilä, Jouko, Leivonmäen liikenneolot, teoksessa *Leivonmäen kirja* (toim. Janne Vilkkunen). Leivonmäen kunta, Leivonmäki 1981.
- Miller, Shawn William, *The Street Is Ours – Community, the Car, and the Nature of Public Space in Rio de Janeiro*. Cambridge University Press, Cambridge and New York 2018.
- Moisala, U. E., *Auto Suomessa – auton kaupan, käytön ja korjaamotoiminnan historia vuoteen 1983*. Autoalan Keskusliitto ja Autontuotajat, Helsinki 1983.
- Mokyr, Joel, *The Lever of Riches: Technological Creativity and Economic Progress*. Oxford University Press, New York & London 1990.
- Mokyr, Joel, *Twenty-Five Centuries of Technological Change – An Historical Survey*. Routledge, London 1990.
- Mom, Gijs, *Atlantic Automobility – Emergence and Persistence of the Car, 1895-1940*. Berghahn, New York and Oxford 2015.
- Mom, Gijs, *Civilized Adventure as a Remedy for Nervous Times: Early Automobility and fin-de-siècle Culture*. *History of Technology* 23(2001), 157-190.
- Mom, Gijs, *Globalizing Automobility: Exuberance and the Emergence of Layered Mobility, 1900-1950*. Berghahn, New York and Oxford 2020.
- Mom, Gijs, *The Electric Vehicle: Technology and Expectations in the Automobile Age*. The Johns Hopkins University Press, Baltimore 2004.
- Moraglio, Massimo, Knights of Death: Introducing Bicycles and Motor Vehicles to Turin, 1890-1907. *Technology and Culture* 56(2015):2, 370-393.
- Moraglio, Massimo, On the Road, Again. Rethinking Automobility. *The Journal of Transport History*, 39(2018):1, 3-6.
- Müller, Dorit, Transfers between Media and Mobility: Automobility, Early Cinema, and Literature, 1900-1920. *Transfers* 2011:1, 50-72.
- Myllykylä, Turkka, *Suomen kanavien historia*. Otava, Helsinki 1991.
- Myllyntaus, Timo, Teknologian historia tutkimuskohteena, teoksessa *Artikkeleita tekniikan ja teknologian historiasta*. Jyväskylän yliopisto, Jyväskylä 1993.
- Mäkelä, Aarne ja Viitaniemi, Matti, *Suomen linja-autoliikenteen historia*. Linja-autoliitto, Helsinki 1978.
- Männistö, Tiina, Marginaalista kajahtaa – Sukupuolianalyysi teknologian historiassa. *Tekniikan Waiheita* 24(2006):1.
- Männistö-Funk, Tiina, The Crossroads of Technology and Tradition – Vernacular Bicycles in Rural Finland, 1880-1910. *Technology and Culture* 52(2011):4, 733-756.
- Määttä, Aarne, *Muhoksen autoilun historiaa*. Muhoksen Ammattiautoilijat, Muhos 2002.
- Möser, Kurt, *Geschichte des Autos*. Campus, Frankfurt und New York 2002.
- Möser, Kurt, *Grauzonen der Technikgeschichte*. KIT Scientific Publishing, Karlsruhe 2011.
- Möser, Kurt, The Dark Side of 'Automobility', 1900-30 – Violence, War and the Motor car. *The Journal of Transport History* 2003:2, 238-258.
- Naukkarinen, Jussi, Tekniikan filosofia. *Niin & näin* 2006:1.
- Nenonen Marko, Liikennehistorian tutkimus Suomessa. *Tekniikan Waiheita* 2018:3.

- Nenonen, Marko, Before the Cars – The Horse as a Means of Traffic and Status Symbol, in *Traffic, Needs, Roads* (ed. Tapani Mauranen). Tielaitos, Helsinki 1999, 51-63.
- Nenonen, Marko, Kulkijan taival, teoksessa *Maata, jäätä, kulkijoita – Tiet, liikenne ja yhteiskunta ennen vuotta 1860* (toim. Tapani Mauranen). Edita, Helsinki 1999.
- Nokki, Janne ja Partanen, Markku, *Tulliauto kautta aikojen*. Kustantaja Laaksonen, Helsinki 2016.
- Nonnenmacher, Tomas, The New Institutional Economics and economic history, in *Handbook of Modern Economic History* (ed. Robert Whaples and Randall E. Parker). Routledge, London and New York 2013, 14-22.
- Norman, L. G., *Road Traffic Accidents – Epidemiology, Control, and Prevention*. WHO, Geneva 1962.
- North, Douglas C., *Understanding the Process of Economic Change*. Princeton University Press, New Jersey 2005.
- Norton, Peter D., *Fighting Traffic – The Dawn of the Motor Age in the American City*. MIT Press, Cambridge, MA and London 2008.
- Norton, Peter, Four Paradigms: Traffic Safety in the Twentieth-Century United States. *Technology & Culture* 56(2015):2, 319-334.
- Nummela, Ilkka, *Kuopion historia 3*. Kustannuskiila, Kuopio 1989.
- Nummela, Ilkka, *Kuorma-autoliikenteen vaiheet ja taloudellinen merkitys Suomessa talvisotaan mennessä*. Jyväskylän yliopisto, Suomen historian pro gradu -työ 1978.
- Nummela, Ilkka, Vuosisata ulkomaanliikennettä, teoksessa *Ulkomaanliikenteen vuosisata – suomalaiset kuorma-autot maailman teillä* (toim. Olli Blomberg, Jari Kurkinen ja Ilkka Nummela). SKAL, Helsinki 2000.
- Nummelin, Rolf, Isänmaallinen ja poliittinen taide 1898-1918, teoksessa *Suomen taiteen historia* (toim. Bengt von Bonsdorff et al.). Schilds, Helsinki 1998
- Nygrén, Helge, *Sisu Suomen ja maailman maanteillä*. Suomen Autoteollisuus, Helsinki 1981.
- Nykänen, Panu, *Autoalan koulutuksen tarve, synty ja vakiintuminen - kun hevosvoimat syrjäyttivät hevosen, vuodet 1900-1970*. Suomen Autoteknillinen Liitto, Helsinki 2019.
- O'Brien, A. P., The Importance of Adjoining Production to Sales in the Early Automobile Industry. *The Explorations in Economic History* 1997:2, 195-219.
- Ojala, Jari ja Nevalainen, Pasi, Liikenteen kasvu, teoksessa *Vaurastumisen vuodet – Suomen taloushistoria teollistumisen jälkeen* (toim. Jaana Laine, Susanna Fellman, Matti Hannikainen ja Jari Ojala). Gaudeamus, Helsinki 2019.
- Ojala, Jari, Frigren, Pirita and Ojala, Anu, The poor man's goldmine? Career paths in Swedish and Finnish merchant shipping, c. 1840-1950. *Scandinavian Journal of History*, 42(2017):5, 583-607.
- Ojala, Jari, Pehkonen, Jaakko and Eloranta, Jari, Deskilling and Decline in Skill Premiums during the Age of Sail: Swedish and Finnish Seamen, 1751-1913. *Explorations in Economic History*, 61(2016):July, 85-94.
- Ojala, Jari and Tenold, Stig, Maritime Trade and Merchant Shipping: The Shipping/Trade Ratio Since the 1870s. *International Journal of Maritime History* 29(2017):4, 838-854.
- Oksanen, Eeva-Liisa, *Elimäen historia*. Elimäen kunta, Elimäki 1985
- Oksanen, Eeva-Liisa, *Elimäen historia*. Elimäen kunta, Elimäki 1985.
- Olney, Martha L., *Buy Now, Pay Later: Advertising, Credit, and Consumer Durables in the 1920s*. University of North Carolina Press, Chapel Hill 1991.
- Onnela, Samuli, Lapin varhaisimmasta henkilöautoliikenteestä, teoksessa *Totto XII*. Kotiseutuyhdistys Totto, Rovaniemi 1975.
- Ostrom, Elinor, *Understanding Institutional Diversity*. Princeton University Press, New Jersey 2005.
- Overy, R. J., Cars, Roads, and Economic Recovery in German, 1932-1938. *The Economic History Review* 28(1975):3, 466-483.
- Pajari, Ilona, Kuolemanrituaalit Suomessa, teoksessa *Kuoleman kulttuurit Suomessa* (toim. Outi Hakola, Sari Kivistö ja Virpi Mäkinen). Gaudeamus, Helsinki 2014.
- Pakarinen, Olavi, *Kievaritarinoita – vanhan Mikkelin läänin kestikievarit*. Tielaitos, Helsinki 1999.
- Pakarinen, Olavi, *Suuri Savontie – vanhan valtatien tarina*. Tielaitos, Helsinki 1994.
- Palmgren, Raoul, *Kaupunki ja tekniikka Suomen kirjallisuudessa – Kuvauslinjoja ennen*

- ja jälkeen tulenkantajien. SKS, Helsinki 1989.
- Papayanis, Nicholas, *The Coachmen of Nineteenth Century Paris: Service Workers and Class Consciousness*. Louisiana State University Press, Baton Rouge and London 1993.
- Parissien, Steven, *The Life of The Automobile*. Atlantic Books, London 2013.
- Pelkonen, Juhani, *Nuortin konesavotta 1913–1916*. Lapin museoyhdistyksen julkaisusarja n:o 5, Kemijärvi 1989.
- Pellinen, Sulevi, *Sata vuotta työtapaturmavaikutusta 1895–1995*. Suomen Tapaturmalaitosten Liitto, Helsinki 1995.
- Peltola, Jarmo, Monipuolinen ja omavarainen talous, teoksessa *Satakunnan historia VII Nouseva maakunta* (toim. Pertti Haapala et al.). Satakunnan museo ja Satakuntaliitto, Pori 2006.
- Peltonen, Matti Tapani, *Liikenne Suomessa 1860–1913*. Suomen Pankki, Helsinki 1983.
- Penna, C. C. R. & Geels, F. W., Climate change and the slow reorientation of the American car industry (1979–2018): An application and extension of the Dialectic Issue LifeCycle (DILC) model. *Research Policy* 44(2015):5, 1029–1048.
- Pentikäinen, Juha, *Suomalaisen lähtö – Kirjoituksia pohjoisesta kuolemakulttuurista*. SKS, Helsinki 1990.
- Pentti, Mikko ja Mäkinen, Ville, Suomen moottorijoneuvokanta ennen vuotta 1922. *Tekniikan Waiheita* 2017:1.
- Pentti, Mikko, Poliisin moottorijoneuvot, teoksessa *Suomi turvassa 100 vuotta: Ajoneuvot suomalaisten turvana* (toim. Kirsti Lehtomäki). Mobilia, Kangasala 2017, 8–23.
- Piispa, Lauri ja Juntila, Jorma, *Suomalainen elokuvaotantanto 1907–1916*. Kavi, Helsinki 2013, <https://www.elonet.fi/fi/suomenkansallisfilmografia/suomalaisen-elokuvan-vuosikymmenet/1907-1916>
- Pinch, Trevor J. and Bijker, Wiebe E., The Social Construction of Facts and Artifacts: or How the Sociology of Science and the Sociology of Technology Might Benefit Each Other. *Social Studies of Science* 14(1984):3, 399–441. Julkaistu myös teoksessa *The Social Construction of Technological Systems: New Directions in the Sociology and History of Technology, Anniversary Edition* (eds. Wiebe E. Bijker, Thomas P. Hughes and Trevor Pinch). MIT Press, Cambridge, MA, London [1987] 2012, 11–44.
- Puffert, Douglas J., Path Dependence, Network Form, and Technological Chance, in *History Matters: Essays on Economic Growth, Technology, and Demographic Chance* (eds. Timothy W. Guinnane, William A. Sundstrom and Warren Whatley). Stanford University Press, Stanford 2004, 63–95.
- Pulma, Panu ja Turpeinen, Oiva, *Pikkukaupungin unelmia – Kajaani 1906–1976*. Kajaanin kaupunki, Kajaani 1994.
- Pursell, Carroll W., *The Machine in America: A Social History of Technology, 2nd edition*. The Johns Hopkins University Press, Baltimore 2006.
- Puustinen, Terho, *Huimat päät*. Otto Brandt, Helsinki 2017.
- Päivät seutuvilla Päijänteen – Säynätsalolaisten kirja* (toim. Matti Rautjoki). Jyväskylän kaupunki, Jyväskylä 1994.
- Rantala, Heli, Suomalaista historianfilosofiaa 1800-luvulla: Snellman ja Topelius, teoksessa *Historianfilosofia – klassiset ajattelijat antiikista nykyisyyteen* (toim. Kari Väyrynen ja Jarmo Pulkkinen). Vastapaino, Tampere 2015.
- Rao, Hayagreeva, The Social Construction of Reputation: Certification Contests, Legitimation, and the Survival of Organizations in the American Automobile Industry: 1895–1912. *Strategic Management* 15(1994):S1, 29–44.
- Rawski, Thomas G., Issues on the Study of Economic Trends, in *Economics and the Historian* (ed. Thomas G. Rawski). University of California Press, Berkeley and Los Angeles 1996.
- Rennes, Juliette, Cochères parisiennes, le risque en spectacle. *Travail, genre et sociétés* 36(2016), 37–59.
- Ringbom, Sixten, Jugend, kansallisromantiikka ja rationalismi, teoksessa *Suomen taiteen historia* (toim. Bengt von Bonsdorff et al.). Schilds, Helsinki 1998.
- Rivierre, Gaston, Kolme kilpailua matkalla Bordeaux – Paris. *Suomen Urheilulehti* 1898:3, 169–173.
- Roberts, C. & Geels, F. W., Conditions and Intervention Strategies for the Deliberate Acceleration of Socio-technical Transitions: Lessons from a Comparative Multi-level Analysis of Two Historical Case Studies in Dutch and Danish heating.

- Technology Analysis and Strategic Management* 31(2019):9, 1081–1103.
- Roberts, C. & Geels, F. W., Public Storylines in the British Transition from Rail to Road Transport (1896–2000): Discursive Struggles in the Multi-Level Perspective. *Science as Culture* 27(2018):4, 513–542.
- Rosenberg, Nathan, *Exploring the black box: Technology, economics, and history*. Cambridge, University Press, Cambridge 1994.
- Ruohio, Petri, *Smith & Polvisen liikennetutkimus 1968 – näkökulma pääkaupunkiseudun liikennekysymykseen*. Pro gradu, Helsingin yliopisto 2018.
- Rytkönen, Raili, *Suur-Iin historia 1870-1925*. Haukiputaan kunta, Haukipudas 1989.
- Saarivirta, Toni, Consoli, Davide & Dhondt, Pieter, Suomen terveydenhuoltojärjestelmän ja sairaaloiden kehittyminen – Vaatimattomista oloista modernin terveydenhuollon eturintamaan. *Kasvatus & Aika* 3(2009):4.
- Sachs, Wolfgang, *For Love of the Automobile: Looking Back Into the History of Our Desires*. University of California Press, Berkeley & Los Angeles 1992.
- Sahi, Juha, Miten Suomesta tuli japanilaisen auton maahantuonnin sillanpääasema Euroopassa vuonna 1962? *Historiallinen aikakauskirja* 111(2013):3, 266–278.
- Sahi, Juha, *Verkostot kaukaiseen itään. Suomen kauppasuhteet Japaniin 1919–1974*. Oulun yliopisto, Acta Univ. Oul. B 138, 2016.
- Sainio, Venla, Linder, Hjalmar. *Kansallisbiografia-verkkopääasema*. Studia Biographica 4. SKS, Helsinki 1997– [Luettu 28.11.2019] URN:NBN:fi-fe20051410
- Salmi, Hannu, *"Atoimipommilla kuuhun!" tekniikan mentaalihistoriaa*. Edita, Helsinki 1996.
- Salmi, Hannu, *Elokuva ja historia*. Suomen elokuva-arkisto, Helsinki 1993.
- Salmi, Hannu, Onko tuoksuilla ja äänillä menneisyys? Aistien historia tutkimuskohteena. *Tiede & Edistys* 2000:1, 52–60.
- Salminen, Antti ja Vadén, Tere, *Elo ja anergia*. Niin & näin, Tampere 2018.
- Salminen, Antti ja Vadén, Tere, *Energia ja kokemus – naftologinen essee*. Niin & näin, Tampere 2013.
- Salomaa, J. E., *Historia ja nykyaika – Historianfilosofian ääriäiviö* (toim. Reijo Valta ja Riitta Koikkalainen). Kampus Kustannus, Jyväskylä 2000.
- Satokangas, Reija, Traktorit vai automobiilit – Rovaniemen linjaliikenteen alkutaival, teoksessa Matti Enbuske, Susanna Runtti ja Turo Manninen, *Rovaniemen historia 1721-1990 – Jokivarsien kasvatit ja junantuomat*. Rovaniemen kaupunki, Rovaniemi 1997, 226–227.
- Savo ja sen kansa* (toim. Riitta Räsänen). SKS, Helsinki 2008.
- Schiffer, Michael Brian, Cultural Imperatives and Product Development: The Case of the Shirt-Pocket Radio. *Technology & Culture* 1993:1, 98–113.
- Schneier, Bruce, *Beyond Fear – Thinking Sensibly About Security in an Uncertain World*. Copernicus, New York 2003.
- Schumpeter, Joseph, On The Concept of Social Value. *Quarterly Journal of Economics* 23(1909):2, 213–232.
- Seed, David, *Science Fiction: A Very Short Introduction*. Oxford University Press, New York 2011.
- Sheller, Mimi and Urry, John, The City and the Car. *International Journal of Urban and Regional Research* 24(2000):4, 737–757.
- Sheller, Mimi, Automotive Emotions - Feeling the Car. *Theory, Culture & Society* 21(2004):4/5, 221–242.
- Shinar, David, *Traffic Safety And Human Behavior, 2nd edition*. Emerald, Bingley 2017.
- Slovic, Paul, Finucane, Melissa, Peters, Ellen and MacGregor, Donald G., Rational actors or rational fools: implications of the affect heuristic for behavioral economics. *The Journal of Socio-Economics* 31(2002):4, 329–342.
- Snellman, Alex, *Suomen aateli yhteiskunnan huipulta uusiin rooleihin 1809–1939*. Helsingin yliopisto, Helsinki 2014.
- Snellman, Alex, Suurtilat ja Suomen aateli 1800–1900-luvuilla. *Ennen ja nyt* 5.10.2012. <http://www.ennenjanyt.net/?p=605> [Luettu 2.11.2014]
- Soikkeli, M. G., Satusetä on myös scifin isä. *Aikakone* 28.10.1998. <http://www.aikakone.org/arvostelut/k98topelius.htm> [Luettu 13.6.2015]
- Sonck, Lars, Modern vandalism: Helsingfors stadsplan. *Finsk Tidskrift* 1898:4, 262–287.
- Sornikivi, Ulla-Maija, *Kuljettajakoulutus – itseopiskelusta aikuiskoulutukseen*. BoD, Helsinki 2014.
- Steg, Linda, Car use: lust and must. Instrumental, symbolic and affective motives

- for car use. *Transportation Research Part A* 39(2005), 147–162.
- Strum, Suzanne, *The Ideal of Total Environmental Control: Knud Lönberg-Holm, Buckminster Fuller, and the SSA*. Routledge, Abingdon and New York 2018.
- Suomen taloushistoria 3 Historiallinen tilasto. (toim. Kaarina Vattula). Tammi: Helsinki 1983.
- Söderholm, Stig Sebastian, Illuusioiden miljardimarkkinat? Rationalisuuden ja epärationalsuuden ulottuvuudet arvopaperikaupankäynnissä, teoksessa *Rahan ajat* (toim. Jyrki Pöysä, Juhana Venäläinen ja Tiina Seppä). Suomen kansantietouden tutkijain seura, Joensuu 2018, 26–53.
- Taira, Teemu, Affekti ja kulttuurintutkimus. *Niin & näin* 2007:2.
- Teerijoki, Ilkka, *Hämeenlinnan historia ensimmäisestä maailmansodasta 2000-luvulle*. Hämeenlinnan kaupunki, Hämeenlinna 2014.
- Teerijoki, Ilkka, *Tornion historia 3 1918–2000*. Tornion kaupunki, Tornio 2010.
- Tervonen, Antero, *Jälleennakennuksen tiellä - tienpito ja tieliikenne Pohjois-Suomessa 1944-1951*. Tiemuseon julkaisuja 12. Tielaitos, Helsinki 1994.
- Tervonen, Antero, Muhos ja muhoslaiset 1865-1914, teoksessa Matti Lackman, Antero Tervonen, Jouko Vahtola ja Matti Hiltunen, *Muhoksen kunnan historia 1865-1995*. Muhoksen kunta ja seurakunta, Muhos 2002.
- Tervonen, Antero, Muhos ja muhoslaiset 1865–1914, teoksessa *Muhoksen kunnan historia 1865–1995* (toim. Matti Lackman et al.). Muhoksen kunta, Muhos 2002.
- The Social Construction of Technological Systems: New Directions in the Sociology and History of Technology, Anniversary Edition* (eds. Wiebe E. Bijker, Thomas P. Hughes and Trevor Pinch). MIT Press, Cambridge, MA, London [1987] 2012.
- Thomas, R. P., Automobile Industry and its Tycoon. *The Explorations in Economic History* 1969:2, 139–157.
- Timm, Albrecht, *Einführung in die Technikgeschichte*. Walter de Gruyter, Berlin und New York 1972.
- Tobey, Ronald C., *Technology as Freedom: The New Deal and the Electrical Modernization of the American Home*. University of California Press, Berkeley, Los Angeles and London, 1996.
- Toiskallio, Kalle, *Liikenteen sosiologiaa. Taksimatkan seurallisuus, liikenteen neuvottelut, automainosten näkökulmat*. Helsingin yliopiston sosiologian laitoksen tutkimuksia no 240, Helsinki 2002.
- Toiskallio, Kalle, Mihin auto on ajettu, teoksessa *Viettelyksen vaunu* (toim. Kalle Toiskallio). Suomalaisen Kirjallisuuden Seuran Toimituksia 841, SKS, Helsinki 2001.
- Tommila, Päiviö, *Jyväskylän kaupungin historia 1837–1965 II*. Jyväskylän kaupunki, Jyväskylä 1970.
- Topelius, Zacharias, Noveller (red. Pia Forssell), teoksessa *Zacharias Topelius Skrifter IV*. SLS, Helsinki 2012.
- Trapeznik, Alexander and Gee, Austin, Accommodating the Motor Car: Dunedin, New Zealand, 1901–30. *The Journal of Transport History* 38(2017):2, 213–231.
- Turnbull, Gerard, Bibliography of Transport in Other Periodicals, 1979-1980. *The Journal of Transport History* 1982:1, 78-86.
- Turnbull, Gerard, Bibliography of Transport in Other Periodicals, 1981-1982. *The Journal of Transport History* 1983:2, 77-82.
- Turnbull, Gerard, Bibliography of Transport in Other Periodicals, 1983-1984. *The Journal of Transport History* 1985:2, 71-78.
- Turnheim, B. & Geels, F. W., Regime Destabilisation as the Flipside of Energy Transitions: Lessons from the History of the British Coal Industry (1913-1997). *Energy Policy* 50(2012), 35–49.
- Turnheim, B. & Geels, F., Incumbent Actors, Guided Search Paths, and Landmark Projects in Infra-system Transitions: Rethinking Strategic Niche Management with a Case Study of French Tramway Diffusion (1971-2016). *Research Policy* 48(2019):6, 1412–28.
- Turpeinen, Oiva, *Kainuun historia II Väestö ja talous 1721–1982*. Kainuun maakuntaliitto, Kajaani 1985.
- Turrentine, Thomas S. and Kurani, Kenneth S., Car buyers and fuel economy? *Energy Policy* 35(2007):2, 1213–1223.
- Unruh, Gregory C., Understanding carbon lock-in. *Energy Policy* 28(2000):12, 817–830.
- Urry, John, *Societies Beyond Oil: Oil Dregs and Social Futures*. Zed Books, London and New York 2013.
- Valta, Reijo, Hakemus on otettu vastaan – Varhaisten autoliikenneyritysten jäljillä viranomaisarkistoissa, teoksessa *Monelta*

- kantilta* (toim. Jari Ojala, Jari Eloranta ja Heikki Roiko-Jokela). Jyväskylän yliopisto, Jyväskylä 2010, 181–189.
- Valta, Reijo, Hevosista hevosvoimiin – Auto liikenteen alkuvaiheet suomalaisissa maa-kunta- ja paikallishistorioissa. *Faravid* 45(2018), 49–63.
- Valta, Reijo, Hurjaa ajoa Eläintarhantiellä vuonna 1907. *Faravid* 38(2014b), 115–126.
- Valta, Reijo, Ideoita autoiluun lännestä ja idästä – Suomalaisen autokulttuurin varhaiset vaikuttimet. *Hybris* (2014c):3, <http://hybrislehti.net/ideoita-autoiluun-lnnest-ja-idst>
- Valta, Reijo, Kyytejä autolla – Automobiili kyytilaitoksen palveluksessa ennen vuotta 1914. *Faravid* 39(2015a), 47–61.
- Valta, Reijo, *Lavakyytiä Rainierilla – Hurstiautokauden liikennöitsijä Oulun Auto Oy 1920–1924*. Jyvä-Ainola, Jyväskylä 2004.
- Valta, Reijo, Orastavan autoilun jäljillä – Pohjois-Suomen viranomaiset varhaista autoilua tukemassa ja valvomassa, teoksessa *Keskus ja periferia muuttuvassa maailmassa* (toim. Kari Alenius ja Olavi K. Fält). *Studia Historica Septentrionalia* 70. P-SHY, Oulu 2014a, 229–243.
- Valta, Reijo, Pyöräilevä Kemi, teoksessa *Valtameren takaa*. Jyvä-Ainola, Jyväskylä 2006, 51–60.
- Valta, Reijo, *Pääskyn pyrähdyksestä Axelin, Ilman ja Tähtien reittiliikenteeseen*. Snellman-instituutti, Kuopio 1995.
- Valta, Reijo, *Sata oululaista numerolaattaa – Oulun kaupungissa rekisteröidyt autot 1914–1922*. Jyvä-Ainola, Jyväskylä 2002.
- Valta, Reijo, Siis automobiileja... Auto suomalaisessa tietekirjallisuudessa ennen vuotta 1914. *Faravid* 40(2015b), 149–162.
- Valta, Reijo, Tavarant- ja tiedonkulku, teoksessa *Imatran kirja*. (toim. Anu Talka). Imatran kaupunki, Imatra 1997, 182–204.
- Valta, Reijo, Valtamerentakaisia autoja, teoksessa *Valtameren takaa*. Jyvä-Ainola, Jyväskylä 2006, 11–31.
- Vapaus, terveys, toveruus - Lääkärit Suomessa 1910–2010* (toim. Samu Nyström). Fenno-med, Helsinki 2010.
- Vartiainen, Vesa, *Maatalouspitäjistä teollisuuskaupungiksi – Harjavallan historia 1860-luvulta 2010-luvulle*. Harjavallan kaupunki ja Harjavallan seurakunta, Harjavalta 2011.
- Viitaniemi, Matti, Elinkeinot, teoksessa *Järvisseudun historia II* (toim. Toivo Nygård). Järvisseudun historian historiatoimikunta, Evijärvi 1983.
- Viitaniemi, Matti, Ihailua ja vastustusta – tuntoja ja tunnelmia automobiilin ensimmäiseltä vuosikymmeneltä, teoksessa *Opuscula historica I* (toim. Ilkka Nummela). Jyväskylän yliopiston Suomen historian julkaisuja n:o 10, Jyväskylä 1984, 53–66.
- Viitaniemi, Matti, *Suomen linja-autoliikenteen historia tutkimuskohteena*. *Studia historica Jyväskyläläisiä* 26, Jyväskylän yliopisto, Jyväskylä 1983.
- Viitaniemi, Matti, Tie- ja tietoliikenne, *Haapaveden kirja* (toim. Martti Ojanperä). Haapaveden kunta ja Haapaveden seurakunta, Haapavesi 1973.
- Vinsel, Lee, *Moving Violations – Automobiles, Experts, and Regulations in the United States*. Johns Hopkins University Press, Baltimore 2019.
- Virilio, Paul, *Pakonopeus* (suom. Mika Määttänen). Gaudeamus, Helsinki 1998.
- Virilio, Paul, *The Art of the Motor* (transl. Julie Rosie). University of Minneapolis Press, Minneapolis and London 1998.
- Volti, Rudi, *Cars and Culture: The Life Story of a Technology*. Johns Hopkins University Press, Baltimore 2006.
- Värjö, Tuomas, Höyryvaunu – brittiläisen yhteiskunnan pelastus. *Tekniikan Waiheita* 2009:4.
- Wada, Kazuo, The Fable of the Birth of the Japanese Automobile Industry: A Reconsideration of the Toyota-Platt Agreement of 1929. *Business History* 48(2006):1, 90–118.
- Wallgren, Thomas, Tekniikan filosofia kriittisessä teoriassa. *Tiede & Edistys* 1985:3, 242–251.
- Weber, Donald, Safety or Efficiency? Strategies and Conflicting Interests in Belgian Road-Safety Policy, 1920–1940. *Technology & Culture* 56(2015):2, 394–419.
- Weilin, Yrjö, Autoilusta Suomessa. *Moottori* 1923:1.
- Weilin, Yrjö, Automobiiliajosta. *Suomen Urheilulehti* 1906:9.
- Wengenroth, Ulrich, Mitä on tekniikan historia? (suom. Panu Nykänen, Tiina Trönqvist ja Jaakko Suominen). *Tekniikan Waiheita* 2000:2, 14–23.
- Willett, Terence, The motoring offender as a social problem. *Medico-Legal Journal* 34(1966):4, 146–157.

- Wilskman, Atle, *Automobilitapaturmat ja ohjaajan vastuunalaisuus. Suomen Urheilulehti* 1906:4.
- Wilskman, Atle, *Moottorivaunut ja niiden historia I höyrymoottorivaunut. Suomen Urheilulehti* 1902:1, 63-67.
- Wilskman, Atle, *Moottorivaunut ja niiden historia II bensiinimoottorivaunut. Suomen Urheilulehti* 1902:2, 133-137.
- Wilskman, Atle, *Moottorivaunut ja niiden historia III sähkömoottorivaunut. Suomen Urheilulehti* 1902:3, 234-237.
- Wilskman, Ivar, *Idrotten i Finland i början af tjugonde seklet. 4, Vattensport, turistsport, motorsport. Helios, Helsingfors* 1906.
- Wirilander, Kaarlo, *Savon historia III Savo kisavujen kautena 1721-1870. Savon Säätiö, Kuopio* 1960.
- Wolff, Charlotta, *Kauppa, teollisuus ja liikenne, teoksessa Viipurin läänin historia V Autonomisen Suomen rajamaa (toim. Yrjö Kaukiainen, Risto Marjomaa ja Jouko Nurmiainen). Karjalan kirjapaino, Joensuu* 2014.
- Wolff-Brandt, Carina, *Otto Brandt 1905-1985. Oy Otto Brandt Ab, Vantaa* 1985.
- Wood, Jonathan, *The Model T Ford. Shire, Oxford* 2008.
- Zetterberg, Seppo, *Yhteisellä matkalla - VR 150 vuotta. WSOY, Helsinki* 2011.



ALKUPERÄISET JULKAISUT

I

KYYTEJÄ AUTOLLA - AUTOMOBILI KYYTILAITOKSEN PALVELUKSESSA ENNEN VUOTTA 1914

by

Reijo Valta, 2015a

Faravid 39, 47-61.

Reproduced with kind permission by
Pohjois-Suomen Historiallinen Yhdistys.

Reijo Valta

Kyytejä autolla. Automobiili kyytilaitoksen palveluksessa ennen vuotta 1914

Uuden teknologian kehittäminen ja käyttöönottoaminen voi perustua aikaisemman puutteen täyttämiseen tai kokonaan uuden toimintatavan luomiseen. Toimintamalleissa saattaa olla pullonkaula, joka on ratkaistava ennen kuin koko tuotantoketjun sujuvuutta voidaan parantaa. Teknologinen innovaatio saattaa synnyttää kokonaan uudenlaisen toimintamallin, joka johtaa vanhojen tapojen hylkäämiseen. Usein muutosprosessit kulkevat vaiheittain. Ensin pyritään sovittamaan uusi osaksi vanhoja malleja ja vasta myöhemmin ymmärretään kokonaan tuoreen toimintatavan tarpeellisuus ja tehokkuus vanhaan verrattuna.

Hevosliikenne, tai maantieliikenne ylipäätään, oli kiistämättä suomalaisen liikennejärjestelmän pullonkaula 1800- ja 1900-lukujen taitteessa. Suomalainen maanteiden henkilöliikenne perustui niin sanottuihin hollikyyteihin. 1600-luvulla talonpoikien velvollisuudeksi säädetty viranhaltijoiden kyyditseminen muuttui vuonna 1883 säädetyllä lailla kyytilaitokseksi, jonka palveluksia kaikki olivat oikeutettuja saamaan. Koko maan kattavaksi luotu järjestelmä oli sekä asiakkaan että palveluntuottajan kannalta kallis.¹ Voisi ajatella, että edullisemmat ratkaisut kyyditysten järjestämiseksi olisivat olleet toivottuja.

Kyytilaitos ei periaatteessa ollut sidottu mihinkään yhteen kuljetustapaan, vaikka sen säännöt oli laadittu hevosia ajatellen. Matkustajan oli saatava tietyn määrätyn ajan kuluessa kyyti seuraavalle kyytiasemalle tai -pysäkillä. Tarkan määrittelyn kohteena oli se aika, joka kului kyydin pyytämisestä liikkeelle lähtemiseen. Yksin matkustava sai vaatia, että kyyti kulki kilometrin vähintään kuudessa minuutissa (10 km/h), kaksin matkalla olevat saivat vaatia korkeintaan kahdeksan minuutin kilometrivauhtia (7,5 km/h).² Kyytitalonpojilla oli siis mahdollisuus valita miten ja millä liikennevälineellä hän kuljetti matkustajat eteenpäin seuraavalle kyyditsijälle. Eri välineitä käytettiin, tunnettuja hevosen kumppaneita kyytilaitoksen palveluksessa olivat porot Ylä-Lapissa ja soutuveneet Järvi-Suomessa.

Kyytilaitos ei ollut suomalainen tai ruotsalainen keksintö, vaan sillä oli pitkät juuret. Tavernoihin, majataloihin tai kestiekivareihin perustuva järjestelmä oli laajas-

¹ Tapani Mauranen, ”Miten hevosliikenne toimi?” *Soraa, työtä, hevosia – Tiet, liikenne ja yhteiskunta 1860–1945*. Toim. Jaakko Masonen, Kimmo Antila, Veikko Kallio ja Tapani Mauranen. Tielaitos ja Edita, Helsinki 1999a, 91.

² Niilo Mannio, ”Kyyditys”. *Tietosanakirja, viides osa*. Toim. Jalmar Castrén et. al. Tietosanakirja, Helsinki 1913, 267–268.

ti käytössä keskiajalta lähtien ympäri Euroopan. Laitos tarjosi kyytien lisäksi myös muita matkallaolijoiden tarvitsemia palveluita, joista tärkeimpinä olivat ruokailu ja majoitus. Jälkimmäiset palvelut säilyttivät asemansa pidempään. Läntisessä Euroopassa kyydityksen 1800-luvun mittaan korvasi diligenssiliikenne eli hevoslinjaliikenne. Suomessa diligenssilinjoja oli 1900-luvun alussa vain muutama turistien palvelemiseksi Imatra – Punkaharju ja Iisalmi – Kajaani -linjoilla.³ 1900-luvulle tultaessa kievari- ja kyyditystoiminta Suomessa oli ammattimaistunut. Vuosina 1901–1905 ainoastaan kymmenessä kunnassa kyytivelvolliset hoitivat itse kyyditykset.⁴ Muissa kunnissa kuntakokoukset olivat siirtäneet kyytien järjestämisen nimismiesten johdolla kilpailutettavaksi. Koska kilpailutuksissa hinnan lisäksi keskeinen ehto oli kyytipaikan sijainti, niin samat ”rättärit” jatkoivat toimessa vuosikymmenestä toiseen vaikka kyydinpito huutokaupattiin vain viideksi vuodeksi kerrallaan.

Kyytien hoitaminen oli vahvasti perinteissä ja historiallisissa rakenteissa kiinni oleva järjestelmä. Miten ultramoderni uutuus istui tähän vanhaan (maa)liikennejärjestelmään? Tässä artikkelissa on tarkoitus pohtia sitä miten ja millä ehdoin kyytilaitoksessa hyödynnettiin uutta tarjolle tullutta teknologiaa, automobiileja. Millaisia asiakirjoja kyydityksistä syntyi ja miten niistä pystyisi erottelemaan automobiileilla tehtyjen kyytien osuuden? Käykö niistä ylipäätään selville missä automobiileja on käytetty kyyditsemiseen? Millaiset olivat automobiilien käytön kustannukset verrattuna kyytilaitoksen perinteisesti käyttämiin kuljetustapoihin? Olisiko kyytitalonpoikien kannattanut laajemmin käyttää tarjolle tullutta uutta mahdollisuutta?

Suomi autoistui kaikkia naapurimaitaan myöhemmin. Ruotsissa ja Venäjällä ehdittiin aloittaa jo autojen tuotantokin ennen kuin ensimmäinen uusi kulkuväline hankittiin Suomeen.⁵ Maailmalla ensimmäisiä varhaisia automobiileja pidettiin laajasti miljonäärien leluina.⁶ Samaan aikaan 1800- ja 1900-lukujen taitteessa autoa pidettiin lähes yleismaailmallisesti mahdollisuutena vapaaseen ja luotettavaan kaukoliikenteeseen. Autonomistaja voisi halutessaan hypätä ratin taakse ja ajaa maan tai peräti mantereen toiselle laidalle. Tämä oli ehkä ihmisiä eniten kiehtonut automobiilin maantieliikenteelle tarjoama uusi ominaisuus.⁷ Miten nämä uudet mahdollisuudet istuivat vanhaan ja perinteiseen kyydittämiseen?

³ Reijo Valta, *Lavakyytiä Rainierilla – Hurstiautokauden liikennöitsijä Oulun Auto Oy 1920–1924*. Jyväskylä, Jyväskylä 2004, 10–12; Matti Viitaniemi ja Aarne Mäkelä, *Suomen linja-autoliikenteen historia*. Linja-autoliitto, Helsinki 1978, 23–26.

⁴ Mannio 1913, 268.

⁵ Tapani Mauranen, ”Satavuotias autoilija”. *Viettelyksen vaunu*. Toim. Kalle Toiskallio. SKS, Helsinki 2001, 34.

⁶ Guillermo Giucci, *The Cultural Life of The Automobile. Roads to Modernity*. University of Texas Press, Austin 2012, 189.

⁷ James J. Flink, *The Automobile Age*. MIT Press, Cambridge 1990, 30–31.

”Kone ei vaadi mitään käyttökustannuksia sen seisoessa”

Nykykäsityksen mukaan ensimmäisen auton Suomeen toi kauppaneuvos Victor Forselius toukokuussa 1900.⁸ Maatalouskonekauppaa harjoittanut Oy Victor Forselius Ab ilmoitteli paikallisissa lehdissä jo huhtikuussa, että liikkeen valikoimiin oli tulossa myös automobiilit. Forseliuksen hankkima uutuus oli Benz Velo Comfortable, Saksassa ”hyväksitunnetussa Benz & Co:n moottoritehtaassa” Mannheimissa valmistettu kulkuväline. Forselius painatti kesäkuussa 1900 uutta ”moottorivaunua” markkinoidakseen esitteen, jossa Benziä suositeltiin erityisesti kauppamatkustajien käyttöön. Automobiililla Forseliuksen mukaan oli sinänsä jo suurta mainosarvoa ja se helpotti myyntiedustajien kulkemista huomattavasti.⁹ Autokauppa ei ottanut kuitenkaan käynnistyäkseen.

Kesällä 1901 Victor Forselius muutti markkinointiaan. Edelleen vedottiin automobiilin tuomiin taloudellisiin hyötyihin, mutta kohderyhmää vaihdettiin. Elokuun alussa 1901 tehtiin Benzillä laaja, 350 kilometriä pitkä kiertomatka Varsinais-Suomessa ja Satakunnassa. Matkalla poikettiin muun muassa Forseliuksen maatilalla Huittisissa ja Kiukaisten Panelian kylässä järjestetyssä Suomen Suoviljelysyhdistyksen vuosikokouksessa. Turussa julkaistu vanhasuomalainen ja paljon maatalouskysymyksiä käsitellyt, vuonna 1897 ilmestymään alakanut *Uusi Aura* raportoi tästä matkasta 8. elokuuta 1901 julkaistussa numerossaan. Kestävyys- ja nopeusajot olivat 1800- ja 1900-lukujen taitteessa maailmalla suosittu ja autonvalmistajien tuke- ma tapa tuoda uutta liikennevälinettä esille. Forseliuksen palveluksessa olleet nuoret miehet ajoivat Turusta Raumalle viidessä ja puolessa tunnissa, muistutettiin Uuden Auran uutisessa ikäänkuin kyseessä olisi ollut nopeuskoe. Tässä uutisessa kerrottiin myös myöhemmin lukuisissa autoiluhistorioissa siteerattu tai toistettu ajatus:¹⁰

Kone ei vaadi mitään käyttökustannuksia sen seisoessa, vaan ainoastaan liik- keellä ollessaan, jotavastoin hevonen aina, joskin työttömänä vaatii ravin- tonsa.

Uuden Auran uutista voisi luonnehtia lähinnä Oy Victor Forselius Ab:n markkinoin- tiviestiksi. Forselius mainosti erityisesti niittokoneitaan runsaasti useissa eri sano- malehdissä. Toimituksella tuskin oli mitään sitä vastaan, että merkittävä mainostaja sai uutisenkin muodossa omaa viestiään lukevalle yleisölle. Kerrottiinpa uutisessa

⁸ Jukka Marttila, ”Satavuotisen autoilun alkuvaiheet Turussa”. *Sata lasissa*. Toim. Ismo Vähäkangas. Turun historiallinen arkisto 54, Turku 2000, 15.

⁹ Tapani Mauranen. Automobiili saapuu tulevana keskiviikkona, teoksessa *Soraa, työtä, hevosia – Tiet, liikenne ja yhteiskunta 1860–1945* (toim. Jaakko Masonen, Kimmo Antila, Veikko Kallio ja Tapani Mauranen). Tielaitos ja Edita, Helsinki 1999b, 52–53.

¹⁰ Uusi Aura 8.8.1901. Uuden Auran uutinen julkaistiin ajan tavan mukaan samansisältöisenä myös muissa lehdissä, muun muassa Tampereen Uutisissa 10.8.1901.

kiertomatalla käytetyn Benzin hintatiedotkin: 4 000 markkaa ”ilman kuomia” ja 4 300 markkaa ”kuomin ja jalkapeitteen kanssa”.

Monesti lainatun siteerauksen jälkeen kerrottiin, kenelle moottorivaunu erityisesti sopisi käytettäväksi:¹¹

Nämät vaunut soveltuvat erinomaisesti esimerkiksi kestikievarinpitoon, sillä ne ovat aina valmiina matkustajaa palvelemaan.

Kyytilaitoksen toiminta perustui paljolti varalla olemiseen. Kyydityksiä koskeva laki ja asetus vaativat, että matkustajan tullessa kyytipaikkaan tarjolla oli oltava levänneitä hevosia. Jaksavia eläimiä piti olla koko ajan tarjolla, eikä niitä voinut käyttää muuhun työhön vaikka matkustajia ei olisi ollutkaan. Asia koettiin ongelmaksi. Komitea selvitteli asiaa ja totesi, että kyytikaudella 1896–1900 tarjonnasta 37 prosenttia jäi käyttämättä. Kysynnän ja tarjonnan kohtaaminen vaihteli erittäin suuresti eri puolilla maata. Kaikista mahdollisista kyydeistä tuli Lohjan, Raaseporin ja Helsingin kihlakunnissa ajetuksi 93–95 prosenttia, Oulun kihlakunnassa 87 prosenttia. Toisessa ääripäässä Liperin ja Sortavalan kihlakunnissa kyydit tulivat käytetyksi vain 14–15 prosenttisesti. Alle viidennekseen jäätiin Salmin, Kajaanin, Kuopion, Lapin ja Jääsen kihlakunnissa.¹² Kestikievareiden hevoset seisoivat toimettona siis melkoisen ajan ja omistajat olisivat luultavasti keksineet tuoksi ajaksi muuta, tuottavaa tehtävää. Silti hevoset piti ruokkia, tosin kaura-annosta saattoi ja pitikin pienentää kevyempänä työpäivänä. Kokonaan syöttämättä hevosta ei kuitenkaan voinut jättää.

Victor Forseliuksen markkinointiviesti tarjosi ratkaisua yleisesti tunnettuun ja tunnustettuun resurssienkäyttöongelmaan. Hiljaisina aikoina automobiili ei toisi yläpitokuluja: kun ei ollut kyydittäviä, ei olisi käyttökustannuksiaakaan. Automobiilia voisi käyttää muihin tarkoituksiin odotusaikoina talon töissä. Sen ei tarvinnut levätä ollakseen ”valmiina matkustajaa palvelemaan”. Taloudellista etua hevoseen verrattuna tulisi kestikievarinpitäjälle tai kyytitalonpojalle ainakin kahta eri kautta. Mahdollisia ongelmia siloiteltiin: automobiili oli kulkenut ”esteettömästi ylä- ja alamaat” ja ”varovaisuutta noudattamalla eivät hevosetkaan kuulu sitä pelkäävän”.¹³ Näillä viitattiin siihen, että ylämäissä moottorivaunut tapasivat hyytyä ja ajan hevoset eivät olleet tottuneet uuden tielläliikkujan tuottamiin ääniin. Tosin tuon ajan matkustajat olivat tottuneet siihen, että ylämaissa oli noustava kävelemään hevosenkin kuormaa keventääkseen. Huonoina puolina, jotka Forselius markkinoita edistääkseen jättää mainitsematta, voisi kirjata varhaisten automobiilien huomattavasti suuremmat pääomakulut ja talviajomahdollisuuden puutteen.

¹¹ Uusi Aura 8.8.1901.

¹² Komitealta, joka on asetettu tekemään ehdotusta kyydinpitoa ja kestikievaritaloja koskevaksi muutetuksi lainsäädännöksi. Komiteanmietintö 1903:4, 34–35; Mauranen 1999a, 91–92.

¹³ Uusi Aura 8.8.1901.

Forseliuksen valitsema kohderyhmä oli kohtalaisen suuri, Suomessa oli vajaat 1200 kestikievaria ja reservipaikkaa. Kyytipaikkoja oli tasaisesti ympäri Suomen, kuten taulukosta 1 käy ilmi. Turun ja Porin seuduilla oli 92 kievaria ja 35 reservipaikkaa.¹⁴ Tosin Forselius oli mainonnassaan vuoden myöhässä. Päätökset kyytikaudelle 1901–1905 oli tehty jo vuoden 1900 aikana.

lääni	kestikievarit	hevoset	reservipaikat	hevoset
Uusimaa	50	91	16	16
Turku ja Pori	92	147	35	35
Häme	111	143	11	11
Viipuri	137	206	14	14
Mikkeli	65	72	39	39
Kuopio	148	198	32	32
Vaasa	192	283	-	-
Oulu	221	296*	16	16
	1 016	1 440	163	163

* lisäksi kesällä 8 ja talvella 16 poroa.

Taulukko 1. Kestikievaritalojen, reservipaikkojen ja niissä käytössä olleiden varsinaisten kyytihevosten lukumäärä kyytikaudella 1901–1905

Lähde: Komitealta, joka on asetettu tekemään ehdotusta kyydinpitoa ja kestikievaritaloja koskevaksi muutetuksi lainsäädännöksi. Komiteanmietintö 1903:4, 31–32.

Paljonko automobiililla olisi voinut säästää?

Kestikievari- ja kyydityssopimukset tehtiin viideksi vuodeksi kerrallan. Ensimmäinen 1900-luvun kyytikausi alkoi vuoden 1901 alusta ja kesti siis vuoden 1905 loppuun. Valtio määräsi yksityiskohtaisesti ja tarkasti paljonko eri palveluista sai periä maksua. Kyydityksestä taksa oli 14 penniä kilometriltä, lisäksi saatettiin periä maksua ylimääräistä kuormasta ja kantajien käytöstä. Taksa oli pysynyt samana vuodesta 1888.¹⁵ Myös kestikievarissa vietetystä yöstä, ruokailusta ja oman hevosen tallipaidasta oli taksat. Kullekin kyytipaikalle oli määriteltä maantien vilkkauksen perusteella varsinaisten ja ylimääräisten kyytien määrä ja niiden perusteella tarvittavien hevosten luku.

Tarjoushuutokauppaan osallistuva tiesi siis etukäteen melko tarkkaan mihin tuli varautua. Varsinaisia kyytejä varten piti olla siihen varattuja hevosia. Ylimääräisiin

¹⁴ Komiteanmietintö 1903:4, 31–32.

¹⁵ Komiteanmietintö 1903:4, 56.

kyyteihiin kävivät talon muissa töissä olevat tai vaikkapa naapurista lainattavat hevoset. Ne saivat levätä pari tuntia ennen matkalle lähtöä. Taksojen ja oletetun asiakasmäärän perusteella saattoi laskea matkustajilta saatavan tulon ja huutokaupassa esittää sen lisäksi haluamansa summan. Järjestelmän luoneilla oli varmaan ollut ajatus, että matkustajilta saatava tulo riittäisi kestikievarinpitäjille ja kyyditsijöille, mutta käytännössä kaikki halusivat sen lisäksi vielä varman ja vakaan vuositulon kyytivelvollisilta.

Viisivuotiskautta voisi ajattella investointina liiketoimintaan, josta odotettiin saatavan enemmän tuloja kuin siihen piti sijoittaa. Jos vertaillaan hevosen ja automobiilin kannattavuussuhteita, niin laskelmista voi jättää pois majoitus- ja muonituspalvelut. Kelvollisen kyytihevosen hankintahinta oli noin 600 markkaa¹⁶, ja niitä yleensä tarvittiin kaksi kestikievaria kohden. Automobiilin hankintahinta oli Forseliuksen ilmoittaman mukaan 4000–4700 markkaa.¹⁷ Päivässä raskasta työtä tekevä hevonen tarvitsi kymmenen kiloa heiniä ja reilut neljä kiloa kauroja. Vuodessa tämä teki 3650 kiloa heiniä ja 3285 litraa kauroja. Vuonna 1901 heinät maksoivat laadusta riippuen 0,74–0,95 markkaa kymmeneltä kilolta ja kaurat 8,05 markkaa hehtolitralta.¹⁸ Muitakin ravinteita hevoselle oli hyvä antaa, mutta niiden kustannukset olivat satunnaisia. Automobiilin ylläpito koostui lähinnä muuttuvista kuluista, polttoainemenoista. Bensiinin hinta vaihteli suuresti, kalleinta se oli apteekeissa, suurissa erissä sitä sai 25 pennillä litra. Varhaisten automobiilien moottoriöljyt oli vaihdettava noin 500 kilometrin välein, ja ne maksoivat noin neljä markkaa litralta. Lisäksi saattoi tulla korjauskuluja, ja niitäkään ei siis yleensä tullut jos auto vain seiso. Viisivuotiskaudesta ainakin periaatteessa selvisi yksillä, automobiilissa mukana tulleilla ilmarenkailla.¹⁹ Matkustajilta tuloja saatiin määrätyn kilometrin taksan mukaan. Laskelmassa on oletettu kyydin pituudeksi 15 kilometriä ja ettei paluumatkalta saatu tuloja. Näiden perustietojen avulla voidaan laskea seuraavasti menot ja tulot koko viisivuotiskaudelle (vuoden 1901 markkoina):

¹⁶ Hinta perustuu Kuopion poliisilaitoksen syksyllä 1914 tekemään perusteelliseen luetteloon kaupunkilaisten omistamista hevosista. Kustakin hevosesta oli kirjattu omistaja, säkäkorkeus, ikä, laji ja arvioitu hinta. Luettelon kolmenkymmenen ensimmäisen hevosen joukossa arvokkain oli seitsemän vuotias, 160 cm säkäkorkeuksinen ruuna (850 mk) ja halvin 19-vuotias ruuna (150 mk). Sekalaiset luettelot 1904–1921, Luettelo Kuopion kaupungissa olevista hevosista v. 1914, I Bi: 1. Kuopion poliisilaitoksen arkisto, Joensuun maakunta-arkisto.

¹⁷ Uusi Aura 8.8.1901; Mauranen 1999b, 53.

¹⁸ Hevosen ruokintamäärät perustuvat Hippoksen tietoihin. Hintatiedot ovat elintarvikkeiden keskihintoja Helsingissä vuonna 1901. *Suomen taloushistoria 3 Historiallinen tilasto*. Toim. Kaarina Vattula. Tammi: Helsinki 1983, 445.

¹⁹ Vuonna 1912 *Rakennusmestari*-lehdessä laskettiin, että autoilun suurin yksittäinen kustannus olivat renkaat, joihin kului 29 % menoista. Muita kulueriä olivat polttoaineet (24 %), kuoletukset (20 %), korjaukset (12 %), vakuutukset (4 %) ja kuljettajan palkka (2 %). 1920-luvulla toteutuneista kuluista katso Valta 2004, 179–212.

	Automobiili	Hevoset (2 kpl)
hankintameno	4 000	1 200
kiinteä ylläpito	-	3 530
muuttuva ylläpito (max)	2 915	2 400
menot yhteensä (max)	6 915	7 130
kyytimaksut matkustajilta (max)	7 665	7 665
jäännösarvo (voittoa)	750	535

Jäännösarvoon tulee lisäksi kyytilohkolta saatava vuosimaksu. Laskelma on teoreettinen eikä huomioi talviajon mahdottomuutta. Jos moottoriajoneuvoa käytti, niin todennäköistä oli jonkinlainen yhdistelmä automobiilin ja hevosten välillä. Ennen puutavaran hankintakauppojen yleistymistä talon omat hevoset luultavasti olivat talvikaudella vapaampia kyydityksiin kuin muina vuodenaikoina.

Tuskin yksikään kestikievari sai kyydittävää jokaiselle tarjottavalle matkalle. Paremmiin todellisuutta vastaa laskelma, jossa mahdollisista kyydityksistä vain puolelle oli tarvetta. Tällöin tulot ja menot näyttäivät seuraavilta:

	Automobiili	Hevoset (2 kpl)
hankintameno	4 000	1 200
kiinteä ylläpito	-	3 530
muuttuva ylläpito (½)	1 458	1 200
menot yhteensä (½)	5 458	5 930
kyytimaksut matkustajilta (½)	3 833	3 833
jäännösarvo (tappiota)	1 625	2 097

Automobiilin ja hevosten käytön kannattavuus on suurin piirtein samaa luokkaa, kun kyydityksiä oli todella paljon. Laskelmassa automobiili tuntuisi olevan kannattavampi, mutta näin suurilla kilometrimäärillä (109 400 km) auton korjauskulut veisivät tilanteen tasan. Kysymyksiä herättää myös se, että olisiko tuon ajan moottoriajoneuvolla ylipäättään voitu yli satatuhatta kilometriä ajaa. Kuten Tapani Mauranen toteaa, hevosten varassa toimivan kyytilaitoksen ongelma ei ollut kyyditysten suuri määrä, vaan ”hiljaiset kaudet, joita syrjäseuduilla oli paljon”.²⁰ Automobiili osoittautuikin huomattavasti vähemmän tappiota tuottavaksi, kun vain puolet lasketuista kyydityksistä tarvittiin. Näin Victor Forseliuksen markkinointiviesti osoittautui ajan maaliikenneolot hyvin tuntevaksi ja siihen ratkaisua tarjoavaksi.

²⁰ Mauranen 1999a, 91.

Oliko automobiileja kyytilaitoksen käytössä?

Kestikievarien ja kyytipaikkojen luonteesta johtuen niiden toiminnasta on säilynyt asiakirjoja vain vähän. ”Laitos” kyytilaitos oli vain sanan vanhassa merkityksessä, kyydityksiä hoitamassa ei ollut keskusvirastoa tai valtion viranhaltijoita. Kyyditysten kustannukset kantoivat talonpojat manttaaliperusteisesti, joten ylin päätösvalta oli kyytilohkojen (yleensä kihlakuntaa vastaava alue) kuntakokouksilla, joissa äänestettiin manttaalien mukaan. Pääasiallisesti on säilynyt kyyti-isäntien laatimia ja kuntakokousten hyväksymiä suunnitelmia liikenneverkostosta ja sen varrelle sijoitettavista kievareista. Lisäksi on säilynyt kyytihuutokaupoissa tehtyjen tarjousten koosteita ja joitakin sopimuksia kyydinpidosta. Asiakirjat ovat säilyneet kruunuvoutien tai nimismiespiirien arkistojen yhteydessä. Majoitukseen ja kyyditsemiseen suoraan liittyviä asiakirjoja ei juurikaan ole säilynyt. Kyytilaki velvoitti määrämuo-toisen päiväkirjan pitämiseen, mutta näitä ei ole arkistoissa kuin lähinnä malliksi siitä millaisia ne olivat.²¹ Eikä päiväkirjoista käy selville, millä välineellä kyyditykset on käytännössä tehty. Päiväkirja vastasi lähinnä hotellien ja matkustajakotien vieras-kirjoja.

Kyydityksissä mahdollisesti käytettyjä automobiileja pitääkin etsiä lähinnä toissijaisista lähteistä. Kyytilaitoksessa tapahtuvaa seurattiin kohtalaisen paljon poliittisissa piireissä. Vuoden 1900 valtiopäivillä aloitettiin laitoksen uudistaminen. Ainakin talonpoikaissäädyn toiveena oli kyytirasituksen purkaminen, kustannusten siirtäminen valtion tai ainakin kaikkien kansalaisten harteille. Asetettiin komitea, joka esitteli toimintansa tulokset vuonna 1903.²² Mahdollisesti Forselius sai ajatuksen tarjota automobiilejaan kestikievareille tämän uudistustyön aloittamisesta. Komitean mietinnössä ei mainita automobiilia sanallakaan, joten uutta liikennevälinettä ei ainakaan komiteassa tiedetty otetun käyttöön. Komitea esitti majoitus- ja ateriapalveluiden rajua karsimista ja reservipaikkojen lisäämistä. Samalla toivottiin reservipaikan uudelleen nimeämistä kyytisasemaksi, joka paremmin vastaisi niiden luonnetta. Reservipaikasta sai kyydin heti samojen sääntöjen mukaan kuin kestikievaristakin, mutta ei yösjaa tai ateriala. Kyytilaitoksesta olisi siis tullut nimensä mukaisesti enemmän liikenteestä kuin sen oheispalveluista huolehtiva järjestelmä. Komitea keräsi paljon tietoa kihlakunnista. Sen ansiosta tiedetään, että kyytikaudella 1901–1905 oli kestikievareita 1016 ja reservipaikkoja 163 kappaletta ja niiden käytössä yhteensä 1603 hevosta ja 16 poroa.²³

Asian käsittely jatkui valtiopäiviltä toisille. Ensimmäisessä eduskunnassa kyytilain muuttamista käsiteltiin lokakuussa 1907, ja tuolloin huomioitiin myös auto-

²¹ Poikkeuksiakin on. Limingan kievareista 1900-luvun alusta on talletettu suurempi määrä päiväkirjoja. Majatalopäiväkirjat 1909–1938, HII:1–9. Limingan nimismiespiirin arkisto. Oulun maakunta-arkisto.

²² Komiteanmietintö 1903:4.

²³ Komiteanmietintö 1903:4, 31–32.

mobiliit. Valiokunta esitti, että pitäisi laatia säännöt ”konevoimalla liikkuvien ajoneuvojen yleisillä teillä käyttämistä varten”, koska ”nykyisessä lainsäädännössä ei ole määräyksiä siitä, mitä automobiileja [...] käyttävään on [...] niillä liikkuaan vaarintottava”.²⁴ Tämä toivomus valtakunnallisten liikennesääntöjen luomisesta ei välttämättä tarkoittanut sitä, että kyytilaitoksessa olisi otettu käyttöön uutta teknologiaa. Kyse saattoi olla maanteillä tapahtuneiden vaaratilanteiden huomioiminen.

Kyytilaitoksen uudistaminen eduskunnassa jatkui ja viimein saatiin kyytilaki- ja -asetus valmiiksi ja hyväksytyksi vuonna 1910. Uuteen asetukseen tuli pykälä 47, jonka mukaan:²⁵

Jos matkustajain ja postin kuljetusta varten jossakin kyytilaitoksessa otetaan käyttöön automobiili, noudatettakoon sellaiseen kyyditykseen nähden soveltuvissa kohdin, mitä hevoskyydistä on tässä asetuksessa säädetty.

Automobiili ja hevonen rinnastettiin toisiinsa ja niitä katsottiin koskevan samat säädökset, ainakin soveltuvien kohdin. Asetus ei kuitenkaan tullut voimaan, koska eduskunnan ja hallitsijan välille syntyi valtapoliittinen kiista. Uusi kyytilaki²⁶ saatiin aikaiseksi vasta uudessa maailmantilanteessa vuonna 1918. Valtakunnallisia automobiileja koskevia sääntöjä ja määräyksiä²⁷ saatiin odottaa aina vuoteen 1922 saakka.

Kyytikaudelta 1906–1910 ei ole säilynyt tietoja automobiililla kyydityksiä tehneistä, mutta joitakin kokeilijoita on saattanut jo olla. Seuraavalta kaudelta 1911–1915 tiedetään niitä olleen useampia eri puolilta maata.²⁸ Muistitiedon mukaan, jota on kerännyt muun muassa Olavi Pakarinen²⁹, auto yleistyi kyytivälineenä 1930-luvulla. Tuolloin liikennejärjestelmä oli kuitenkin kehittymässä toiseen suuntaan ja kyytilaitoksella ei siinä ollut kuin historiallisen kuriositeetin sija.

Kestikievarissa yöpyjällä saattoi olla kulkuvälineenään oma automobiili. Vuonna 1908 suomalaisissa sanomalehdissä kiersi vitsi, jonka innoittajana saattoi olla paroni

²⁴ Laki- ja talousvaliokunnan mietintö N:o 1 Keisarillisen Majesteetin Suomen Eduskunnalle kyytitoimesta antaman armollisen esityksen johdosta (LTVM 1/1908). Eduskunnan hajottamisen vuoksi asia jäi vuoden 1907 valtiopäivillä kesken ja mietintö saatiin käsiteltyä loppuun vasta seuraavilla. Se kirjattiin maaliskuun 30. päivälle 1908.

²⁵ Valtiopäivät 1910. Pöytäkirjat 22.4.1910, 345.

²⁶ Kyytilaki 140/1918.

²⁷ Valtioneuvoston päätös automobiilien ja moottoripyörien rekisteröimisestä ja katsastuksesta. Asetuskokoelma 117/1922; Asetus automobiililiikenteestä. Asetuskokoelma 237/1922.

²⁸ Tapani Mauranen, *Taksi! Matka suomalaisen taksin historiaan*. Taksiliitto, Helsinki 1995, 39–40.

²⁹ Olavi Pakarinen, *Suuri Savontie – vanhan valtatie tarina*. Tielaitos, Mikkeli 1994; Olavi Pakarinen, *Kievaritarinoita – vanhan Mikkelin läänin kestikievarit*. Tielaitos. Kouvola 1999.

Anton von Alftanin erityisesti mäkisiin maastoihin suunniteltu 60-hevosvoimainen automobiili.³⁰

***Taksan mukaan.** Muuan pääkaupunkilaiherra, joka viime kesänä ajeli automobiilillään maaseudulla, vietti kerran yönsä eräässä sydänmaan majatalossa. Majatalon isäntä toi hänelle aamulla laskun, jossa oli maksu yösjasta oli 1 markka, mutta automobiilistä, joka oli yön avonaisessa liiterissä, oli merkitty laskuun 18 markkaa.*

”Mitä tämä on”, ärjäsi herra kiukustuneena.

”Kyllä se on oikein”, vakuutti isäntä, ”taksassa seisoo hevosen yösjasta 30 penniä ja herra sanoi että automobiili on 60-hevosvoimainen”.

Vitsien kertominen on yksi varma merkki siitä, että uutta aletaan sovittaa osaksi omaa maailmankuvaa.

Vuoden 1910 eduskuntakäsittely sai sanomalehdissä laajaa julkisuutta. Valtionvaliokuntakäsittelyssä vähemmistöön jäänyt nuorsuomalaisen Pekka Pennanen, myöhempi Kansallisen Kokoomuksen puheenjohtaja, piti täysistunnossa kiivaan puheenvuoron automobiilia vastaan. Hänen mielestään aiemmin siteerattu pykälä 47 oli ”sellainen tulevaisuuden pykälä, jolla ei ole pohjaa todellisuudessa”. Pennanen painotti, että ”ei ole vielä sopivata, että matkustaja velvotetaan hevoskyydin asemesta istumaan minkälaiseen voimakoneeseen tahansa”.³¹ Sanomalehdissä Pennanen viesti yksinkertaistettiin: ”edustaja Pennanen [...] vastusti automobiilin laillistuttamista kyydin kulkuvälineeksi”.³² Koska laki tai asetus eivät valtapoliittisten kiistojen vuoksi edenneet, automobiilin käyttöä ei saatu kiellettyäkään. Osin vuoden 1734 oikeuskaariin perustuva vallitseva käytäntö siis jatkui ja mahdollisti myös automobiilien käytön. Vuonna 1910 aiheesta käyty keskustelu näyttäisi niin ikään edistäneen uuden teknologian käyttöä.

Ketkä ajoivat kyytejä automobiililla?

Kyytilaitoksen toimintamallin vuoksi tiedot automobiileja käyttäneistä kestikievereista ja majataloista ovat säilyneet lähinnä lehtikirjoittelun ja muistitiedon ansiosta. Jälkimmäinen on ainakin tarkkojen aikamääreiden osalta hyvin summittaista. Kul-

³⁰ Esimerkiksi Rauman Lehti 11.2.1908 ja Kaikuja Kajaanista 1.8.1908; Kesällä 1909 paroni Anton von Alftan seurueineen teki kiertomatkan Kainuussa. Sen ja samaan aikaan liikkeellä olleen toisen automobiilien liikkeistä kaupungissa ja maalaiskunnissa uutisoitiin paikallisessa sanomalehdessä tarkasti. Kaikuja Kajaanista 29.7., 31.7.m 3.8., 7.8. ja 10.8.1909.

³¹ Valtiopäivät 1910. Pöytäkirjat 22.4.1910, 345.

³² Esimerkiksi Vapaus 26.4.1910.

kuvälineistä muistetaan ketä niissä on tavattu tai nähty, omista autoista muistetaan niiden merkit ja erityisesti hinnat. Aikamääreiden summittaisuus käy ilmi esimerkiksi vuonna 1974 tehdystä Hannes Polven haastattelusta. Polvi muistelee kotitaloonsa, Syväyksen kestikievariin, automobiilin tulleen vuonna 1910. Uusi kulkuväline saatiin arpajaisvoittona, tuolloin kymmenvuotiaan Valdemar (Valtu) Syväyksen (Polven) nimiin ostetulla arvalla.³³ Kyseiset Kemin VPK:n, Keski-Suomen kansanopiston ja Raittiusseura Toivo III:n yhteiset arpajaiset järjestettiin vuodenvaihteessa 1913–1914³⁴, joten muisti on pyöristänyt uuden kulkuvälineen tuloa taloon.

Syväyksen kestikievari oli noin kahdeksan kilometriä Utajärven suuntaan Muhoksen kirkolta Muhosjoen polvessa. Kievaripaikka oli valittu Oulujoen sivujoen varrelta Pyhäkosken kiertämiseksi. Veneet Oulusta tulivat Syväykseen ja siitä jatkettiin maitse Utajärvelle kyytihevosten avustamana. Kesäksi 1914 avuksi saadulle Ford-automobiilille palkattiin kuljettajaksi Matti Hyväri, joka kävi Oulussa viikon ajokurssin työtä varten. Automobiilin myötä kyydityksiä pidennettiin Muhoksen laivarannasta alkaviksi. Kesän 1914 kyydittävästä parhaiten mieleen jäi Oulusta itään matkalla ollut Ilmari Kianto. Maailmansodan myötä polttoaineiden saatavuus pieneni, joten Ford joutui pariksi vuodeksi katokseen. Lopulta se myytiin raahelaisille kauppialle 1800 markasta.³⁵

Kuopion eteläpuolella sijaitsevaan Kurkimäen majataloon Vilho Niskanen hankki radiohaastattelussa kertomansa mukaan ”kevätrospuuttojen” 1910 tai 1911 aikaan Pohjois-Savon rautakaupasta Kuopiosta automobiilin 32 600 markalla. Muutaman hetken ajo-opetuksen jälkeen Niskanen suuntasi uudella kulkuvälineellä Kurkimäkeen. Automobiili hankittiin nimenomaan kyydinpitoa varten. Adolf Turakaisen vuonna 1958 tekemässä haastattelussa Niskanen korostaa, että hän pystyi ”tilikirjoilla osoittamaan” kunnanisännille kyyditsemisen olleen automobiililla hevosia edullisempaa. Kyyditykset ajoi Niskasen tytär.³⁶ Auton hinta viittäisi kuitenkin vuosikymmentä myöhempään ajankohtaan, vuosiin 1920 tai 1921. Ensimmäisen maailmansodan aika lisäsi nollan ennen sotaa vallineiden hintojen perään.

Kyytikaudelle 1911–1915 alusta alkaen automobiililla taisi varustautua vain Kallislahden majatalo Savonlinnassa (silloisessa Säämingissä). Kallislahden kyytisopimus oli tehty aikaisemminkin majataloa pitäneen maanviljelijä K. G. Kiljusen kanssa 800 markan vuosikorvauksella. Majatalosta sai kyytejä peräti kahdella autolla.³⁷

³³ Aarne Määttä. *Muhoksen autoilun historiaa*. Muhoksen Ammattiautoilijat. Muhos 2002, 6.

³⁴ Esimerkiksi Aamulehti 6.1.1914.

³⁵ Määttä 2002, 6–7.

³⁶ ”Savon ensimmäinen autokuski”. Vilho Niskanen Adolf Turakaisen radiohaastattelussa vuonna 1958. Uusittu Yle Radio 1 23.11.2009. Niskasta tituleerattiin Savon ensimmäiseksi autokuskiksi, koska hänellä oli ollut hetken aikaa K-1 -rekisterikilvet. Sitten ne vaihdettiin toisiin, koska ensimmäiset kilvet tarvittiin maaherran virka-autoon. Tämä kilpiepiso on tapahtunut vuonna 1922.

³⁷ Savolainen 17.2.1910; Mauranen 1995, 39.

Virtalan majataloon Rautalammille hankittiin vuonna 1912 ostopaikan (Oy Aatra) perusteella Hansa-merkkinen automobiili, johon mahtui kuusi matkustajaa. Virtalan toimintaa piti yllä kansakoulunopettaja Aapeli Hämäläinen, joka oli aktiivinen kansalainen monessa suhteessa. Virtalan majatalon ylläpitämisestä ja kyydityksistä hän sai 1600 markan vuosikorvauksen. Leppävirtalaisella majatalonpitäjä Hannes Koposella oli vuodesta 1913 lähtien käytössään Oldsmobile.³⁸

Victor Forseliuksen markkinointireitin varrelle Vampulan kestikievariin hankittiin auto vuonna 1913. Samana vuonna Vilppulan majatalon Emil Salminen hankki käytetyn NAG Darlingin 2200 markalla. Kokemukset automobiilista lienevät olleet hyviä, sillä vuonna 1914 hän hankki Turusta Ab Bililtä uuden Hupmobilen. Se maksoi 8100 markkaa. Vuonna 1913 aloittaneita oli myös jämsäläinen majatalonpitäjä Matti Olkkonen, jonka majatalo seuraavana vuonna hoiti kyytejä jo kahdella automobiililla. Uudempi oli merkiltään Buick.³⁹

Monella automobiili-ajurilla, vuokra-autoilijalla tai linja-autolinjaa hoitaneella oli tausta kyytilaitoksessa. Ainakin 1920-luvulla linja-autoliikenteen aloittaneiden joukossa oli joltinenkin määrä entisiä majatalon ja kievaripitäjiä.⁴⁰ Yksi tällainen varhainen automobiili-ajuri oli Herman Laitinen, joka aloitti ”punaisella ajopelillä” vuonna 1910 taksiajot Kajaanissa. Aikaisemmin hän oli ollut kestikievarinpitäjä.⁴¹ Oliko Laitisella automobiili jo noina aikoina, siitä ei ole tietoa. Kaupungin kestikievarinpitäjän saattoi olla houkuttelevaa siirtyä ajuriksi, sillä kievarisääntöjen mukaan kyytejä ei saanut antaa kaupungin sisäisiin ajoihin, ainoastaan maaseudulle suuntautuviin.

Miten automobiili muutti kyydityksiä?

Kestikievariin tai kyytitaloon tullessaan automobiili alkoi muuttaa tapaa liikkua. Nämä muutamat, väistämättä hajanaiset tiedot kertovat, ettei automobiili pelkästään korvannut hevosta kyydityksissä, vaan uuden teknologian tarjoamia mahdollisuuksia pyrittiin hyödyntämään. Keskeisin näistä oli se, että uutuudella pystyttiin ajamaan kerralla huomattavasti pidempi matka kuin hevosella.

Kallislahden majatalon kahdelle autolle haettiin Savonlinnan maistraatista jo vuonna 1911 linjaliikennelupaa. Hakijana oli ylioppilas Väinö Kiljunen.⁴² 1910-lu-

³⁸ Savo 26.7.1910, 17.11.1910 ja 22.12.1910; Mauranen 1995, 39.

³⁹ Mauranen 1995, 39.

⁴⁰ Aarne Mäkelä on kartoittanut linja-autoliikenteen harjoittajien sosiaalista taustaa. Tosin työntekijä, maanviljelijä, toimihenkilö ja yläluokka -jako ei tunnista hyvin kyytilaitosta ja kyyditystä, joka oli useimmiten määräaikainen sivuelinkeino. Matti Viitaniemi – Aarne Mäkelä, *Suomen linja-autoliikenteen historia*. Linja-autoliitto. Helsinki 1978, 415–.

⁴¹ Panu Pulma ja Oiva Turpeinen, *Pikkukaupungin unelmia – Kajaani 1906–1976*. Kajaani 1994, 58–60.

⁴² Mauranen 1995, 34.

vun taitteessa Kallislahti oli hetken rautatien päätepysäkki. Savonlinnan – Pieksämäen rautatie valmistui vuonna 1914, Elisenvaarasta Savonlinnaan oli rata valmistunut 1908. Junalla tulleiden matkustajien määrä lienee saanut Kiljuset investoimaan automobiileihin.

Syväyksen kievarissa arpajaisista voitettulla T-Fordilla ajettiin Muhoksen laivalaiturista lähtien Utajärven Sotkalle, vaikka matka sieltä kievariin olisi kuulunut Valkolan kievarin tehtäviin. Pidempiäkin matkoja haluttiin säännöllisesti tehdä, ajettiin Keisarintien kautta Säräisniemeen ja Vaalaan. Oulun kuvernööri myönsi heinäkuussa 1914 leski Maria Syväykselle (Polvelle) luvan linjaliikenteeseen reitillä Oulu – Vaala.⁴³

Maaseudun kestikievareista ja reservipaikoista saattoi tilata kyydityksen vapaammin kuin kaupunkien vastaavista. Jos matkustajalla oli halua ja varaa, niin kyyti haki kotiovelta ja vei määränpäähän taksin tapaan. Kyyditys ei siis ollut tiukasti sidottu kyytipaikasta toiseen tapahtuvaksi. Näin kestikievarin pitäjistä saattoi tulla ajan kuluessa oman kylänsä vuokra-autoilija. Leppävirtalainen Hannes Koponen majatalosta luovuttuaan tai sen pidon tarjoushuutokaupassa toiselle menetettyään jatkoi työuraansa ammattiautoilijana.⁴⁴

Kyytilaitoksen kaikki palvelut maksoivat erikseen, mikä käy ilmi esimerkiksi edellä kerrotusta kievarin tallipaikkaa käsittelevästä vitsistä. Moni paljon kyydityksiä käyttävä kulkikin omilla vaunuilla tai rattaila, joiden eteen vaihdettiin kievarissa levännyt kyytihevonen. Näin liike- tai virkamatkalla voitettiin aikaa oman hevosen käyttämiseen verrattuna. Kyydityksien järjestäjät eivät voineet laajassa mitassa siirtyä automobiileihin, koska asiakkaiden odotukset olivat toiset. Uusi kulkuväline edellytti uudenlaisia matkustajia, ja niitä tarjosivat jo jonkin aikaa liikenteessä olleet junat ja höyrylaivat. Automobiili taisi jotenkin luontevasti sopia syöttö- tai jatko-yhteydeksi muille teknisen kehityksen luomille liikennevälineille. Tai sillä saattoi korvata myös sisävesilaivat, tunnuttiin ainakin Muhoksen Syväyksessä pohdittavan. Matkustajat pääsisivät koko matkan saman kulkuvälineen kyydissä.

Vielä niinkin myöhään kuin tammikuussa 1920 Oulun läänin maaherra Matts von Nandelstadh teki valtioneuvostolle esityksen, jonka mukaan kyytilaitos olisi kokonaisuudessaan siirrettävä kulkemaan moottoriajoneuvoilla. Auton sijaan von Nandelstadh ehdotti kuitenkin traktoreita, joilla liikkuminen olisi onnistunut talvellakin.⁴⁵

⁴³ Antero Tervonen, ”Muhos ja muhoslaiset 1865–1914”. Matti Lackman, Antero Tervonen, Jouko Vahtola ja Matti Hiltunen, *Muhoksen kunnan historia 1865–1995*. Muhos 2002, 61–62; Matti Lackman, ”Kasvua ja kehitystä pulakausien ja sotien varjossa. Muhos 1914–1944”. Matti Lackman, Antero Tervonen, Jouko Vahtola ja Matti Hiltunen. *Muhoksen kunnan historia 1865–1995*. Muhos 2002, 196.

⁴⁴ Savo 26.7.1910, 17.11.1910 ja 22.12.1910; Mauranen 1995, 39.

⁴⁵ Reija Satokangas, ”Traktorit vai automobiilit – Rovaniemen linjaliikenteen alkutaival”. Matti Enbuske, Susanna Runtti ja Turo Manninen. *Rovaniemen historia 1721–1990 – Jokivarsien kasvatit ja junantuomat*. Rovaniemi 1997, 226–227.

Maaherran ehdotusta ei otettu vakavasti. Se ei enää sopinut yhteen jo valmistelussa olleisiin liikennejärjestelmähankeisiin.

Viekotteleva automobiili

Kyytilaitos oli vahvasti vanhoissa perinteissä kiinni oleva kyyditys- ja majoitusmuoto. Vaikka kyytilaki oli Suomessa uusittu 1880-luvulla, niin lopputulos ei ollut oikein matkustajien tai kyyditysten järjestäjienkään mieleen. Lain uudistusprosessi alkoi vuoden 1900 valtiopäivillä ja kymmentä vuotta myöhemmin siinä päästiin ratkaisuun. Laki jäi tulematta voimaan, koska eduskunta ja hallitsija joutuivat valtapoliittiseen kiistaan siitä, mitkä asiat kuuluivat kummankin päätösvaltaan. Niin asiat jatkuivat ennallaan, tosin vuoden 1910 eduskuntakeskusteluista levisi sanomalehtien välilyksellä tieto, että automobiilia saa kyydityksissä käyttää. Vanha, osin vuoden 1734 oikeuskaariin perustuva käytäntö oli modernin kannalta joustava ja mahdollistava.

Oy Victor Forselius Ab markkinoi kyydinpitäjille automobiilia jo vuonna 1901. Hänen markkinointiviestinsä oli, että automobiili tulisi kestikievareille ja majataloil- le halvemmaksi kuin hevoset. Laskelmien perusteella tämä oli totta. Myös muistitie- to Kurkimäen majatalon pitäjän ”tilikirjoista”, tosin luultavimmin 1920-luvun alusta, vahvisti auton tulleen edullisemmaksi. Kyytilaitos perustui varallaoloon, ja tuona aikana ei kyytihevosiä voitu muihin töihin käyttää. Ruokittava ne kuitenkin oli. Au- tomobiili, kuten Forseliuksen viesti kuului, ”ei vaadi mitään käyttökustannuksia sen seisoessa, vaan ainoastaan liikkeellä ollessaan”.

Kestikievarinpito ja kyyditykset huutokaupattiin. Yksityisiltä huutajilta ei ole säi- lynyt asiakirjoja, joista selviäisi millaisilla ajoneuvoilla he kyytinsä tekivät. Tieto mahdollisesta automobiilien käytöstä on säilynyt vain satunnaisesti ja hajanaisesti sanomalehdissä tai muistitietona. Ensimmäiset tiedot ovat kyytikauden 1911–1915 alusta. Muutamien säilyneiden tapausten perusteella automobiililla oli vaikutusta kestikievareiden ja majatalojen toimintaan. Teknologinen uutuus houkutteli käyttä- mään uutta ajovälinettä sen tarjoamien mahdollisuuksien mukaan eikä ainoastaan korvaamaan kauramoottoria polttomoottorilla.

Kallislahden majatalossa ja Syväyksen kestikievarissa käyttökokemukset innos- tivat kokonaan uuden liikennepalvelun tarjoamiseen. Automobiililla voitiin tarjota matkustajalle huomattavasti pidempi kyyti kuin hevosella seuraavaan kyytipaikkaan. Syväyksestä haettiin linjaliikennelupa koko Oulujoen matkalle, välille Oulu – Vaala. Kallislahden majatalosta haettiin myös lupaa linjaliikenteeseen, mutta ajatut reitit eivät ole tiedossa. Luultavasti ne muuttuivat rakenteilla olleen rautatien edistymisen mukaan. Mahdollisesti majatalon kahdessa autossa sai aluksi matkustaa Kallislahden rautatieasemalta Rantasalmen, Juvan tai Sulkavan suuntiin.

Kyytilaitoksessa olisi kannattanut käyttää laajemmin automobiileja, jos niitä olisi voinut käyttää ympäri vuoden. Erityisesti automobiilien käyttäminen olisi kannattanut seuduilla, jossa kyytejä käytettiin harvakseltaan.

Summary: Travels by the motor car - The automobile in the service of the coaching system prior to 1914

The coaching system, a form of transportation plus accommodation, was deeply rooted in tradition. The old laws concerning the coaching system, dating back to 1734, allowed a certain flexibility. Although the coaching law had been renewed at the end of 1880's, the result was welcomed neither by the travelling population nor the coaching providers. The legislative season of the year 1900 saw the start of another reviewing process and subsequently ten years later, a resolution was reached. The law failed to pass, however, due internal disputes between the parliament and the ruler. Thus, the old practices simply remained in place, but traces of the 1910 parliamentary discussions were reflected in the newspapers of the day. It was generally understood that the use of the motor car was allowed for coaching purposes.

A Turku-based limited company, Oy Victor Forselius Ab, marketed the automobile to coaching inns as early as 1901 with the claim that it would be less costly than a horse for the innkeepers. Calculations proved the point. Confirmation came also via The Kurkimäki Inn's "account books", which, most likely, dated to the early 1920's. Providing a coaching service meant that transportation had to be kept at the ready and the coach horses could not be used for other tasks. Yet, they needed to be fed. The automobile, as Forselius put it, "causes no costs when on standby, only when moving".

The permits for inn-keeping and coaching were auctioned for five-year terms. There are no extant documents by private auction participants that would indicate the means of transport used for providing the coach service. Details about a possible use of automobiles are random mentions in newspapers as well as singular memoirs and interviews. The first mentions are from the beginning of the 1911–1915 inn-keeping season. Based on the few cases, however, it can be inferred that the motor car did influence inn-keeping practices. New technological aspects encouraged novel uses: not merely replacing the horse by a combustion engine.

The experiences of the innkeepers at Kallislahti and Syväys brought about an entirely new travelling service. The automobile, as compared to the horse, enabled a longer journey to successive lodgings. The Syväys innkeepers applied for a coaching service permit for the entire length of Oulujoki, between Oulu and Vaala. Kallislahti Inn also applied for extended permits, but the exact routes are not known. Most likely the routes changed according to the progress of the railway that was being built. The two automobile vehicles of the inn probably offered journeys from the Kallislahti railway station to the direction of Juva and Sulkava.

Had automobile use been possible throughout the year, it would have been viable – in particular, in regions where journeys were rarely undertaken.



II

SIIS AUTOMOBILEJA... AUTO SUOMALAISESSA TIETEISKIRJALLISUUDESSA ENNEN VUOTTA 1914

by

Reijo Valta, 2015b

Faravid 40, 149–162.

Reproduced with kind permission by
Pohjois-Suomen Historiallinen Yhdistys.

Reijo Valta

Siis automobiileja... Auto suomalaisessa tieteiskirjallisuudessa ennen vuotta 1914

Suomalaisten ensimmäisissä havainnoissa autot olivat pahalta haisevia, kaasuttavia, meluisia ja ajovaloillaan auringon yöhön tuovia kummallisia vempelitä, ainakin jos mökin mummoilta kysyttiin. Bensiini, polttomoottori ja auton lisävarusteet olivat kaikki vähäväkisemmälle kansalle uutta, eivätkä varakkaammatkaan kotimaassa niihin olleet suuremmin perehtyneet. Auto oli 1900-luvun alussa Suomeen tullessaan selkeästi uuden ajan merkki, uudenlainen tapa liikkua.

Uusien informaatioteknologioiden vallatessa alaa Paul Virilio pohti aikaisempia teknologisia muutoksia esihistoriasta nykyaikaan saakka.¹ Hän päätyi ajatukseen, että jokainen kehitysaskel kätki taakseen pimeän puolen. Jokainen uusi teknologia toi mukanaan uuden, sille tyypillisen onnettomuuden. Kun keksittiin laiva, syntyi samalla haaksirikko. Me tiedämme miten juna, auto ja lentokone ovat vauhdittaneet yhteiskuntaa ja mitkä ovat niille tyypilliset onnettomuudet. Mutta oliko 1900-luvun alun suomalaisella aavistustakaan miten auto tulisi muuttamaan maailmaa?

Tässä artikkelissa kysytään miten suomalaiset 1900-luvun alussa kuvittelivat auton muuttavan tulevaisuudessa yhteiskuntaa ja ihmisten elämää. Usein haaveet ja toiveet ihmisten toiminnassa häveliäästi hautuvat julkilausuttujen rationaalisempien perusteluiden alle. Yhden mahdollisuuden tulevaisuuden kuvitelmien tarkastelemiseen tarjoaa utopia- ja tieteiskirjallisuus, science fiction tai spekulatiivinen fiktio, joksi kirjallisuudenlajin laaja kattokäsite on nykyisin vakiintunut.² Tässä genressä tulevaisuuden utopiat ja dystopiat tulevat esille avoimina, kärjistyneinä tai vääristyneinä, kuitenkin niin, että keskeisimmän roolin saa fantasia. Miten asiat voisivat olla?

Kirjallisuudessa useasti otetaan vaikutteita toisista kirjallisista teksteistä. Samat ideat kiertävät maasta ja kulttuuripiiristä toiseen ilman kosketusta todelliseen elämään. Näin ollen kaunokirjallisuuden käyttäminen edellyttää vertailua: onko tulevaisuuden visiot omaksuttu muualta vai ovatko ne omaan kokemusmaailmaan perustuvaa kehittelmää?

Suomessa on kirjoitettu utopia- ja tieteiskirjallisuutta 1800-luvun alusta saakka. Ensimmäisenä julkaistuna kertomuksena pidetään filosofi Gabriel Israel Hartmanin

¹ Paul Virilio, *Pakonopeus* (suom. Mika Määttänen). Gaudeamus, Helsinki 1998.

² Laura Andersson, ”Scifiä vai spekulatiivista fiktiota?” *Kulttuurivihkot* 2007:6, 30–32.

(1776–1809) Åbo Tidningissä 6. huhtikuuta 1803 julkaistua *En dröm*-tarinaa.³ Autonomian aikana tieteiskirjallisiin aiheisiin tarttuivat muun muassa Zacharias Topelius, Fredrika Runeberg, Arvid Järnefelt ja Juhani Aho. Aikana jolloin kaikki julkaistu kävi läpi ennakkosensuurin, kuvitelmien muodossa voitiin valaista asioita, joista suoraan kirjoittaminen ei olisi saanut sensoreiden hyväksyntää. Kuvitelmana tai unena saattoi myös kirjoittaa asioista, jotka arkitodellisuuteen sijoitettuina olisivat tuntuneet triviaaleilta tai peräti typeriltä. Ennenkaikkea spekulatiivisessa fiktion muodossa saattoi, ja oli jopa suotavaa, kirjoittaa tulevaisuudenkuvitelmista, tulevaisuuden haaveista, toiveista ja peloista.

Yksi tieteiskirjallisuuden Suomessakin suosittu alalaji olivat kuvitellut matkakertomukset tulevaisuudesta ja/tai kuvitellussa maassa. Alalajissa kuvailtiin yleensä myös kuljetusvälineitä ja niiden toimintaperiaatteita. Liikkuminen ja siihen käytetyt välineet olivat olennainen osa tieteisfantasioita. Esimerkiksi Tyko Hagman kirjoitti ulkomaisten esikuvien innoittamana kuumatkasta⁴ ja Lassi Laurinpojan lentokoneesta⁵ jo 1880-luvun lopulla.

Perusaineistona käytän Jari Koposen *Utopia- ja tieteiskirjallisuus Suomessa* bibliografiaan⁶ koottua kirjallisuutta muutamien Historiallisesta sanomalehtiarkistosta tehdyin täydennyksin. Vertailukohdan ulkomaisiin, lähinnä yhdysvaltalaisiin tai siellä englanniksi käännettyihin/julkaistuihin tieteistarinoihin tarjoaa E. F. ja Richard Bleilerin 1940- ja 1950-luvuilla kokoama massiivinen kuvaileva bibliografia *Science Fiction: The Early Years*. Bleilerin bibliografiassa on kuvattu lähes 2500:n varhaisen tieteistarinan sisällölliset elementit ja juoni.⁷ Tarinat on myös luokiteltu. Autot ovat saaneet oman luokan ”VII C 2 d Automobile equivalents” teknologian ja liikenteen alaiseen maaliikenteeseen.⁸

Ei ole kovin hedelmällistä olettaa, että ennen ensimmäistä maailmansotaa kirjoitetuissa suomalaisissa tieteistarinoissa olisi kartoitettu Paul Virilion tapaan uusien teknologioiden tuomia onnettomuuksia. Aikakaudelle oli tyypillistä idealismi ja kehitysusko. Historian kulku tulevaisuutta kohti nähtiin suunnitelmallisena järjen voittokulkuna tai ainakin kaitselmuksen ohjaamana. Usko tulevaisuuteen oli pääsääntöisesti positiivista ja kehitysoptimistista, vaikka pessimistisiäkin äänensävyjä

³ Jari Koponen, *Utopia- ja tieteiskirjallisuus Suomessa – bibliografia 1803–2013*. Avain, Helsinki 2014, 17.

⁴ Tyko Hagman, ”Matka kuuhun”. *Uusia satuja ja runoja lapsille, pienille ja suurille*. Edlund, Helsinki 1887.

⁵ Tyko Hagman, ”Lassi Laurinpojan lentokone”. *Uusimpia satuja ja runoja lapsille, nuorille ja vanhoille*. WSOY, Porvoo 1889.

⁶ Koponen 2014; internetissä on Koposen laatima utopia- ja tieteiskirjallisuutta laajempi bibliografia *Finnish Speculative Fiction*. http://collector.pp.fi/finnish_speculative_fiction.htm. Luettu 14.6.2015.

⁷ Everett F. Bleiler with the assistance of Richard J. Bleiler, *Science Fiction: The Early Years*. Kent State University Press, Kent, OH 1990.

⁸ Bleiler 1990, xvii.

esiintyi. Esimerkiksi Zacharias Topelius (1818–1898) vanhemmiten näki yhteiskunnan rappeutuvan⁹. Yhteiskunnallisen ajattelun pohjavire heijastui oletettavasti myös spekulatiiviseen fiktion ja tulevaisuuden ja vaihtoehtoisten maailmojen kuvittelu oli perustaltaan kehitysuskoista, parempaan maailmaan luottavaa.

Insinöörit pienentävät maailmaa

1800-luvun loppupuoli (n. 1870–1914) oli nopean teknologisen muutoksen aikaa. Maailmaa muuttivat sähkö, puhelin ja uudet liikennevälineet, ihmisiä alkoivat viihdyttää valokuvat, elokuvat ja radio. Insinööritaidolle ei näyttänyt olevan mitään rajoja ja tämä heijastui populaareissa lukemistoissa. Utopiat, kuvaukset vielä hämmästyttävämmästä tulevaisuudesta kiehtoivat lukijoita ja tarinoita kirjoitettiin aikaisempaa enemmän. 1800-luvun keskeisin tieteiskirjailija oli Jules Verne (1828–1905).¹⁰ Vernen teoksia suomennettiin jo varhain. Ensimmäinen käännös oli *Maailman ympäri 80 päivässä* (*Le tour du monde en quatre-vingts jours*, 1872), jonka nimen Samuli Suomalainen 1874 käänsi saksankielisen laitoksen kautta muotoon *Matkustus maan ympäri 80:ssä päivässä*.¹¹ Ensimmäiseen maailmansotaan mennessä Vernen teoksia suomennettiin viisitoista nimikettä.

Vaikka suuri osa suuri osa Vernen teoksista rakentui matkustamisen tai tutkimusretkien ympärille, niin autoa ei teoksissa taideta edes mainita. Sen sijaan Samuel Fergussonin kuumailmapallo, kapteeni Nemon Nautilus, Baltimoren tykkikerhon asuttava keilaluoti ja monet muut liikkumisvälineet ovat syöpyneet lukijoiden mieliin. Verne aloittaessa kirjailijanuransa 1860-luvulla nykyaikaista autoa ei ollut vielä keksitty. Sen synty on yleensä ajoitettu vuoteen 1885¹². Tätä myöhemmissäkään teoksissaan kirjailija ei kuvaillut nelipyöräisiä, itsestään liikkuvia maakulkuneuvoja. Eksoottisemmat liikkumiselementit, vesi, ilma, avaruus ja maankuori olivat Vernelle läheisempiä.

Toinen merkittävä ja paljon vaikuttanut kirjailija oli yhdysvaltalainen Edward Bellamy (1850–1898). Hänen 1888 julkaistu *Vuonna 2000* (*Looking Backward: 2000–1887*) oli suurmenestys, joka synnytti yhteiskunnallista liikehdintää ja vaikutti moniin muihin kirjailijoihin. Bellamylta ihanneyhteiskunnan kuvaamiseen kipinää

⁹ Esimerkiksi Heli Rantala, ”Suomalaista historianfilosofiaa 1800-luvulla: Snellman ja Topelius”. *Historianfilosofia – klassiset ajattelijat antiikista nykyaikaiseen* (toim. Kari Väyrynen ja Jarmo Pulkkinen). Vastapaino, Tampere 2015, 228–231.

¹⁰ David Seed, *Science Fiction: A Very Short Introduction*. Oxford University Press, New York 2011, 8.

¹¹ Jules Verne, *Matkustus maan ympäri 80:ssä päivässä*. Suom. Samuli S[uomalainen]. Simelius, Helsinki 1874.

¹² Steven Parissien, *The Life of The Automobile*. Atlantic Books, Lontoo 2013, 3.

saivat muun muassa britit William Morris (1834–1896) ja H. G. Wells (1866–1946). Sosialistinen utopiakuvaus suomennettiin ensimmäisen vuonna 1902¹³.

E. F. ja Richard Bleilerin kuvailevan bibliografian mukaan ensimmäinen tieteiskirjallisuudessa mainittu auto liikkui vuonna 1894 John Jacob Astor IV:n (1864–1912) teoksessa *A Journey in Other Worlds*.¹⁴ Jules Verneltä vaikutteita imenyt Astor vei lukijat vuoden 2000 kaupunkiin, jossa ihmiset liikkuvat sähköautoilla ja -lentokoneilla. Astorin tulevaisuuden kaupungissa liikennepoliisi valvoi kulkuvälineille säädettyjä nopeusrajoituksia nopeuden ilmaisevien kameroiden avulla. Newyorkilaisena liikemiehenä ja sukunsa salkunhoitajana toiminut Astor tunsu varmasti kotikaupunkinsa ruuhkat ja aavisti uuden jo New Yorkissakin nähdyn liikennevälineen vaativan uudenlaista kontrollia. Nopeutta mittaavat tutkat ja valvontakamerat ovat toteutuneita tulevaisuudenkuvia. Sen sijaan ihmiskunta ei ole vielä esimerkiksi asuttanut koko aurinkokuntaa ja saavuttanut pysyvää maailmanrauhaa. Tulevaisuuden kaupungin liikenneoloja kuvitteli myös Frederick Nelson kuriositeetiksi jääneessä teoksessaan *Toronto in 1928* (1908).¹⁵ Torontosta on kahdessakymmenessä vuodessa tullut autokaupunki, johon jalankulkijoilla ei ole asiaa. Työnantajat ovat järjestäneet keskustasta palkollisilleen autotalleja – keskustasta on tullut paikka, johon vähempivaraisilla ei käytännössä ollut asiaa. Nelsonin lukemistoihin lienee kuulunut Wellsin *Aikakone* (*The Time Machine*, 1895), jossa yhteiskunnan eriarvoistuminen on johtanut ihmisrodun jakautumiseen kahtia. Liikenteessä sattui myös tapaturmia ja nekin pääsivät tieteiskirjallisuuteen. Hugh Pendexterin (1875–1940) novellissa *The Man Who Was Alone* (1907)¹⁶ päähenkilön visiot autiosta Manhattanista osoittautuivat lopulta auto-onnettomuuden jälkeisiksi houreiksi. Puoliminuuttinen tajuttomuus laajeni laajaksi yksinolon kuvitelmaksi.

Autojen tuomia ongelmia useammin kuviteltiin niiden fantastisia ominaisuuksia. Edward Franklinin Mr. Hawkin keksi auton ja ilmapallon yhdistelmän, autoaeromobiilin.¹⁷ Raymond McDonaldin hullu tiedemies kehittää rakettiauton, jolla päädytään Atlantin valtameren keskelle.¹⁸ Harry W. Hillmanin sähkön ylistyksessä *Looking Forward* (1906) nuori Tom Young hurmaa hienolla ja muodikkaalla sähköautollaan rikkaan nuorikon Evelyn Tylerin.¹⁹ Ja niin edelleen.

¹³ Edward Bellamy, *Vuonna 2000*. Suom. Tero Valkonen. Desura, Helsinki 2000.

¹⁴ Bleiler 1990, 24; John Jacob Astor, *A Journey in Other Worlds. A Romance of The Future*. Appleton, New York 1894.

¹⁵ Bleiler 1990, 537; Frederick Nelson, *Toronto in 1928*. National Business Methods and Publishing Company, Toronto 1908.

¹⁶ Bleiler 1990, 846; Hugh Pendexter, ”The Man Who Was Alone”. *Broadway Magazine*, Sept. 1907.

¹⁷ Bleiler 1990, 264; Edgar Franklin, *Mr. Hawkins' Humorous Inventions*. Dodge, New York 1904.

¹⁸ Bleiler 1990, 462; Raymond McDonald, *The Mad Scientist – A Tale of The Future*. Cochrane, New York 1908.

¹⁹ Bleiler 1990, 362; Harry W. Hillman, *Looking Forward – The Phenomenal Progress of Electricity in 1912*. Valley View, Northampton, Mass. 1906.

Toisin kuin erilaisia lentokoneita ja avaruusraketteja, autoa ei näytetä kuvitellun osaksi tulevaisuutta ennen kuin niitä oikeasti oli kaduilla ja maanteilla. Autojen ilmestymisen katukuvaan toi visioita niiden nopeuden aiheuttamista ongelmista. Myös lisäominaisuuksien kuvittelemisen oli heijastusta tapahtuvasta. Melko pian autojen markkinoille tulon jälkeen syntyi koko joukko erilaisia autoilutuotteita, joiden avulla autonomistaja saattoi muokata kulkuvälineensä käyttömukavuutta tarpeidensa mukaan.²⁰ Fantastiset ominaisuudet voisi nähdä näiden muutosten jatkeena.

Auto ei ollut mikään suosikkiaihe tieteiskirjallisuudessa. Bleilerin luettelon mukaan se oli mukana jotenkin mainittavassa roolissa vain yhdeksässä ennen ensimmäistä maailmansotaa kirjoitetussa romaanissa tai novellissa.

Suomen rautateillä ja ilmatilassa

Vuonna 1860 Zacharias Topelius julkaisi Helsingfors Tidningissä 18 tulevaisuudesta lähetettyä kirjettä. *Simeon Levis resa till Finland år 5870 efter verdens skapelse, efter de kristnes tideräkning det 1900:de*²¹ kokonaisuutta on kuvailtu Topeliuksen kuuluisimman teoksen mukaan ”Maamme-kirjaksi tulevaisuudesta”²². Simeon Levin kirjeet kertoivat tulevaisuudessa vuonna 1900 tehdystä matkasta maamme halki. Jo toisessa, Oulussa 31.5.5870 päivätyssä kirjeessä kuvailtiin miten maaliikenne oli kehittynyt. Raideliikenteen kehitys oli jäänyt Suomessa alkuunsa, kun tilalle oli keksitty edullisempi lokomobiilin tyylinen kuumailmavaunu tai lämpöveturi:²³

Din tjenare for från Alexandria hit på caloriclokomotiv, som numera allmänt begagnas här i landet. Jernvägar finnas här endast omkring 400 engelska mil, allesamman i landets södra och mellersta delar. – Först sedan varmlufts-vagnarna, hvilka gå på vanliga vägar, i hela det övriga Europa rivaliserad med jernvägarne, begynte man äfven i Finland införa detta billiga transport-medel och använda 10 procent af jernvägskostnaden på backars utjemnande, broars byggande och chausséers anläggande. Första platsen i en af dessa vagnar kostar från Alexandria till Wiborg endast 80 mark.

²⁰ Kathleen Franz, *Tinkering – Consumers Reinvent the Early Automobile*. University of Pennsylvania Press, Philadelphia 2005, 25–28.

²¹ Simeon Levin kirjeet on julkaistu useampaan kertaan, viimeksi Topeliuksen kootuissa teoksissa. Zacharias Topelius, *Noveller* (red. Pia Forssell). *Zacharias Topelius Skrifter IV*. SLS, Helsinki 2012, 224–265.

²² M. G. Soikkeli, Satusetä on myös scifin isä. *Aikakone* 28.10.1998. <http://www.aikakone.org/arvostelut/k98topelius.htm> Luettu 13.6.2015; Jari Koponen, *Topelius ja tulevaisuus*. Helsinki University Press, Helsinki 1998, 31–35.

²³ Topelius 2012, 228.

Idean kuumailmavaunuihin Topelius lienee saanut ruotsalaiselta, Yhdysvalloissa vaikuttaneelta keksijä John Erikssonilta (1803–1889), joka kehitti aurinkovoimalla toimivan kuumailmakoneen. Laitteita oli myöhemmin muun muassa New Yorkin kaupungin käytössä. Kuumailmavaunu oli Topeliuksen ajattelussa joukkoliikenneväline, ei yksityinen henkilöauton kaltainen maaliikenneväline. Suomeen vielä rakentanteilla ollut Helsinki–Hämeenlinna -rautatie (valmistui 1862) lienee saanut kirjailijan miettimään myös kuvitelmiensa kustannuksia. Kuumailmavaunuihin perustuva liikenneverkosto maksoi vain kymmenesosan siitä, mitä vastaava rautatieverkko olisi tullut maksamaan.

Nimimerkki Aslak kirjoitti vuonna 1896 lyhyen kuvauksen siitä, miten junat saatiin Raahen. Ensimmäisissä suunnitelmissa Pohjanmaan rata olisi kulkenut Raahen kautta, mutta sikäläiset porvarit vastustivat hanketta laivaliikennettä suojellakseen. Pian radan valmistumisen jälkeen kävi ilmi, että sataman käyttäjät arvostivat hyviä jatkoyhteyksiä. Pikkukaupungissa toimittajana ollut kertoja kertoi asioiden viimein vuonna 2000 muuttuneen.²⁴

He kiroilevat esi-isiään, etteivät ne, joiden asia se oikeastaan olisi ollut, ole jo vuosisata sitten hankkineet kaupunkiin rautatietä, sillä siinä tapauksessa ei kaupunki olisi pysynyt sinä pikkusielujen tyyssijana, minä se vielä nyt v:na 2000 on. Nyt he tahtovat saada kaupunkiinsa rautatien ja se on koko kylän yksimielinen, epäämätön toivomus. Miksi he eivät ole sitä puuhanneet jo ennemmin – sataa vuotta ennemmin? Siksi ettei ollut pontevuutta, ei halua eikä harrastusta. Eikä tahdottu nähdä etemmäksi lyhyttä elinpäiväänsä.

Aslakin tulevaisuuden visio oli poliittista pilkkaa raahelaisille. Vaikka yksityisen rautatien rakentaminen Raahesta Pohjanmaan radalle oli jo suunnitteilla, eivät oman kaupungin lehdet kuitenkaan tällaista itseironiaa suostuneet julkaisemaan vaan se päättyi oululaiseen sanomalehti Kaikuun.

Tyko Hagmanin (1849–1914) 1880-luvun lopulla kirjoittamat tarinat olivat puhdaita poikien seikkailukertomuksia. *Matkustus kuuhun* alkoi kun Kokkolan koulut suljettiin tuhkarokon vuoksi. Kolme terveenä pysynyttä poikaa päätti käyttää ajan hyödykseen ja käydä maan kiertolaisella.²⁵

Kuulkaa pojat! Nykyajan tiede ja viisaus on käynyt niin äärettömän pitkälle, erittäinkin kemian ja fysiikan alalla, keksinnöt ovat tehneet niin ihmetyttäviä askelia eteenpäin, että tuskin mikään enää on ihmisen nerolle mahdotonta. Ilmapalloissa kuljetaan jo ulkomailla pitkät matkat maailman avaruudessa; lentokone keksittiin Kiinassa jo neljätuhatta vuotta takaperin, vaikk' eivät nä-

²⁴ Aslak, V:na 2000 Raahessa. *Kaiku* 24.4.1896.

²⁵ Hagman 1887.

mä tyhmit eurooppalaiset ole sitä vielä oppineet käyttämään; – –Kemia on keksinyt aineiden sekoituksia, joista saadaan niin hienoa kaasua, että se painaa kaksi miljoonaa kertaa vähemmän kuin ilma, jota hengitämme, ja kun sitä pannaan ilmapalloon, niin saattaa tällä matkustaa maailman avaruudessa sukkelammin kuin salama ja lentää mihin mieli tekee. Ja uskoisitteko, pojat? Minä tunnen tällaisen sekoituksen, ja jos tahdotte, niin voin teidät viedä vaikka kuuhun.”

Neljä päivää pojat tutustuivat kuun oloihin kestikievareissa majoittuen. Suurin ero maan ja kuun välillä oli sukupuolirooleissa. Kuussa naiset hoitivat ne tehtävät, jotka emäplaneetalla kuuluivat tuolloin miehille. Kiertolaisella oli vain yksi kieli, joten sikäläiset koulupojat säästyivät koulussa vieraiden kielten opettelulta.

Hagmanin luoma Lassi Laurinpoika²⁶ rakensi katinkultalevyistä lintua muistuttavan lentokoneen ja kavereineen matkasi sillä Pariisin maailmannäyttelyyn ja edelleen Afrikkaan. Ilmari Kiannon reportaasissa vuodelta 1913 kuljetaan *Lentokoneella Suomussalmelta Amerikkaan*.²⁷ Matkalla tehdään välilasku muun muassa Atlantikselle.

Kyösti Teräksen (Gustaf Adolf Andersson, 1854–1925) tarinassa *Uudenvuodenpäivänä 1995* todistetaan pikajunan lähtemistä Tampereelta Kuopioon. Se ei ollut aivan tavanomainen, vaan se liikkui ilmassa.²⁸

– Niin, se oli todellakin ilmassa sähkön avulla kulkeva pikajuna, joka läksi halki ilmojen Kuopioon. Nykyaikana matkustajaliikettä välittävät tällaiset junat. Muistathan viime vuosisadan lopulla kuulleesi kerrottavan, lausui hän minulle, ilmapalloista, joilla kuljettiin pienempiä matkoja. Nykyaikana on tätä keksintöä kehitetty siinä määrässä, että ilmapalloista on muodostunut oikeita pikajunia, joiden kulkua voi ohjata yhtä mielivaltaisesti kuin rautatiejunia, jotka nekin ovat jo aikaa sitte kulkeneet sähkön avulla. Ainoastaan raskaampia tavaroita enää kuljetetaan rautatiejunissa, joiden suhteen myöskin on paljon parannuksia toimeen pantu. Nyt on toteutunut satu maalla ja merellä kulkevasta laivastakin. On näet sellaisiakin aluksia tai kulkuneuvoja, jotka uivat veden pinnalla ja maan vastaan tullessa nousevat raitiotielle, jota myöten sama sähkövoima niitä aluksen alla olevien rattaiden avulla kiidättää eteenpäin maallakin.

Muita tulevaisuuden Tampereella käytettäviä liikennevälineitä oli tarkemmin määrittelämätön lentoauto, joka liikkui tapeista nykäisemällä. Osalla kaupunkilaisista oli

²⁶ Hagman 1889.

²⁷ Ilmari Kianto, ”Lentokoneella Suomussalmelta Amerikkaan – kevyt kertomus kevyestä aiheesta”. *Nuori Suomi*, XIII (1913): 196–221.

²⁸ Kyösti Teräs, ”Uudenvuodenpäivänä 1995”. *Tampereen Uutiset* 4. ja 5.1.1895.

käytössään sähkövirralla toimivat siivet, joilla he lensivät lintujen tapaan. Myös lentoautot heiluttivat siipiään:²⁹

Nämä ovat uudenaikaiset kulkuneuvot, sähköän avulla nämä kulkevat ilmassakin, lisäsi hän sitte ja osoitti jonkinlaisia siipiä ajopelien sivuilla.

Minä olin kerrassaan ihmeissäni. Näin siipien säännöllisesti nousevan ja laskeuvan jalkaimme juurelta ulkonevain akselien avulla ja eteenpäin me rientsimme ilmassa rakennusten yli huimaavaa vauhtia.

Siipiä käytettiin Arvid Lydeckenin vuoden 2140 Helsingissäkin jatkotarinassa *Tähtien tarhoissa* (1910, julkaistiin myös kirjana 1912). Kaupunki oli kasvanut suureksi niin alaltaan kuin korkeudeltaankin. Tuolloin Helsingissä oli katuja niin paljon, ettei kukaan jaksanut keksiä niille nimiä. Päähenkilö Teuvo asui 30. kerroksessa, mutta silti rappusia ei tarvinnut ravata:³⁰

Jokaisen kerroksen edustalla oli ilmalaivapysäkki, ja kun jokaisella ihmisellä, pienillä lapsillakin, oli ohuet alumiiniumi siivet, niin oli varsin helppo siirtyä kerroksesta kerrokseen ilman rappusia.

Kaduilla oli liikennettä sen verran, että joitakin liikennesääntöjä oli pitänyt sopia. Kaduilla lennettiin oikealla puolella eteenpäin, vasemmalla takaisin. Käyttörajoituksia ei ollut, tosin ilmalaivan kuljettaja joutui pyytämään Täti Liinaa ja lapsia väistämään. Tädit valittelivat liikenteen kiivastumista, nopeuksien kasvamista ja väistämissen vaikeutumista.

Varhaisissa tieteistarinoissa uutuudet ja niiden toimintaperiaatteet pyrittiin kertomaan tarkoin. Suomalaiset kertojat eivät olleet poikkeus. Junat kulkivat kuuman ilman tai sähköän avulla, kuumailmapallolla päästiin kuuhun saakka oikeanlaisia kaasuseoksia tekemällä. Mahdollisimman tarkalla kuvauksella saatiin tarinaan uskottavuutta. Joskus uskottavuutta pyrittiin lisäämään viittaamalla omaan aikaan. Johan tällainen kehityskulku oli aluillaan jo teidän aikananne, saattoi tulevaisuuden kertoja vedota.

Malakias Mönkkänen vuoden 2000 Helsingissä

Suomalaisissa tieteistarinoissa autot jäävät useimmin sivumaininnan rooliin. Näin on myös oululaisessa Raatajassa vuosina 1906 ja 1908 jatkokertomuksena julkaistuissa, Kyösti Wilkunan (1879–1922) kirjoittamaksi arvellussa *Malakias Mönkkäsen tule-*

²⁹ Teräs 1895.

³⁰ Arvid Lydecken, ”Tähtien tarhoissa”. *Pääskynen* 1910:1, 15.

vaisuuden seikkailuja Helsingissä vuonna 2000. Mönkkänen matkusti junalla Kotkasta Helsinkiin, matkalukemiseensa hänellä oli Edward Bellamyn *Vuonna 2000*. Perille hän saapui lähtöä huomattavasti myöhemmin, vuonna 2000.

Mönkkäsen seikkailujen pääajatuksena oli ruotsinkielen katoaminen Suomesta. Tarinan vuoden 2000 Helsingissä sitä ei enää osattu eikä Hufvudsstadsbladetkaan enää ilmestynyt. Kaupunkiin saavuttuaan Mönkkänen on päästään pyörällään. Hän on Helsingissä, mutta muuttuneessa sellaisessa. Rautatientorilla ihmettelevältä Mönkkäselä tiedusteltiin oliko jokin hätänä.³¹

– *Mieluimmin kääntyisin heti jonkun lääkärin puoleen, sillä luulenpa sairastuneeni matkalla.*

Kohtelias puhuttelijani vihelsi pieneen pilliin ja kohta pysähtyi eteemme jonkunlainen ajopeli, jonka edessä ei kumminkaan näkynyt mitään hevosta, vaikkakin etupuolessa olevalla istuimella istui »kuski». En joutanut kuitenkaan pitemmälle aprikoimaan, sillä tuo samainen nuori mies osoitti minua nousemaan ajopeliin, samalla kuin hän sanoi »kuskille» jonkun osoitteen. Tämä väänsi jotain kampia ja ajopelit lähtivät tasaisen pehmoisesti vierimään eteenpäin. Samanlaisia ajoi edelläni ja toisia tuli vastaan mutta hevosia en sen sijaan nähnyt missään.

– *Siis automobiileja, mietin itsekseni samalla kuin kaikki tuntui taas menevän sekaisin päässäni.*

Mutta automobiili pysähtyi jo muutaman kivrakennuksen eteen ja ajurini, saatuaan myöntävän vastauksen kysymykseensä, pitikö odottaa, sanoi jotakin porraskäytävän ovella seisovalle miehelle sekä viittasi minua astumaan sisään.

Helsinki oli vuosien varrella muuttunut myös hevoseettomaksi. Auto on mukana tarinassa kirjoitusaikaan sitovana, vuoden 1906 lukijalle uskottavuutta lisäävänä elementtinä. Auton, taksin, kutsupilli lienee kirjailijan toive: kai tulevaisuudessa taksin tilaaminen lennosta olisi jotenkin helposti järjestetty. Myöhemmin tarinassa Malakias Mönkkänen käyttää autoja jo tottuneesti tarvitessaan liikkua kaupungissa pidempiä matkoja.

Malakias Mönkkäsen käyttämä taksi oli ensimmäisiä suomalaisessa kaunokirjallisuudessa mainittuja autoja. Raoul Palmgren antaa kunnian ensimmäisenä auto liikenteen kuvaajana, ”(ehkä)” kuten kirjoittaja lisää, Gustav Almilille (1877–1944)

³¹ [Kyösti Wilkuna], ”Malakias Mönkkäsen tulevaisuuden seikkailuja Helsingissä vuonna 2000”. *Raataja* 1906:7, 52–53.

ja hänen flanööriromaanille *Höstdagar*, joka ilmestyi vuonna 1907.³² Suomalaiseen kauhukirjallisuuteen auto pääsi vuonna 1908, Uno Osmion (Uno Brummer, 1871–1913) kokoelman *Kuumehoureissa* niminovellissa.³³

Korean keisari Mikkelissä

Suur-Savossa julkaistiin nimimerkki Mä-Tä-Kuun juttu *Huomattavia vieraita* heinäkuussa 1907.³⁴ Lehden toimittajalle soitettiin ja kerrottiin Korean keisarin muutaneen Ristiinaan. Sinne hän oli tullut ilmalaivallaan ja antoi toimittajalle mahdollisuuden audienssiin. Suur-Savon toimittaja oli ilmeisimmin keksinyt värikkään tavan mainostaa tulevana sunnuntaina pidettyjä Mikkelin laulujuhlia ja Korean keisari liittyi jotenkin esitettyyn ohjelmistoon.

Toimittaja haettiin audienssille Naisvuorelta. Kulkuvälineenä oli auto, eikä se ollut ihan tavallinen.³⁵

Ja toden totta siellä olikin automobiili. Suurella kunnioituksella tervehdittyäni lakeijaa ja ohjaajaa läksimme huristamaan. Kirkkokadulla säikähti muuan kaupunkilaismuija meidän menoamme niin, että läiskähti istumaan katukivitiykselle. Muija parka! Mutta hänen tilaansa emme kuitenkaan joutaneet sen paremmin tarkastamaan, vaan päästelimme täyttä kyytiä Ristiinaan menevälle tielle. Siinä mennessä jouduin tutkiskelemaan hiukan hepoammekin, sillä se ei ollut suinkaan aivan tavallinen automobiili. Kaikki metalliosat olivat puhdasta kultaa ja istuimet päällystetyt mitä hienoimmalla itämaalaisella silkkisametilla. Tuota pikaa sivuutimme Unnilat, Porrassalmet ja ennenkuin osasin odottaakaan olimme jo Juurisalmella. Tässä täytyi meidän nousta ajo-pestämme, sillä nyt oli jatkettava matkaa laivalla.

Kultaisen, nopean auton tuoman toimittajan audienssi oli päättyä alkuunsa. Hoviväelle oli tapahtunut virhe, sillä tarkoitus oli tuoda paikalle suomettarelaisen Mikkelin Sanomien toimittaja. Suopui keisari lopulta keskustelemaan nuorsuomalaisen lehden toimittajan kanssa, vaikka painottikin kannattavansa enemmän arvovaltaa ja virkakuntaa kunnioittavia suomettarelaisia. Lyhyeen fantasiaan oli näin saatu mukaan myös oman lehden mainostusta.

³² Raoul Palmgren, *Kaupunki ja tekniikka Suomen kirjallisuudessa – Kuvauslinjoja ennen ja jälkeen tulenkantajien*. SKS, Helsinki 1989, 59.

³³ *Hallusinationsoneja – vanhoja suomalaisia kauhutarinoita*. Toim. Juri Nummelin. Faros, Turku 2012; Uno Osmio, *Kuumehoureissa y. m. kertomuksia*. Yrjö Weilin, Helsinki 1908.

³⁴ Mä-Tä-Kuu, ”Huomattavia vieraita”. *Suur-Savo* 24.7.1907.

³⁵ Mä-Tä-Kuu 1907.

Auto oli ylellisyustuote. Keisarin auto oli tietenkin ylellisimmistä ylellisintä, kullasta ja silkistä tehty. Teknisesti kullasta tehty autonkori ja moottori olisivat mahdollisuuksia, mutta se ei tässä hupailussa häirinnyt.

Utopia- ja ihanneyhteiskunnat

Suomalaisissa sosialistisissa tai muissakaan ihanneyhteiskuntien kuvauksissa ei uusia teknologioita juurikaan esitellä tai mainita. Painopiste on muuttuneessa yhteiskuntajärjestyksessä tai sen tavoittelussa. Maailmalla suosittuja tarinoita kaikki sodat lopettavasta uudesta ja mahtavasta aseesta ei Suomessa julkaistu ennen itsenäistymistä³⁶. Tolstoilaisen Arvid Järnefeltin (1861–1932) novellissa *Viimeinen sotaretki* (1900)³⁷ Aasian keisarin sotaretki Eurooppaan tyrehtyi vastustajan puutteeseen. Euroopassa ei enää ollut valtiota tai sotilaita joita vastaa olisi voitu taistella. Anarkistinen yksilöllisyys levisi Aasiaankin, jossa aseet ja haarniskat muutettiin polkupyöriksi, joilla aasialaiset tulivat tervehtimään Eurooppaan jäänyttä keisariaan.

Otto Tiuppa (1872–1914) kirjoitti 1900-luvun taitteessa useita ylistäviä ja ilakoiivia utopioita tulevasta kommunismista.³⁸ Juttujen ytimenä oli työn uudelleen jakaminen ja yhteiskunnallisten valtasuhteiden suuret muutokset. Sulo Hytösen (1870–1918) Sosialistiin kirjoittamassa jatkotarinassa ja kirjanakin julkaistussa *Unessa* (1906) vakuutettiin yhteiskunnan olevan muutettavissa voimassa olevien lakienkin mukaan. Tarinassa matkataan ajan tavanomaisilla liikennevälineillä, ajurilla, junalla ja höyrylaivalla. Uudesta ja mahdollisesta tulevaisuudesta kertoi muun muassa höyrylaiva, joka oli satamatyöväen itsensä omistama.³⁹

Suomen vuoden 1906 valtiopäivä uudistus lienee antanut monelle kirjailijalle aiheen pohtia tulevaisuutta. Tuona vuonna ilmestyi eniten (kuusi kpl) utopia- ja tieteistarinoita aikana ennen ensimmäistä maailmansotaa. Uudistus antoi ainakin aiheen

³⁶ Oulussa 1874 syntyneen Edwin Christiansonin (k. 1911 Pihkovassa) *Med den starkares rätt – Kaptenlöjtnant von Wildes minnen från kriget 1920–1921* julkaistiin vuonna 1910 Ruotsissa, Tukholmassa (Wahlström & Widstrand). Jari Koposen arvion mukaan Suomessa kirja olisi johtanut painokanteeseen ja takavarikkoon, sillä se sisälsi toiminnan lisäksi niukasti verhotun poliittisen puheenvuoron Venäjän imperialismia vastaan. Vahvimman oikeus oli gothialaisen insinööri Texlan kehittämä kuolemansäde, superase, jonka valvonta luovutettiin Nobelin rauhanpalkinnon saaneista koostuvalle kansainväliselle komitealle. Jari Koponen, ”Politiikkaa ja kuolemansäetä”. *Yliopisto* 1995:20, 24–26.

³⁷ Arvid Järnefelt, ”Viimeinen sotaretki”. *Uuden ajan kynnyksellä, Suomen työväen alpumi* 1900, 3–15.

³⁸ Otto Tiuppa, ”Kun kaikki työt lakkautettiin 10 vuodeksi”. *Uuden ajan kynnyksellä, Suomen työväen alpumi* 1899, 57–59; Otto Tiuppa, ”Voiton hetkellä”. *Uuden ajan kynnyksellä, Suomen työväen alpumi* 1900, 73–81; Otto Tiuppa, ”Viimeiset porvarit”. *Uuden ajan kynnyksellä, Suomen työväen alpumi* 1907, 32–39.

³⁹ Sulo Matti Hytönen, ”Uni”. *Sosialisti* 11.11., 14.11., 16.11., 21.11. ja 23.11.1906.

Eino Leinolle (1878–1926) romaaniin *Tuomas Vitikka* (1906).⁴⁰ Vitikkalan kylässä pohdittiin muun muassa mitä kaikkea uuden eduskunnan tulisi säätää ja muuttaa, ja miten se tulisi vaikuttamaan maamme tulevaisuuteen. Liikenne- ja ratkaisuun pohdinnoissa ei taidettu mennä.

Eino Leino taisi olla ainoa suomalainen kirjailija, joka ennen ensimmäistä maailmansotaa antoi autolle keskeisen roolin tarinan sisällön kannalta. Romaani *Pankkiherroja* (1914) ei ole utopia- tai tieteiskirjallisuutta, vaan alaotsikon mukaisesti ”kuvaus nykyaikaisesta suomalaisesta liike-elämästä”. Teoksen loppukohtauksessa auto ja sen äänekkyys antoivat vertauskuvan nousukaudesta ja talouselämän raadollisuudesta.⁴¹

Auto lähti kohona kierimään.

Antti istui perässä ja maisteli konjakkiaan. Vähäväliä hän ojensi aina uuden setelin kuljettajalle, vaatien tätä parantamaan vauhtia. Talot ja kylät lensivät heidän ohitse. Kuljettaja, joka piti häntä tavallisena hutikkaisena herrasmiehenä, kääntyi vihdoon noin Korson aseman kohdalle tultuaan autonsa oikelle päästäkseen sitten takaisin Itäistä Viertotietä.

–Seis! huusi Antti äkkiä.

He olivat eräällä sillalla, joka vaikutti häneen kovin tutunomaiselta. Olihan tuossa virta ja koski, tuossa mylly, tuossa punainen mökki virran reunalla ja tuolla korkeammalla toisia suurempia taloja, kaikki himmeästi hämärtyvän, kultahohtaisen kevät-yön kajossa kuvastuen. Suuri jumala! Olihan se hänen kotinsa. Olihan hän kerran syntynyt tässä, kiikkunut noilla kivillä, polskinut tuon kosken kuohuissa... Ja elivätköhän tuossa töllissä vielä hänen vanhempansa...!

–Aja! komensi hän ja ojensi uuden setelin kuljettajalle. Aja kuin hengen edestä!

Laukaus pamahti. Auton helvetillinen vauhti ja jyrinä esti äänen kuulumasta. Vasta kaupunkiin tultuaan huomasi kuljettaja kuollutta miestä kyyditsevänsä.

⁴⁰ Eino Leino, *Tuomas Vitikka*. Otava, Helsinki 1906. Romaani on julkaistu myös osana *Koottuja teoksia* (IX, 89–281) ja *Routavuositrilogiaa* (SKS, Helsinki 1998, 3–179).

⁴¹ Eino Leino, *Pankkiherroja – kuvaus nykyaikaisesta suomalaisesta liike-elämästä*. Kirja, Helsinki 1914; Romanin Project Gutenbergiin ovat toimittaneet Riikka Talonpoika ja Tapio Riikonen. <http://www.gutenberg.org/ebooks/12804>

Sivuroolien autot

Suomalaisessa utopia- ja tieteiskirjallisuudessa autot jäivät pieneen sivurooliin. Kirjoittajien ja lukijoiden mieliä kiehtoivat enemmän uusien elementtien valloittaminen, nouseminen taivaalle kattojen ja peltojen yläpuolelle aina kuuhun ja avaruuksiin saakka. Sama suuntaus oli vallalla maailmalla. Autoista ei suuremmin tulevaisuuden fantasiaa kirjoitettu. Suomalaisissa tarinoissa auto oli lähinnä tulevaisuuden visiolle uskottavuutta antava tekijä. Malakias Mönkkänen saattoi vuoden 2000 Helsingissä ihmetellä hevoseettomien vaunujen lisääntymistä ja kuitenkin tunnistaa kulkuvälineet automobiileiksi. Autoistunut Helsinki oli 1900-luvun alussa alkaneen kehityskulun luonteva jatko. Menneen tulevaisuuden Tampereen lentävät pikajunat olivat Kyösti Teräksen mielestä selkeä jatkumo 1800-luvun ilmapalloille.

Henkilöauto ei ollut sellainen tulevaisuuden välttämättömyys, joka olisi pitänyt kuvitella osaksi uutta huomenta. Auto tuli osaksi visioita vasta kun se oli nykyaikaisessa mielessä keksitty. Erilaisia lento- ja liitokulkuvälineitä keksittiin paljon halukkaammin yksityiskäyttöä varten. Pääsuuntaus oli kuitenkin joukkoliikennevälineiden kuvittelemisen. Zacharias Topeliuksen vuonna 1860 visioimat kuumailmavaunut olisivat tuoneet valtiontaloudelle kaiken muun hyvän lisäksi edulliset investointikustannukset.

Oliko 1900-luvun alun suomalaisella näiden tieteiskertomusten perusteella aavistustakaan miten auto tulisi muuttamaan maailmaa? Ainakin nopeus oli oikein oivallettu, liikkumisen vauhti ja tempo tulisivat tulevaisuudessa autojen myötä muuttamaan. Tähän ei välttämättä ennustajan kykyjä tarvittu, asiahan kävi osin ilmi autojen teknisistä tiedoista. Arvid Lydecken arveli vuoden 2140 Helsingin helpon liikkumistavan (henkilökohtaiset alumiiniumisiivet) kasvattaneen liikennenopeuksia ja lisänneen yhteentörmäyksiä. Lydecken asetti valitukset kuitenkin tätien suuhun, joten sen todenperäisyys jäi vähintäänkin arveluttavaksi. Lydeckenin kirjoittamasta ei voi päätellä, kasvattiko helppo liikkuminen kaupunkia vai oliko liikkumistapa keksitty kaupunkien kasvamisen myötä.

Maailman suurkaupungeissa muutamat kirjoittajat aavistivat autojen tuomat ruuhkat ja nopeuden aiheuttamat ongelmat, mutta suomalaisille kirjoittajille sellaiset eivät Lydeckeniä hupailua lukuunottamatta tulleet mieleen. Suomessa autolla saattoi kiittää suunnatonta vauhtia maanteitä pitkin Ristiinaan ilman muun liikenteen tuomia ongelmia. Mikkelissä sentään joku vanha rouva saattoi uutta kulkuvälinettä säikähtää. Lentävät kulkuvälineet saivat myös tulevaisuuden Helsingissä ja Tampereella kulkea ilman mainittavia ruuhkia.

Summary: "Oh, automobiles..." Cars in Finnish Science Fiction up until 1914

This article investigates the ways in which Finnish sci-fi authors imagined the car might change the future society and the lives of the people that live in it. The material has been gathered using Jari Koponen's bibliography, *Utopia- ja tieteiskirjallisuus Suomessa* (2014), and compared with similar foreign literature in English using E.F. and Richard Bleiler's descriptive bibliography, *Science Fiction: The Early Years* (1990), which they compiled in the 1940s and 50s.

Cars played a small part in Finnish utopian and sci-fi literature. Writers and readers seemed more fascinated by the concept of conquering the elements and of rising into the sky, above rooftops and fields and all the way to the moon and stars. The same trend was dominant across the globe. Cars were generally not a great source of inspiration for futuristic fantasy literature. In Finnish literature, the car was mainly a tool that lent credibility to futuristic visions. In a story depicting Helsinki of year 2000, Malakias Mönkkänen marvelled at the propagation of horseless carriages, which were nonetheless recognizable as automobiles. A Helsinki with an abundance of cars was seen as a conceivable result of the scientific progress that started at the beginning of the 20th century. According to writer Kyösti Teräs, flying express trains of future Tampere were a logical follow-up to hot air balloons of the 19th century.

The automobile was not regarded as a necessity that should be imagined as an integral part of future tomorrow. The car became a part of futuristic visions only after it had been invented in the modern sense. Authors were much more eager to invent different kinds of personal fliers and aerial vehicles. Most writers were busy imagining modes of public transportation. In addition to its other merits, the caloric car Zachris Topelius envisioned in 1860 would have been a viable investment for the economy.

Based on these sci-fi stories, did Finnish people at the beginning of the 20th century have any clue about how the car would change the world? They certainly understood the implications of speed, as cars would inevitably increase mobility and pace of traffic. This required no particular skills of divination, as relevant technical information concerning automobiles was already available. Arvid Lydecken suggested that, by 2140, Helsinki would have adopted a convenient method of transit (personal "aluminium wings"), which would increase traffic speeds and the number of collisions. He let the complaints be voiced by a number of old ladies, so his actual opinion can only be guessed at. His story does not specify whether the convenient transit method made the city grow or if the method was invented because of growing cities.

Some writers in the metropolitan areas of the world anticipated the problems traffic congestion and increased speeds would bring, but – Lydecken's jesting aside – these did not occur to Finnish writers. In Finnish stories, it was conceivable to zip to Ristiina along highways at amazing speeds without any trouble from other traffic. At most, an old lady in Mikkeli might be spooked by the novel vehicle. Aerial vehicles in future Helsinki and Tampere could also traverse the skies fairly undisturbed.

Translated by Lauri Sallomo



III

ORASTAVAN AUTOILUN JÄLJILLÄ - POHJOIS-SUOMEN VIRANOMAISET VARHAISTA AUTOILUA TUKEMASSA JA VALVOMASSA

by

Reijo Valta, 2014

Teoksessa Keskus ja periferia muuttuvassa maailmassa (toim. Kari Alenius ja Olavi K. Fält). Studia Historica Septentrionalia 70. P-SHY, Oulu 2014, 229–243.

Reproduced with kind permission by
Pohjois-Suomen Historiallinen Yhdistys.

Reijo Valta

Orastavan autoilun jäljillä Pohjois-Suomen viranomaiset varhaista autoilua tukemassa ja valvomassa

Kaupan ja talouden keskuksset ovat useimmiten syntyneet liikenneyhteyksien myötävaikutuksella. Kaupan keskuksella on määritelmällisesti hyvät liikenneyhteydet, keskus on liikennejärjestelmän ydin. Tällainen sosioekonominen ja teknistaloudellinen järjestelmä ei muutu yksinomaan uuden teknisen innovaation myötä. Sopivuus vallitseviin käytäntöihin vaikuttaa uusien teknologioiden käyttöönottoon. Tässä artikkelissa käsitellään Pohjois-Suomen autoistumisen ensimmäisiä vaiheita 1900-luvun alussa. Miten alueelliset valtion viranomaiset suhtautuivat laivojen, hevosten ja junan rinnalle tulleeseen mahdollisuuteen liikkua ja kuljettaa tavaraa? Minne ja miksi hankittiin autoja? Poikkesivatko viranomaiskäytännöt keskuksessa (Oulu) ja muualla (periferia)? Voisiko paikkakunnalle perustettu auto-osakeyhtiö olla merkki laajemmasta kiinnostuksesta uuteen teknologiaan? Taustaoletuksena on samanaikainen Aasian rahtiliikenteen kehityksessä havaittu ilmiö, että uudet teknologiat, höyrylaivat, rautatie ja kuorma-autot, otettiin käyttöön sellaisilla alueilla, jotka tahtoivat olla kauppayhteyksissä sellaiseen keskukseseen johon aikaisempi liikenne- tai talousjärjestelmä ei tarjonnut luontevia mahdollisuuksia.¹ Ajallisesti tarkastelu keskittyy syksyä 1914 edeltävään aikaan.

Aikaisempi suomalaisen autoilun historiantutkimus on ollut pääasiassa myöhemmin muodostuneiden sektoreiden (linja-autoliikenne, taksit, rahtaus, autoliikenneorganisaatiot) kautta määrittynyttä.² Autoilun alkuvaiheista kirjoitettaessa yleensä mainitaan muutamat tunnetut ajallisesti varhaiset epäonnistuneet yritykset, mutta siirtymää ei kuvata tai varhaisaikojen mahdollisia menestystarinoita ei etsitä. Sinänsä ratkaisu on ymmärrettävä, koska kansainvälisestikin autot nivoutuvat osaksi teknis-

¹ Thomas G. Rawski. Issues on the Study of Economic Trends, teoksessa *Economics and the Historian* (ed. Thomas G. Rawski). University of California Press, Berkeley ja Los Angeles 1996, 43–44. Rawski korostaa, että uudet liikennevälineet olivat joko merkki kaupallistumisesta tai taloudellisesta vaurastumisesta – tai molemmista.

² Kalle Toiskallio. *Liikenteen sosiologiaa. Taksimatkan seurallisuus, liikenteen neuvottelut, automainosten näkökulmat*. Helsingin yliopiston sosiologian laitoksen tutkimuksia no 240, Helsinki 2002, 23–24.

taloudellista kokonaisjärjestelmää vasta vuosien 1930–1980 välisenä aikana.³ Ennen sitä ei ollut ollenkaan varmaa, että tulisiko autosta osa yhteiskuntaa, ja minkälaisena. Viimeisen vuosikymmenen aikana kansainvälisessä autohistoriantutkimuksessa on paljon pohdittu sähköautojen katoamisen syitä 1920-luvulla.⁴ Auto yksin ei voinut olla vastaus, vaan sen ympärille tuli rakentaa oma infrastruktuurinsa. Sellaisen syntyminen vaati laajaa yhteiskunnallista tukea.

Suomessa autoliikenteen vaatimat luvat, järjestys- ja liikennesäännöt ja yritys-toimintaedellytykset muuttuivat usein ja nopeassa tahdissa aina 1920-luvun lopulle saakka. Samaan aikaan varhaisten autojen kanssa oli meneillään suuri muutos maanteiden ylläpidossa. Perinteisesti tienpito oli ollut talonpoikien velvollisuus, nyt suunniteltiin sen siirtämistä valtion kustannettavaksi. Keskustelu muutoksesta oli alkanut jo 1800-luvun puolella, mutta se sai vauhtia autoilun vaatimista muutoksista teiden rakenteisiin. Valtion kustannettaviksi maantiet tulivat vuoden 1921 alusta.⁵ Keskustelu maanteiden siirtäminen yleisistä varoista hoidettaviksi hillitsi autojen yleistymisen tuomista ongelmista valittamista.

Autoilun lupaus ja arki

Lähes yleismaailmallisesti autoa pidettiin 1800- ja 1900-lukujen vaihteessa mahdollisuutena vapaaseen ja luotettavaan kaukoliikenteeseen. Halutessaan autonomistaja saattaisi hypätä ratin taakse ja ajaa maan tai peräti mantereen toiselle laidalle. Tämä oli ehkä ihmisiä kiehtovin auton maatielikenteelle tarjoama uusi ominaisuus.⁶ Uuteen mahdollisuuteen tartuttiin. Pohjois-Suomessa Tornionjokilaaksossa saatiin kesällä 1900 seurata kun englantilainen retkikunta oli automatkalla Roomasta Nord-

³ Frank W. Geels. *Technological Transitions and System Innovations: A Co-Evolutionary and Socio-Technical Analysis*. Edward Elgar Publishing, Cheltenham ja Northampton 2005, 4.

Geels puhuu teknistaloudellisista paradigmoista (techno-economical paradigm), ja määrittelee sellaisiksi höyryvoiman ja raudan (1830–1880), sähköön, massatuotantokoneet ja teräksen (1880–1930), autot, lentokoneet ja petrokemian (1930–1980) ja tietokoneet, ohjelmistot ja puhelimet (1980–).

⁴ Niin sanotun toisen sukupolven autojen (1902–1925) voimanlähteenä sähkö ja bensiini olivat tasaveroisessa kilpailuasemassa. Esimerkiksi Gijs Mom. *The Electric Vehicle: Technology and Expectations in the Automobile Age*. The Johns Hopkins University Press, Baltimore 2004. Aivan uusin kiinnostus on kohdistunut biokaasuautoihin. Esimerkiksi Ari Lampinen. Liikennebiokaasun käyttöönotto Suomessa. *Tekniikan Waiheita* 30(2012):1, 5–20.

⁵ Matti Turunen. Uusi tielaki – vanha käytäntö, teoksessa *Soraa, työtä, hevosiä – tiet, liikenne ja yhteiskunta 1860–1945* (toim. Jaakko Masonen, Kimmo Antila, Veikko Kallio, Tapani Mauraenen), Helsinki 1999, 306.

⁶ James J. Flink. *The Automobile Age*. The MIT Press, Cambridge 1990, 30–31.

kappiin. Kolme vuotta myöhemmin yhdysvaltalaiset Charles ja Lucy Emma Glidden ajoivat Napierillaan Suomen halki kohti pohjoista napapiiriä.⁷

Arki auton kanssa oli kuitenkin useasti toinen, varsinkin aloittelevalla ammattiyrittäjillä. Oulun ensimmäinen, toukokuussa 1906 vuokra-ajuriluvan saanut taksiautoilija William Nyberg (1871–1915) ajoi kaupungissa Ford B:llä taksia kesän ajan. Yhdysvalloissa siirtolaisena ollut Nyberg toi Suomeen palatessaan luultavasti mukanaan auton, jonka hän myi kaupanhoitaja Juho Piiraiselle helmikuussa 1907 takaisin Amerikkaan lähtiessään. Uudelta omistajalta teknisten ratkaisujen oppiminen vaati aikansa. ”Neljä kertaa olemme koettaneet lähteä ulos portista, mutta ei yhtään kertaa ole kunnialla palattu”, kirjoitettiin Oulusta Nybergille ensimmäisistä kokemuksista auton kanssa.⁸ Ilmakumirenkaiden päällyskumit eivät tahtoneet millään pysyä paikoillaan.

Sekä Suomen että Pohjois-Suomen ensimmäiset linjaliikenneyritykset päättyivät konerikkoon. Joulukuussa 1905 Turku – Uusikaupunki -linjan Scheibler-omnibussin ensimmäinen matka loppui Kalannissa Nansion sillan luona sylinterivaurion vuoksi, ja bussi pääsi perille Uuteenkaupunkiin vasta seuraavana päivänä neljän hevosen vetämänä.⁹ Kemijärveläisen K. E. Kalliosalmen ja kemiläisen Jaakko (Jakke) Jämsän yritys aloittaa linjaliikenne Kemi – Rovaniemi – Kemijärvi -linjalla jäi yhteen automatkaan. Kalliosalmi ja Jämsä olivat tilanneet 40 hevosvoimaisen Fordin, jota kokeiltiin ensimmäisen kerran pitkällä matkalla 17. kesäkuuta 1907. Matka Kemistä Rovaniemelle kesti kymmenen tuntia. Kesäisenä iltana matkaa päätettiin jatkaa vielä Kemijärvelle, josta palatessa auto meni rikki. Auton korjaaminen ei Rovaniemellä onnistunut, joten Ford sai paluumatkalle Kemiin eteensä hevoset. Kalliosalmi ja Jämsä olivat tehneet autokauppansa ehdollisena. Auton rikkoutumisen vuoksi he päätyivät purkamaan kaupan.¹⁰ Näiden kolmen mainitun tapauksen merkittävin anti suomalaiselle autoilulle oli se, että kukin heistä ilmoitti ammattiautoilustaan viranomaisille. Kaksi viimeksi mainittua jopa haki ja sai toiminnalleen luvan.

Ennen heinäkuuta 1922 autojen rekisteröinti ja viranomaisille ilmoittaminen oli kirjavaa. Eri puolilla maata lääneittäin tai kunnittain oli voimassa toisistaan poikke-

⁷ Sven Heikkilä. Văgar och samfărdsel i Övertorneå. *Tornionlaakson vuosikirja – Tornedals årsbok* 1997, 117–121.

⁸ Johanna Hankonen ja Kalle Tommola. Vuosisadan matka – Oululaisen taksiautoilun historia 1906–2006. Oulu 2006, 11–19; Matti Viitaniemi. Ihailua ja vastustusta – tuntoja ja tunnelmia automobiiliin ensimmäiseltä vuosikymmeltä, teoksessa *Opuscula Historica I* (toim. Ilkka Nummela). Jyväskylän yliopiston historian laitos, Suomen historian julkaisuja 10, Jyväskylä 1984, 58.

⁹ Timo Jalonen. Varsinais-Suomen linja-autoliikenteen alkuvaiheet, teoksessa *Sata lasissa* (toim. Ismo Vähäkangas). Turun historiallinen arkisto 54, Kaarina 2000, 62; Jukka Marttila. Uudenkaupungin omnibus - Suomen ensimmäinen. *Turun Sanomat* 29.12.2005.

¹⁰ Matti Enbuske. Tukkiemiesten ja kauppiaiden kairoilla, teoksessa Matti Enbuske, Susanna Runtti ja Turo Manninen. *Rovaniemen historia 1721–1990 – Jokivarsien kasvatit ja junantuomat*. Jyväskylä 1997, 134–135.

avia käytäntöjä. Lisäksi kirjaamistavat vaihtelivat sen mukaan käytettiinkö autoja maalaiskunnassa vai kaupungissa. Säännöllinen liikkuminen kunnan- tai lääninrajojen yli toi mukanaan omanlaisia ilmoitusvelvollisuuksia. Sääntöjen taustalla oli järjestyksenvalvonta ja ihmisten liikkumisen kontrolli. Pienemmillä paikkakunnilla käytännössä riitti, että paikallinen poliisi tiesi kuka liikkuu ja minkälaisella autolla. Sitä ei välttämättä kirjattu ylös mihinkään papereihin. Kaupungeissa poliisilaitokset pitivät erilaisia luetteloita autoista ja niiden omistajista. Vuoden 1914 alussa Oulun poliisilaitos aloitti kahden rekisterin ylläpidon. Toinen oli luettelo vuokra-automobiileista Oulussa ja toinen yksityisten autoista.¹¹ Edelliseen on merkitty kaupungissa toimineita takseja vuosilta 1914–1917. Jälkimmäiseen merkittiin kaikki muut autot, ja vuoden 1919 jälkeen myös taksit. Myös muualla maassa suurimpien kaupunkien poliisilaitokset pitivät vastaavia luetteloita. Mahdollisten varhaisten luetteloiden ulkopuolelle jäivät aivan ensimmäiset yksityiset autot, joiden omistajat olivat pääasiassa varakkaita liikemiehiä tai suurmaanomistajia. Pohjois-Suomessa tällaisia olivat esimerkiksi kemiläinen Edvard Hirnu ja kajaanilainen Lauri Paloheimo.

Autojen herättämä ajatus vapaasta ja luotettavasta pitkien välimatkojen voittamisesta kohtasi siis teknisiä ja järjestyksenpidollisia ongelmia. Yksi ja sama auto saattoi olla useamman paikkakunnan rekistereissä¹², ja poliisi saattoi todella sakottaa jollei sille ilmoittautunut uudelle paikkakunnalle saapuessa¹³. Pohjoisessa suurin ongelma oli infrastruktuurin puute. Sanomalehti Liitto kertoi elokuussa 1910, että ”automobiili, joka toista viikkoa vieraili Muoniossa, pääsi viimeinkin lähtemään ... saatuaan bensiiniä jota kauvan oli odotettu”. Edellisessä kuussa lehti kertoi Kuivaniemellä rikki menneestä ulkomaalaisomistuksessa olleesta autosta: ”Ouluun haalattiin rikkoutunut masiina sekajunalla ja täältä Helsinkiin korjattavaksi postijunalla.”¹⁴ Haaveet ja todellisuus eivät kohdanneet.

¹¹ Oulun maakunta-arkisto (OMA), Oulun kaupungin poliisilaitoksen arkisto (OKPA), Liikennetointo, Luettelo vuokra-automobiileista Oulussa ja Luettelo yksityisten omistamista automobiileista Oulussa, Bc:1. Luettelot on julkaistu: Reijo Valta. *Sata oululaista numerolaattaa: Oulun kaupungissa rekisteröidyt autot 1914–1922*. Jyväskylä 2002.

¹² Esimerkiksi muhoslaisten kauppias Eetu Tuunasen ja tilallinen Heikki Halosen kuorma-auto oli sekä Muhoksen ja Oulun automobiililuetteloissa. Osoituksena tästä olivat kahdet rekisterikilvet. Valta 2002, 178–179.

¹³ Mikkiläinen Aatu Hongisto sai Kuopiossa heinäkuussa 1910 sakot koska ei ilmoittanut autoaan Kuopion poliisille. Ilkka Nummela. *Kuopion historia III Kunnallishallinnon uudistamisesta sen demokratisointiin 1875–1918*. Kuopio 1989, 133.

¹⁴ Liitto n:ot 76 9.7.1910 ja 89 9.8.1910.

Viranomaiset ohjaavat

Periaatteessa autoliikenteen harjoittaminen tuli luvanvaraiseksi elinkeinoksi vuonna 1919. Tarkemmat säädökset luvan hakemisesta ja saamisen edellytyksistä astuivat voimaan vuoden 1923 alusta. Aikaisempaa viranomaiskäytäntöä kuvaa toukokuussa 1923 Oulun lääninkansliassa sattunut lapsus. Haukiputaalaiset Jaakko Haapalahti ja Arvid Lindén olivat tehneet uuden asetuksen mukaisen hakemuksen ammattimaisen autoliikenteen harjoittamiseksi. Maaherra Matts von Nandelstadh aikoi vastata ettei heidän hakemustaan oteta käsiteltäväksi, ”koskei automobiililiikenteen harjoittamiseen tarvitse hakea lupaa”. Maaherran mukaan elinkeinoilmoituksen teko kruununvoudille riittäisi.¹⁵ Elinkeinoilmoitustakaan ei käytännössä vaadittu, koska tuolloisia autoja voitiin käyttää vain kesäisin, ja tilapäinen toiminta ei edellyttänyt ilmoituksen tekoa. Yksityisautoiluun tai auton maahantuontiin ei myöskään tarvittu lupia. Sotaaika toi tosin poikkeuksen: silloin kaupunkien ulkopuolella liikkumiseen tarvitsi luvan, samoin kuin auton tuontiin. Käyttölupaa vaadittiin aina vuoden 1919 loppuun saakka.¹⁶

Tällainen käytäntö ei kerryttänyt viranomaisille systemaattista tietoa maassa olevista tai liikennekäytössä olevista autoista. Oulun kaupungin järjestyssääntöihin automobiili lisättiin vuonna 1903. Säännöissä annettiin vain ohjeita polkupyörillä ja autoilla liikkumiseen, kiellettiin muun muassa puistoissa ajaminen.¹⁷ Maistraatti tuntui olevan odottavalla kannalla autoilun suhteen, eikä myöhemminkään ottanut virallista kantaa siihen. Ennen vuotta 1923 perustetut ”automobiililiikettä” harjoittavat osakeyhtiöt ja osuuskunnat käytännössä unohdettiin uusia yrityksiä käsitellessä. Normaalisti valtionhallinnossa seurattiin yritysten perustamista ja toimintaa. Maistraatti vastaanotti ilmoitukset kaupparekisteriin, uusien yritysten perustaminen noteerattiin sen varsinaisissa kokouksissa ja ne merkittiin elinkeinonharjoittajien luetteloon. Vuosittain perustetuista yrityksistä laadittiin koontiluettelo ja se lähetettiin kuvernöörille/maaherralle. Perustettujen autoliikenneyritysten ilmoitukset otettiin vain vastaan, virkamies tarkisti, että kaikki tiedot ja liitteet olivat kaupparekisteri-ilmoituksessa ja tieto vastaanotosta lähetettiin yritykselle. Asiakirjat merkittiin saapuneiden ilmoitusten diaariin, mutta mitään muuta niille ei tehty. Autoyrityksen perustamista ei käsitelty maistraatin kokouksissa eikä merkitty vuosittaisiin koontiluetteloihin. Käytäntö ei perustunut vuoden 1919 elinkeinolain tarkentavien asetus-

¹⁵ OMA, Oulun lääninkanslian arkisto, Kirje- ja päätöskonseptit n:o 2294 9.5.1923, Da 181. Sen jälkeen kun lainmuutos lääninkansliassa havaittiin, päätösnumero ja teksti ylivivattiin. Hakemus otettiin sittenkin käsiteltäväksi.

¹⁶ Tapani Mauranen. Kuorma-autoliikenne itsenäisyytemme alkuvuosina, teoksessa *Suomen kuorma-autoliikenteen historia I Maanteiden tavaraliikenne – talouselämän perusedellytys* (toim. Olli Blomberg). Forssa 1996, 47–48.

¹⁷ *Poliisijärjestys Oulun kaupungille. Vahvistettu maistraatin istunnossa tammikuun 23 p:nä 1903, läänin kuvernöörin puheenjohtajana ollen*. Oulu 1903.

ten odottamiseen, koska samalla tavalla toimittiin jo 1910-luvun alussa Oulun läänin ensimmäisiä autoliikenneyrityksiä perustettaessa.¹⁸ Kaikkiaan 1911–1914 Pohjois-Suomeen perustettiin neljä autoliikennettä harjoittavaa yhtiötä. Syytä autoyritysten sivuuttamiseen voi vain arvailla. Olisiko toimilla yritetty estetty valituskelpoisten päätösten syntyminen?

Vaikuttaisi siltä, että valtion alueelliset viranomaiset hyödynsivät maaseudulta lääninkansliaan saapuneita hakemuksia uusien autoilun järjestyssääntöjen tietoon saattamiseen. Oulun läänin kuvernööri tiedotti kiertokirjeillä uusista järjestyssäännöistä vuosina 1906 ja 1911. Ensimmäisten järjestyssääntöjen otsake ”Oulun läänin vt. kuvernöörin antamat järjestyssäännöt 10.8.1906 talokas K. E. Kalliosalmen ja talokkaanpoika Jaakko Jämsän tekemän liikennelupa-anomuksen johdosta”¹⁹ ei suoranaisesti ota kantaa liikennelupa-anomukseen vaan antaa pääasiassa yleisiä liikennesääntöjä autoja maaseudulla käyttäville. Hakemuksen johdosta siis vahvistettiin Oulun läänin liikennesäännöt. Oulun Automobiili Oy ei toukokuussa 1911 hakenutkaan lupaa, vaan pyysi, että ”sittenkuin sanottu yhtiö on päättänyt ruveta harjoittamaan kahdella automobiililla liikettä [...] hakijalle annettaisi liikkeen harjoittamiseen mahdollisesti tarpeelliseksi havaittavia ohjeita ja määräyksiä”. Tähän pyyntöön kuvernöörinvirasto vastasi vahvistamalla järjestyssäännöt.²⁰ Heinäkuussa 1911 kiertokirjeellä kaikille kruununvoudeille ja nimismiehille ilmoitettiin uusituista liikennesäännöistä. Samalla virkaa tekevä kuvernööri Ilmari Jalas tähdensi, että säännöt koskevat vain läänin maaseutua. Kaupungeissa määräysvalta ”tässä suhteessa” kuului maistraatille. Vuoden 1911 sääntöjen mukaan ”luvat” saatettiin myös perua.²¹ Mutta säännöissä ei mainittu mitään ammattimaisen liikennelupien ehdoista sillä sellaisia ei ollut. Vielä toukokuussa 1914 sääntöjä uusittiin Haapajärven Auto-osakeyhtiön hakemuksen johdosta, mutta suuria muutoksia tässä yhteydessä ei tehty.

Molempiin liikennesääntöihin liittyi autojen tunnistettavaksi tekeminen, rekisteröinti. Ensimmäisissä säännöissä puhutaan vain numeroista, mutta toiset täsmenävät vaadittavien kilpien (tai numerotaulujen) muodon. Kullekin autonomistajalle oli määriteltävä oma väriyhdistelmä. Vuonna 1911 Oulun läänin kuvernööri määräsi raahelaiselle koneenkäyttäjä J. Jokelalle tunnisteeeksi punaiset numerot valkealla pohjalla, Oulun Automobiili Osakeyhtiölle valkeat numerot punaisella pohjalla ja kajaanilaiselle ajuri Petter Herman Laitiselle mustat numerot valkealla pohjalla.²² Tällainen väriyhdistelmiin perustuva tunnistusjärjestelmä kertoo siitä, että viran-

¹⁸ Reijo Valta. Hakemus on otettu vastaan – varhaisten autoliikenneyritysten jäljillä viranomaisarkistoissa, teoksessa *Monelta kantilta. Ilkka Nummelalle omistettu juhlaakirja* (toim. Jari Ojala, Jari Eloranta ja Heikki Roiko-Jokela). Jyväskylä 2010, 187–188.

¹⁹ Säännöt on julkaistu: Ossi Hedman. *Kemin kaupungin historia* 2. Osa. Kemi 1976.

²⁰ OMA, Oulun lääninkanslian arkisto (OLKA), Päätöskonsepti I osasto 1911 no 4725, Db:128.

²¹ Säännöt on julkaistu: Reijo Valta. *Lavakyytiä Rainierilla – Hurstiautokauden liikennöitsijä Oulun Auto Oy 1920–1924*. Jyväskylä 2004, 271–273.

²² Valta 2004, 273.

omaiset ajattelivat autoliikenteeseen syntyvän vain rajallisen määrän suuryrityksiä. Erityisesti tähän suuntaan viittaa se, että kaikki väriyhdistelmän numerot olivat yhden yrittäjän käytettävissä. Pohjois-Suomeen tai muuallekaan maahan ei kuitenkaan tällaisia suuryrityksiä syntynyt. Oululaisen Verner Lundbergin luotsaamalla Oulun Autobiililla oli viranomaisille tekemän ilmoituksen mukaan tarkoitus liikennöidä kahdella autolla, joista toinen jäi kuitenkin hankkimatta. Jokelalla tai Laitisella ei tiettävästi ollut suunnitelmia laajentaa toimintaansa yhtä autoa laajemmaksi. Kaupunkikeskuksiin perustetut autoyritykset eivät kasvaneet tai eivät edes yrittäneet kasvaa sekä keskusta että ympäröivää maaseutua palveleviksi. Suuryritysten sijaan autoliikenteen kehittyminen jäi yksittäisten yrittäjien varaan.

Toinen huomattava piirre säännöissä on se, että ne hakevat mallia autoliikenteen järjestämiseen kyytilaitoksesta. Tuolloin maaliikenteen henkilökuljetuksessa pääasiallisena keinona olleet hevoskyydit oli valtiollisesti järjestetty kestikievareiden ja kyytiasemien eli majatalojen verkostoksi. Virkamiehiä ja liike-elämää palvellut maajoitus- ja kuljetussysteemi periytyi 1600-luvulta, ja viimeksi se oli uudistettu vuonna 1883. Tuolloin hollikyytien käyttäminen sallittiin kaikille. Kyytilaitosta koskeva laki uudistettiin samaan aikaan maanteiden ylläpidon kanssa. Jokaisen majataloon tulevan oli saatava kyyti seuraavalle asemalle kahden tunnin kuluessa, ruuhka-aikoina neljän.²³ Asemia oli maanteiden varsilla kymmenen, kahdenkymmenen kilometrin välein, pisimmät etapit olivat Lapissa lähemmäs neljäkymmentä kilometriä. Majataloja Pohjois-Suomessa (vanhassa Oulun läänissä) oli varapaikkoineen reilut 250 kappaletta. Kyytejä tarjosi noin 350 hevosta ja kymmenkunta poroa ympäri vuoden. Kyytipaikkojen oli pidettävä tarkkaa päiväkirjaa matkustajista. Tämä päiväkirjakäytäntö kopioitiin suoraan autoliikenteenharjoittajille. Vuoden 1906 säännöissä määriteltiin seuraavasti:

Matkustajista on pidettävä päiväkirja, osoitettava heidän nimet ja ammatit, kotipaikat ja paikkakunnat, joitten välillä matkustaja kulkee automobiililla, sekä päivämäärät, ja ovat päiväkirjat, neljänneksittäin seuraavan kuukauden kuluessa [...] nimismiehelle jätettävät.

Vuoden 1911 säännöt edellyttävät vielä suurempaa tarkkuutta:

Jokaisella automobiilin kuljettajalla tulee olla mukanaan päiväkirja, joka on varustettu automobiilin numerolla. Päiväkirjassa tulee olla kaksi osastoa. Ensimmäiseen merkitään kutakin matkaa varten kuljettajan nimi sekä lähtöaika pääteasemalta (esim. kirkonkylästä). Toiseen osastoon merkitään matkustaji-

²³ Tapani Mauranen. Miten hevosliikenne toimi? teoksessa *Soraa, työtä, hevosia – tiet, liikenne ja yhteiskunta 1860–1945* (toim. Jaakko Masonen, Kimmo Antila, Veikko Kallio, Tapani Mauranen), Helsinki 1999, 91.

en nimet, ammatit ja asuinpaikat kuin myös ne paikat, joiden välillä he kulkevat automobiililla, sekä päivä ja tunti, jolloin he ovat siihen astuneet.

Tällaisia autoliikennöitsijöiden tekemiä päiväkirjoja ei ole arkistoissa säilynyt. Kyytilaitoksen käyttämiä päiväkirjoja on säilynyt hajanaisesti²⁴, ja ne osoittavat käytännön olleen saman. Järjestysvalta halusi olla tarkasti perillä siitä missä ihmiset liikkuvat. Jos toiveena oli perustaa autoliikenteeseen Valtion rautateiden kaltainen laitos kyytilaitoksen sijaan, niin sellainen keskustelu jäi täysin maanteiden ylläpitoa koskevan varjoon.

Varhaisista autoilijoista kyytilaitos oli tuttu ainakin Kajaanissa taksina toimineelle Herman Laitiselle. Hän oli aikaisemmin toiminut kestikievarin pitäjänä.²⁵ Jo vuonna 1901 suomalaisille mainostettiin auton etuja seuraavasti: ”Kone ei vaadi mitään käyttökustannuksia sen seisoessa, vaan ainoastaan liikkeessä ollessaan, jota vastoin hevonen aina [...] vaatii ravintonsa”.²⁶ Kyytiaseman ja kestikievarin ylläpito vaati paljon hevosia, ja erityisesti levänneitä hevosia. Kuljetuksiin tarkoitettuja eläimiä ei siis voinut käyttää muuhun toimintaan. Kun hevonen söi oman arvonsa verran vuodessa, niin kalliimpikin auto varallaoloon oli edullinen vaihtoehto. Muistitieto Kuopion eteläpuolella olleesta Kurkimäen majatalosta kertoo, että auton pitäminen kyytejä varten oli hevosia halvempaa.²⁷ Ehkäpä Laitinen oli havainnut saman omassa toimessaan? Maaseudun kievareilla käytössä olleet autot eivät tulleet erikseen poliisin papereihin kirjatuiksi, koska kyytilaitos oli kuntien kustantama ja valtion valvoma.

Autoja hankittiin

Kukaan ei 1900-luvun alussa suoraan seurannut Suomen autoistumista vaikka liikumisen kontrolli olikin tarkkaa. Useimmiten tieto autoista oli vain paikallisviranomaisten, paikallisen poliisin henkilökohtaisena tietona. Tällainen ’hiljainen tieto’ ei säily. Tulli alkoi tilastoida autojen maahantuontia vasta vuonna 1920. Varhaiset autot lisäksi tuotiin useimmiten osina, ja ne koottiin käyttökuntoon Suomessa. Auto-

²⁴ OMA, Oulun kaupungin arkisto (OKA), Maistraatti II, Päiväkirjat Oulun kaupungin kyytiasemaa varten, Ea:1.

²⁵ Panu Pulma ja Oiva Turpeinen. Pikkukaupungin unelmia – Kajaani 1906–1976. Kajaani 1994, 58–60.

²⁶ Mauranen 1999, 90.

²⁷ ”Savon ensimmäinen autokuski” Vilho Niskanen Adolf Turakaisen radiohaastattelussa vuonna 1958. Yle Radio1 23.11.2009. Niskanen muisteli hankkineensa ensimmäisen auton kevätrospuutujen aikaan 1910 tai 1911. Hinnan ja ostopaikan hän muisti tarkkaan: Kuopiosta Pohjois-Savon Rautakaupasta 32 600 markalla (vuoden 2012 rahassa n. 125 000 euroa). Niskanen väitti ”tilikirjojen osoittaneen” kaupan kunnan isännille kannattavaksi. Auton kuljettajana ei toiminut Niskanen vaan hänen nimettömäksi jäänyt tyttärensä.

jen korit saattoivat tulla tilastoiduksi ”vaunusepänteoksiksi” yhdessä hevosvetoisten käreiden, rattaiden ja kaleesien kanssa. Mutta esimerkiksi kuorma-autoissa ei ollut tilastoitavaa koria ollenkaan, pelkästään alusta, jolle auton maahantuojat tai omistajat Suomessa teetti korin tai lavan.

Ensimmäisen maailmansodan syttyminen tuotti jonkinlaisen kokonaisarvion Suomeen ennen syksyä 1914 tuoduista autoista. Venäjän armeija pakko-osti suuriruhtinaskunnasta huomattavan määrän hevosia ja autoja kuljetustarpeitaan varten. On arvioitu, että Suomeen oli tuotu 1000–1200 autoa, pääasiassa Saksasta. Suosituimmat automerkit olivat Adler, Benz, N.A.G. ja Opel.²⁸ Pakko-osto toteutettiin niin, ettei se tuottanut kattavaa tietoa autojen aikaisemmista omistajista tai käyttöpaikkakunnista. Sodan pitkittyessä tarvittiin lisää kuljetusapuja, ja vuonna 1916 järjestettiin uusi hevosten pakko-osto. Autoille ei tällä kertaa asetettu saantitavoitetta.

Jonkinlaista viitettä siitä, missä päin Pohjois-Suomea oltiin erityisesti kiinnostuneita autojen tarjoamista mahdollisuuksista tarjoavat perustetut osakeyhtiö- tai osuuskuntamuotoiset autoliikenneyritykset. Niitä syntyi Ouluun, Kemijärven – Kuolajärven (Salla) alueelle ja Suomenselän keskivaiheille Haapajärvelle. Kolmelle ensimmäiselle paikkakunnille perustetut yritykset olivat lyhytikäisiä, mutta niiden synty kertoo joka tapauksessa yksittäistä yrittäjää suuremmasta mielenkiinnosta. Osakeyhtiön tai osuuskunnan perustaminen ei autonomian ajan Suomessa ollut kevyt prosessi. Sellaisen perustaminen voisi olla merkki, erityisesti maaseudulla, paikkakunnalla olleesta suuresta kiinnostuksesta teknologista uutuutta kohtaan.

Oulun kaupunkiin perustettiin vuonna 1911 jo mainittu Oulun Automobiili Oy. Kaupparekisteriin yhtiö ilmoitettiin kesäkuussa.²⁹ Sen kantavia voimia oli proviisori Verner Lundberg. Lundbergin ja kumppaneiden tarkoituksena oli ilmeisesti vastata viranomaisten haasteeseen luoda autoalan suuryrityksiä. Ensimmäinen auto oli kuitenkin niin sanottua vankkurimallia, eli se vertautuu lähinnä nykyajan limusiinipalveluihin. Yhtiö ei menestynyt ja sitä haettiin konkurssiin syksyllä 1913. Oulun kaupunkiin syntyi autokeskittymä syksyyn 1914 mennessä. Kaupungin autokanta koostui yhdeksästä taksista ja yhtä monesta yksityiseen käyttöön hankitusta autosta. ”Yksityiset” autot olivat pääasiassa oululaisten tehdaslaitosten tai niiden omistajien käytössä. Oli Oulussa yksi valtion auto: Suomen tie- ja vesirakennusten ylihallituksen piiri-insinööri K. Nordvallin käytössä oli torpedokorinen Benz, jota kuljetti Kalle Henriksson. Hugo ja Hjalmar Åströmillä oli käytössään kolme autoa, Uleån ja Santaholman johtajilla yksi. Myös taksiryrittäjä, rouva M. A. Raakilla, rakennusmestari Matti Halosella ja mainitulla proviisori Lundbergilla oli omat autot.³⁰ Kaupun-

²⁸ Mauranen 1996, 40; Jari Kosma. Suomen automarkkinat 1920-luvulla, teoksessa *Sata lasissa* (toim. Ismo Vähäkangas). Turun historiallinen arkisto 54, Kaarina 2000, 71 ja 79.

²⁹ OMA, OKA, Maistraatti II, Diaario Oulun maistraatille annetuista ilmoituksista kaupparekisteriin, Ae2:1.

³⁰ OMA, OKPA, Liikennetoimisto, Luettelo vuokra-automobiileista Oulussa ja Luettelo yksityisten omistamista automobiileista Oulussa, Bc:1; Valta 2002.

kiin hankitut autot olivat statussymboleita, vaurauden merkkejä, jolla sopi kesäisin kulkea huvilalta konttorille toimeen. Taksit olivat ilmeisimmin keskittyneet palvelemaan junalla kaupunkiin saapuvia matkustajia ja autotonta johtoporrasta.

Venäjän armeijan käyttöön Oulun autoista päätyi yli puolet. Marraskuussa 1915 Oulun poliisilaitoksella laadittiin ”luettelo Oulun kaupungissa olevista yksityisten ja vuokra-automobiilien omistajista, joita on kielletty toistaiseksi kulettamasta omistamaansa autoa kaupunkialueen ulkopuolella ilman poliisin joka kerta erittäin antamaa lupaa”.³¹ Tässä luettelossa mainittiin yhdeksän autonomistajaa, viisi taksin ja neljä yksityisen auton omistajaa. Hugo ja Hjalmar Åströmin kohdalle oli lisätty tieto, ettei heillä enää ole autoja. Vuoden 1915 lopulla kaupungissa oli siis kahdeksan autoa. Kesällä 1916 uuden pakko-ostovaatimuksen vuoksi tehdyssä kartoituksessa kaupungissa todettiin olevan viisi autoa, kaksi taksia ja kolme yksityistä henkilöautoa.³² Oman auton tarpeellisuuden ainakin siihen asti olivat onnistuneet perustelemaan taksiyrittäjät Otto Paavola ja Otavan konekauppa (Atte Merikallio). Molemmilla oli ajoneuvona viiden hengen N.A.G. Yksityishenkilöillä autoja ei enää ollut. Kolme ”yksityistä” autoa olivat TVH:n Benz, Uleån Opel ja Raahen Puutavaran Hansa. Viimeksi mainittu oli siirretty Ouluun vasta kesällä 1916.

Vedenjakajalla

Haapajärvi ja Salla sijaitsevat molemmat paikoissa, joissa maaliikenteen tarve korostuu. Haapajärvi on Suomenselällä, sen keskivaiheilla. Kemijärvi ja Salla kuuluvat eri vesistöalueisiin, Salla Koutajoen ja Kemijärvi Kemijoen vesistöalueeseen. Niiden väliin jää vedenjakaja, jonka yli ensimmäinen maantie rakennettiin vuosina 1897–1903.³³ Sallan kaupallistuminen oli alkanut jo ennen tien valmistumista Koutajoen vesistöreittiä myöten. Vienenmeren rannalla Koudassa vuonna 1900 aloitti toimintansa ruotsalaisten ja brittien omistama saha. Yhtiö kunnosti ja kanavoi Koutajoen vesistöä puun uitolle sopivaksi ja hankki Pääjärvelle hinaajahöyry Svean Oulun konepajalta 1901.³⁴ Puuta ostettiin ja uitettiin Suomen puolelta asti.

Itä-Lapin metsävaroista oltiin kiinnostuneita myös Suomessa. Kemi Oy aloitti metsäpäällikkönsä Hugo Sandbergin johdolla puutavarankuljetuskokeilut Itä-Lapin erämaissa vuonna 1909. Autojen avulla tukkeja voitiin kuljettaa pidempi matka ve-

³¹ OMA, OKPA, Kansliaosasto, Luettelo Oulun kaupungissa olevista yksityisten ja vuokra-automobiilien omistajista, joita on kielletty toistaiseksi kulettamasta omistamaansa autoa kaupunkialueen ulkopuolella ilman poliisin joka kerta erittäin antamaa lupaa 24.11.1915, B:1.

³² OMA, OKPA, Kansliaosasto, Luettelo Oulun kaupungissa löytyvistä automobiileista 26.7.1916, B:1.

³³ Risto Kuosmanen. Kemijärven historia II Kemijärvi 1870-luvulta 1970-luvun alkuun. Kemijärvi 1978, 113–115.

³⁴ Jussi Kivinen. *Svea ja muita Pohjois-Vienan höyrylaivoja*. Suomen höyrypursiseura, Helsinki 2006, 4–16.

denjakajan yli kuin hevosilla järkevästi olisi voitu. Yhtiö hankki tietotaitoa suoraan Yhdysvalloista Minnesotan metsätyömailta ja kehitti sitä omiin tarpeisiinsa. Mainetta on saanut erityisesti Samperin savotta eli Nuortin konesavotta vuosina 1913–1916, jolloin tukkeja kuljetettiin kahdella maantieveturilla.³⁵ Kemi Oy:n kulkuneuvot luultavasti antoivat uskoa uusien ajoneuvojen mahdollisuuksiin Kemijärven ja Kuolajärven alueilla. Paikallisten viranomaisten asiakirjoihin näitä kulkuvälineitä ei kuitenkaan kirjattu.

Vuonna 1913 perustettiin Kemijärven Auto-osakeyhtiö, joka hankki 45-hevosvoimaisen ja seitsemän matkustajaa vetävän Studebakerin. Autolla ehdittiin tehdä vain muutama matka Rovaniemelle ennen kuin se meni rikki. Varsinaista linjaliikennettä Rovaniemi – Kemijärvi – Kuolajärvi -reitillä ei ehditty aloittaa. Auto piti lähettää Helsinkiin korjattavaksi, mutta tarvittavia varaosia ei ollut heti saatavilla. Studebaker ”unohtui” korjaajan varastoihin ja vasta vuonna 1921 sen perään alettiin kysellä.³⁶ Seuraavana vuonna 1914 Sallan salmikyläläiset perustivat Kuolajärven Auto-osakeyhtiön, joka samana kesänä hankki S. Nikolajeff Jr:n autokaupasta Helsingistä Opelin. Helsingistä palkattiin myös autokuljettajaksi Lauri Paaskoski. Yhtiön perustajajäseniä olivat talolliset Eemeli Kujala, Eljas Pirttilä ja Henteri Pohtila, talonpojat Albert Ruokanen, Eemeli Ruokanen ja Matti Ruokanen sekä työmies Albin Kivelä. Perustajien tausta vaikuttaisi kertovan yleisestä, laajasta kiinnostuksesta ja autoliikennemahdollisuuden tarpeesta. Yhtiön Opelille hankittiin talli Rovaniemeltä, ja sillä Paaskoski ajoi pidempiä ja lyhyempiä tilausajoja. Kesän jälkeen yhtiön osakkaat päättivät myydä auton takaisin Nikolajeffille ja purkaa yhtiön.³⁷ Luultavasti osakkailla ei ollut muuta mahdollisuutta, sillä autokauppa S. Nikolajeff Jr. oli yksi niistä, jotka järjestivät autojen pakko-ostoja armeijan tarpeisiin. Satunnaisia tilausmatkoja tehneellä yhtiöllä ei ollut esittää perusteita auton välttämättömyydestä. Kuolajärven Auto-osakeyhtiö oli päätenyt tilausajoliikenteeseen ilmeisesti siksi, että samana kesänä savukoskelainen Lennart Savukoski aloitti linjaliikenteen Kuolajärvi – Kemijärvi – Rovaniemi ja Rovaniemi – Sodankylä -reiteillä. Kuljetuspalveluja tarjosi myös Kemi Oy:n palveluksessa ajotaidon oppinut Urho Heikki Jämsä ”etupäässä Rovaniemen” alueella. Myös Jämsä aloitti kesällä 1914.³⁸

Haapajärven Auto-osakeyhtiö perustettiin vuonna 1914. Sen taustalla oli koko joukko Keski-Pohjanmaan latvaseutujen osuuskauppoja, jotka hankkivat kaksi autoa. Toisen asemapaikkana oli Haapajärvi, toisen Haapavesi. Kyseessä oli riskin jatkaminen useiden kuntien osuuskauppojen kesken. Auto-osakeyhtiö kuljetti tavaraa

³⁵ Juhani Pelkonen. *Nuortin konesavotta 1913–1916*. Lapin museoyhdistyksen julkaisusarja n:o 5. Kemijärvi 1989.

³⁶ *Helsingin Sanomat* no 10 14.1.1913; Kuosmanen 1978, 123–124.

³⁷ Hannu Heinänen. *Sallan historia*. Jyväskylä 1993, 148.

³⁸ Matti Enbuske. Peräpohjolan keskuseudulla, teoksessa Matti Enbuske, Susanna Runtti ja Turo Manninen. *Rovaniemen historia 1721–1990 – Jokivarsien kasvatit ja junantuomat*. Jyväskylä 1997, 225; Samuli Onnela. Lapin varhaisimmasta henkilöautoliikenteestä. *Totto* XII 1975, 82.

kauppoihin myytäväksi ja siinä samalla myös matkustajia. Ongelmana Suomenselän lakeusalueella oli teiden huono kunto. Muistitieto Haapajärveltä kertoo molempien vuonna 1914 hankittujen autojen rikkoneen kaikki kulkemiensa teiden rummut.³⁹ Yhtiön toiminta hiipui sota-aikana. Ratkaisu oli ilmeisen toimiva, sillä vuonna 1919 Haapavedelle perustettiin vastaavanlainen yhteisyritys Oy Auto, Haapavesi. Sen osakkaina oli alueen osuuskaupat. Haapajärven Auto-osakeyhtiötä ei kuitenkaan voi pitää osoituksena viranomaistiedoissa piiloon jäävästä kiinnostuksesta autoilua kohtaan.

Sallassa autoliikenneyrityksen perustaminen ja yleinen kiinnostus ovat käyneet yhtä kättä. Venäjän armeijan ensimmäisten pakko-ostojen jälkeen Sallan Kursun kylällä oli kahdeksan autoa. Tämä käy ilmi nimismiesten marraskuussa 1916 tekemistä hevos- ja autolaskennoista. Kuvernööri vastusti uutta pakko-ostoa Suomen kenraalikuvernöörille lähettämässään kirjeessä ja perusteli kantaansa Oulun läänin pitkillä välimatkoilla.⁴⁰ Tehdyt laskennat ovat säilyneet Alatornion, Kemijärven, Keminmaan, Sallan ja Tervolan kunnista. Keminmaan Lautiossaassa oli paikallisen uittoyhdistyksen auto, Torniossa Kuusiluodon sahalla oli omansa. Kemijärvellä tai Tervolassa ei autoja ollut. Tietojen mukaan Kursun kylällä oli 433 asukasta (130 miestä, 121 naista ja 182 lasta), 49 hevosta, 208 lehmää, 40 kesä- ja 161 talviajopeliä. Ja ne kahdeksan autoa. Autonomistajiksi kerrotaan Juho Pekka Tukkala, Arviid Kujala, Olli Kantola, Emma Toivo, Olli Aug. Vuonnala, Antti Paldanius, Pekka Tiikkoja ja J.A. Huossa. Kahden ensiksi mainitun autot olivat yhteisomistuksessa.⁴¹ Ensimmäisissä pakko-ostoissa Kursun kyläläisten hevosmäärä vaikuttaisi huppenneen suuresti. Olihan kylässä jäljellä 161 erilaista rekeä (talviajopeliä).

Virallisesti pakko-ostoista oli vastuussa läänin kuvernööri. Suomen kenraalikuvernöörinvirasto asetti lääneille ostotavoitteen ja -minimin, ja paikallisviranomaisille jäi valta harkita keneltä hevoset ja autot otetaan. Ensimmäisten pakko-ostojen jälkeen Pohjois-Suomen suurin autokeskittymä oli Kursun kylällä. Samaan aikaan Oulussa, kuten aikaisemmin todettiin, oli viisi autoa. Kursun autot oli siis liikennejärjestelmän kannalta arvioitu erittäin tärkeiksi, niiden käyttämää Kemijärvi – Kuolajärvi -maantietä perusparannettiin samaan aikaan. Työ valmistui 1918.⁴² Taustalla saattoi olla myös ajatus Sallan alueen pitämisestä muun Suomen yhteydessä. Kuntalaiset olivat vaurastuneet tukkikaupoilla Vianmeren rannalla olevien sahojen kanssa. Sallalaiset saivat tuloja idästä, mutta kuluttivat Lapin keskusalueeksi muodostumassa olevalla Rovaniemellä. Tässä liikenteessä länteen 1910-luvun alussa autot

³⁹ Tuulikki Haapaniemi. Liikenne, kaupankäynti ja pankkitoiminta, teoksessa *Haapajärven kirja* (toim. Teppo Vihola). Jyväskylä 1985, 249–250.

⁴⁰ OMA, OLKA, Salaisten asioiden diaari 1914–1916, Oulun läänin kuvernööri Suomen kenraalikuvernöörille 4.9.1916, Ad:2.

⁴¹ OMA, OLKA, Luettelot asukkaiden lukumäärästä, omaisuuden määrästä ja laadusta v. 1916, Hc4:2.

⁴² Kuosmanen 1978, 113–115.

olivat ilmeisesti ottaneet keskeisen sijan. Huomattavaa on, että ainoastaan kursulaiset saivat pitää autonsa. Kemijärveläiset ja Sallan muista kylistä olleet olivat autoistaan joutuneet luopumaan. Tällä ilmeisesti haluttiin korostaa, että jätettyjä autoja oli nimenomaan käytettävä Kouta- ja Kemijokien alueiden vedenjakajan ylittämiseen. Kuvernöörin ja muiden viranomaisten harkintaan on ehkä vaikuttanut myös se, että Koudan saha huolimatta ruotsalaisista ja englantilaisista omistajistaan ja sijainnistaan Vienan Karjalassa oli alkujaan suomalainen yritys, jonka kotipaikkana oli ollut Oulu⁴³. Kansainvälisellä rahalla kaupallistunut Salla haluttiin pitää osana Pohjois-Suomen talousaluetta.

Autoja keskuksiin ja kaupallistuvaan periferiaan

Valtion alueelliset viranomaiset lähinnä seurasivat varhaisvaiheen autoistumista. Kaupungeissa automobiilit olivat statussymboleita, uuden ajan merkkejä, jotka korvasivat aikaisemman vastaavan hevosvetoisen kulkuvälineen. Kaupunkien toimijoilla ei ollut kiinnostusta tai ainakaan varoja eri alueita palvelevan liikenneverkon luomiseen. Maaseudulla, periferiassa samaan aikaan oivallettiin uuden teknologian tarjoamat mahdollisuudet. Autolla yritettiin luoda ja luotiinkin sellaisia yhteyksiä, joita ei aikaisemmin oltu kyetty muutoin toteuttamaan. Uusi teknologia tarjosi siis perifeerisille alueille mahdollisuuden kehittyä. Tämän artikkelin tarkastelema lyhyt ajanjakso ei anna mahdollisuutta arvioida miten kehitetyt uutuudet siirtyivät periferiasta keskustoihin.

Osa merkittävistä hankkeista jäi viranomaisten asiakirjoihin kirjautumatta sekä kaupungeissa että maaseudulla. Vaikka kuvernöörillä ei ollut toimivaltaa päättää autoliikenteen harjoittamisesta, hänellä oli auktoriteettia. Kuvernööri saattoi käyttää kansliaansa saapuneita hakemuksia järjestysvallan toiveista tiedottamiseen. Tätä liikenne- ja järjestyssääntöjen antamismahdollisuutta käytettiin tarvittaessa. Yksi anomuksen tekijä tiesikin, että päätösvalta liikenteen aloittamisesta oli sillä itsellään, mutta silti yhtiö varmuuden vuoksi pyysi kuvernööriltä ”tarvittavia ohjeita ja määräyksiä”. Yhtään tehtyä anomusta ei hylätty.

Järjestyssäännöissä painotettiin vallitsevan yhteiskunnan tärkeänä pitämää liikumisen kontrollia. Autojen tarjoama lupaus vapaasta pitkän matkan liikenteestä haluttiin suitsia säännöin, ja poliisi halusi pysyä perillä matkustajien liikkeistä aivan samoin kuin kyytilaitoksen järjestämässä hevosliikenteessä. Suurta huolta varhaiset linjaliikenneyritykset eivät kuitenkaan poliisille tuottaneet. Useimmat suunnitellut linjat jäivät vain kokeiluiksi. Menestyksekkäin auto oli ehkä perinteisen kyytilaitoksen, majataloverkoston käytössä. Tieto näistä autoista ei kirjautunut laisinkaan järjestyksen pitäjien kirjoihin, sillä ilmoituslomakkeissa tai päiväkirjoissa ei kysytty

⁴³ Kivinen 2006, 4–7.

millä kyydit tarjottiin. Lisäksi kyytilaitos oli osa julkista sektoria: kuntien kustantama ja valtion valvoma.

Yhtenäistä tietoa Suomen autoistumisesta ennen vuotta 1922 ei ole. Aikaisemmat tiedot autoista ovat hajanaisia ja järjestyksenvälön tarpeisiin syntyneitä. Oletus autoliikenteeseen perustetun osakeyhtiön ja laajemman autoistumisen välillä ei pidä aina paikkaansa. Suomenselän lakeusalueelle perustettu Haapajärven autoyhtiö oli riskin jakamista laajan alueen kesken, ei merkki autoistumisesta. Oulun, Kemijärven ja Kuolajärven osakeyhtiöt sen sijaan kertovat paikkakuntien laajemmasta autoistumisesta, vaikka liikennöitsijöiden toiminta hyytyi nopeasti. Perustettua osakeyhtiötä voi siis pitää autoistumisen merkinä, jos sen osakkaat ovat yksityishenkilöitä ja samalta paikkakunnalta.

Hyvin suuri osa Suomen autoista päätyi syksystä 1914 lähtien Venäjän armeijan käyttöön. Paikallinen kuvernööri saattoi vaikuttaa siihen kuka sai autonsa säilyttää ja kuka ei. Useampi kuin yksi auto jäi vain Ouluun ja Sallaan, ja suurin keskittymä oli jälkimmäisen Kursun kylässä. Nämä kaksi paikkaa olivat siis viranomaisarvioissa tärkeimmät. Kursun erityisyys perustui sijaintiin vedenjakajalla. Auto oli osoittanut oikein käsiteltynä varhaisessa muodossaan olevan hevoskyytiä parempi siellä missä ei ollut tarjolla muita vaihtoehtoja kuin maantie. Kaupungeissa ja maaseudulla oli erilaiset hallintomallit, mutta siitä huolimatta viranomaiset suhtautuivat molemmilla alueilla uutuuteen samalla tavalla. Viranomaisvalinnoissa selvinneet Ouluun jääneet autot vaalivat kaupungin statusta, Kursun autot pitivät kaupallistunutta Itä-Lappia Suomen talousalueen osana.

Summary: Following the traces of early motoring – How authorities in Northern Finland supported and monitored early motoring

The emerging of trading and commercial centres has generally been brought about by transportation networks. By definition, a trade centre has good transportation connections; the centre forms the nucleus of the transport system. This article looks into the early phases of automobilisation in the North of Finland until 1914. How did state authorities see the new possibilities for spatial mobilisation? How was new technology adopted in cities and in the country, with their respective administrative structures?

In the early stages of increased automobile use, local authorities merely observed its development. The Governor had no stipulative powers over who was to offer automobile services and how, but instead he would handle the incoming, albeit useless applications to fulfil the wishes of the authorities. As for law and order, the emphasis was on controlling mobility. With the automobile promising freedom of mobility for long distance journeys in the periphery, it was deemed necessary to limit this freedom by law; as was the case with horse-powered transport, the police wanted to be aware of the whereabouts of the travellers. Early companies offering regular services, however, caused little concern for the police. The planning of most routes remained at an experimental stage.

The end of 1914 saw the expropriation of most Finnish automobiles by the Russian army. The choice of who and which areas were able to keep their vehicles was made by the authorities. Subsequently, only two regions, Oulu and Salla - where the automobile had become an integral part of the local transport system - had more than one automobile left after the expropriation.

Opportunities offered by the automobile were embraced in the centre and the periphery concurrently. New technology was not distributed by the centre, but rather, adopted everywhere at the same time and its appropriation was based on local needs.

Translated by Salla Rissanen



IV

HURJAA AJOA ELÄINTARHANTIELLÄ VUONNA 1907

by

Reijo Valta, 2014

Faravid 38(2014), 115–126.

Reproduced with kind permission by
Pohjois-Suomen Historiallinen Yhdistys.

Reijo Valta

Hurjaa ajoa Eläintarhantiellä vuonna 1907

Automobiili kadun uutena tulokkaana

Suomen Metsästyslehti julkaisi marraskuussa 1907 pikku-uutisen, jossa kerrottiin automobiilin ajaneen Helsingin Eläintarhantiellä koiran ylitse. Eläin kuoli. Koiran omistaja oli haastanut autoilijan raastupaan ja kuljettaja sai ”huolettomasta ajosta” kolmenkymmenen markan sakot. Lisäksi hän joutui korvaamaan koiran arvon, tuhat markkaa, sen omistajalle.¹ Nykylukijasta Helsingin raastuvanoikeuden päätös saattaa tuntua oudolta. Nykyisten lakien ja oikeuskäytännön perusteella koiranomistaja saisi pitää menetyksensä omana tappionaan ja joutuisi lisäksi korvaamaan koiran autolle aiheuttamat vauriot. Käytännöt muuttuvat ajan kuluessa.

Automobiilien alkaessa yleistyä niitä vastustettiin lapsille ja eläimille aiheutettujen vaaratilanteiden vuoksi. Ilmiö oli maailmanlaajuinen, automobiilien vastustajat saivat arvovaltaisia puoltajia ja onnistuivat kieltämään niiden käytön joillakin alueilla. Myöhempänä Yhdysvaltain presidenttinä tunnettu, tuolloin Princetonin yliopiston rehtorina vaikuttanut Woodrow Wilson piti helmikuussa 1906 pitämässä puheessa automobiilien leviämistä uhkana Amerikan lapsille fyysisesti ja moraalisesti. Automobiilit surmasivat kasvavia kansalaisia ja levittivät sosialistisia mielialoja.² Sveitsin itäinen Graubündenin kantoni kielsi automobiilien käytön alueella vuonna 1900. Kielto kumottiin vasta 1925 kansanäänestyksessä.³

Autoilun historiantutkimuksessa oli 1970- ja 1980-luvuilla suosittua ihanteiden, uskomusten ja asenteiden selvittäminen. Kartoitettiin muun muassa sitä miten autojen toivottiin muuttavan kaupunkia ja kaupunkilaisia. Vaikka autoista ja niiden tuomista hyödyistä olisikin vallinnut positiivinen yleinen mielipide, niin autoilun mukanaan tuomia haittoja ei moni kuitenkaan olisi halunnut. Jo varhain pohdittiin hyviä ja huonoja puolia, ja muodostettiin mielipiteitä suuntaan tai toiseen. Teknologinen kehitys on harvoin tarjonnut pelkkiä etuja, useimmiten mukana on tullut myös hait-

¹ ”Automobiilin tappama kallisarvoinen koira”. *Suomen Metsästyslehti* 11/1907. Päivälehdistä oikeuden päätöksestä uutisoivat tuoreeltaan ainakin *Nya Pressen*, *Suomalainen Kansa* ja *Turun Sanomat* 22. tai 23. marraskuuta 1907, myöhemmin muun muassa *Suur-Savo* 27.11.1907.

² Tom McCarthy, *Auto Mania. Cars, Consumers and the Environment*. Yale University Press, New Haven & London 2007, 12.

³ Wolfgang Sachs, *For Love of the Automobile: Looking Back Into the History of Our Desires*. University of California Press, Berkeley & Los Angeles 1992, 18–19.

toja. Kehitystä on joko tasoitettu tai jarrutettu lainsäädännöllä ja oikeuskäytännöllä vallinneiden uskomusten, ihanteiden ja asenteiden mukaisesti⁴.

Tässä artikkelissa kysytään oliko Helsingissä tapahtunut koiran yliajosta seurannut oikeudenkäynti ja sen lopputulos osa kansainvälistä automobiilien vastaista liikettä. Heijastuivatko automobiilin vastaiset asenteet ja mielialat raastuvanoikeuden päätökseen? Millainen oli automobiilinkuljettajan juridinen asema, miten automobiililla ajamista säädeltiin ennen varsinaisten tätä liikennevälinettä koskevien liikennesääntöjen luomista? Millaisia ratkaisuja automobiilipioneerit ongelmiin esittivät?

Eläintarhantiellä automobiilin alle jääneen koiran tapausta lähestytään helsinkiläisten ihanteiden ja asenteiden kautta. Tapaustutkimuksen lähteinä ovat sanomalehtien uutisointi, aikakauslehtien artikkelit ja kunnallishallinnossa syntyneet automobiileja koskevat päätökset, selvitykset ja muut asiakirjat. Oikeusjutuista kirjoitettiin sanomalehtiin pikku-uutisia, jotka hyvin samansisältöisinä toistuivat lehdestä toiseen. Koiran yliajo ei uutiskynnystä ylittänyt, tapauksesta kirjoitettiin vasta kun se oli saatettu Helsingin raastuvanoikeuden käsiteltäväksi. Eniten huomiota sai tuomioistuimen päätös. Aikakauslehtikirjoittelun ja kunnallishallinnon asiakirjojen avulla on selvitetty tuomion taustoja.

Yliajo Eläintarhantiellä

Vuoden 1907 lokakuun kolmannen päivän alkuillasta kello 18:20 autonkuljettaja Maurits Emil Bernström ajoi Eläintarhantietä itään päin. Helsingin raastuvanoikeuden myöhemmin kuulemien todistajien mukaan ajonopeus oli ”huima” vaikka ilta oli jo hämärtyneessä ja tien varrella oli paljon lapsia. Tiellä mitä ilmeisimmin vapaana juossut eläinlääkäri Ernst Utterin koira jäi auton alle ja menehtyi välittömästi.

Eläintarhantie alkoi tuolloin Töölönlahden pohjoisrannalta Helsinginkadulta kulkien Linnunlaulun läpi (nykyinen Linnunlauntie), ylitti rautatien ja jatkui Eläintarhanlahden rannan mukaisesti Hakaniemen torin pohjoisnurkalle Siltasaarenkadun ja Itäisen viertotien (nykyinen Hämeentie) risteykseen. Rautatien itäpuolella tien pohjoispuolella oli suurilla tonteilla julkisia laitoksia ja puukerrostaloja. Yliajo sattui lähellä tien loppua, ”Eläintarhanhuvilan n:o 1” kohdalla, nykyisten Kallion terveysaseman ja Helsingin kaupunginarkiston paikkeilla.

Eläintarha oli selvästi kaupunkia, mutta sen sisällä sijaitseva puistomaisempi ja väljempi huvila- ja sairaala-alue. Tieosuudella, jolla Bernström oli nähty ajavan kovaa nopeutta, sijaitsivat muun muassa sokeain- ja kehitysvammaisten hoitokodit. Hieman kauempana oli Diakonissalaitos. Ruutukaavakeskustaa rauhallisempi, vähäliikenteisempi ja väljempi alue saattoi innostaa automobilistia kokeilemaan kul-

⁴ Oikeuskäytäntöjen muodostumisesta esimerkiksi Guido Calabresi, *Ideals, Beliefs, Attitudes, and the Law: Private Law Perspectives on a Public Law Problem*. Syracuse University Press, Syracuse & New York 1985, 10 ja 115–117.

kuvälineensä nopeutta. Ainakin myöhemmin 1930-luvun alussa Suomen suurajoja, paremmin Eläintarhan ajoina tunnettuja moottoriurheilukilpailuja pidettiin juuri Eläintarhassa.

Kuljettaja Bernström ajoi työnantajansa, Ab Otto Brandt Oy:n palveluksessa. Otto Brandtin pari vuotta aikaisemmin perustettu kauppaliike toi maahan ja myi monia ajan uutuuksia: konttorikoneita, polkupyöriä, gramofoneja, moottoripyöriä ja automobiileja. Pääasialliset myyntituotteet Unioninkadun liikkeessä olivat polkupyörät ja sukset.⁵ Uuden ajan yrityksellä oli omassa käytössään uuden ajan laitteet automobiilia myöten.

Eläinlääkäri Utter haastoi raastuvanoikeuteen nimenomaan Otto Brandtin autonkuljettajan, olihan automobiili firman omistama. Asian Utter oli antanut Ludvig Hjeltingin toimistossa työskentelevän varatuomari K. A. Heimon ajettavaksi. Bernströmiä puolusti varatuomari Ernst Carlson.⁶ Voisi olettaa, että työnantaja järjesti Bernströmin puolustuksen.

Raastupaan

Koiran menetys sai eläinlääkäri Ernst Utterin haastamaan kuljettajan raastupaan. Vaatimuksena oli sakkojen määrääminen hurjasta ajosta ja vahingonkorvaus koirasta. Helsingin kaupungissa oli hyväksytty järjestyssäännöt automobiililiikenteelle heinäkuussa 1907.⁷ Niissä kiellettiin muun muassa hurja ajo, ja asetettiin päivä- ja yöajoiksi eri nopeusrajoitukset. Oikeudessa Renströmin asianajaja Carlsson kiisti hurjan ajon ja piti Utterin vaatimaa vahingonkorvausta koirasta ylimitoitettuna.

Juttu tuli käsiteltäväksi raastuvanoikeuden toisessa osastossa, asianomistajan ajamana. Utterin vaatimus Saksasta hankitusta, kokonaan mustasta peltopyykoirasta oli tuhat markkaa (vuoden 2013 rahassa 4230 euroa). Ulkomailta rotukoiria hankkineet harvemmin kertoivat ostotensa hintaa julkisesti, joten vertailukohdan löytäminen vahingonkorvausvaatimukselle on vaikeaa. Vuonna 1911 K. W. Paateri ilmoitti *Suomen Metsästäjälehdessä* myyvänsä vuoden vanhan urosajokoiran kolmellasadalla (vuoden 2013 rahassa 1180 euroa), pystykorvanartun sadalla ja jälkimmäisen pentuja viidelläkymmenellä markalla⁸. Samassa lehdessä kerrottiin kesäkuussa 1907 Isossa-

⁵ Edelleen toimivan perheyhtiön historiasta esimerkiksi Carina Wolff-Brandt, *Otto Brandt 1905–1985*. Oy Otto Brandt Ab, Vantaa 1985.

⁶ Haasteesta uutisoivat *Nya Pressen* ja *Hufvudstadsbladet* 14.10.1907.

⁷ Ordningsregler för automobiltrafik i Helsingfors stad. Fastställda af Guvernören i Nylands län, i samråd med Magistraten, den 22 juli 1907. *Kommunal författningssamling för Helsingfors. Supplement 1902–1907*, 69–72.

⁸ Suomen Metsästäjälehti 1–2/1911.

Britanniassa maksettavan metsästyshevosesta tuhannesta kolmeen tuhanteen markkaa⁹.

Kesällä voimaantulleissa järjestyssäännöissä automobiilin suurimmaksi sallituksi nopeudeksi Helsingissä määriteltiin kadulla 15 km/h ja valtatiellä 20 km/h. Hämärän aikaan suurin nopeus oli 10 km/h. Tavaraa kuljettaville autoille maksiminopeus oli 8 km/h. Nopeusrajoitusten rikkomisesta ei oltu erikseen laadittu omia rangaistuksiaan vaan järjestyssääntöjen viimeisessä pykälässä todettiin sääntöjen rikkomuksesta olevan seurauksena maksimissaan kahden sadan markan sakot.¹⁰ Eläintarhantiellä hämärän alkaessa olisi siis ollut voimassa 10 km/h nopeusrajoitus. On vaikea arvioida, millaista nopeutta silminnäkijät olisivat pitäneet ”huimana”. Automobiilin moottorinäänät ovat saattaneet vaikuttaa nopeuden arviointiin, samoin myös ei vielä niin tuttu kulkuväline ylipäätään.¹¹ Automobiilin uudenlainen äänimaisema ja hajumaa- ilma ”kilkutuksineen” ja ”kaasuhyökkäyksineen” Agapetuksen kirjallisia vapauksia ottavien *Akkojen kauhuna eli tuumailuja tuulilasin takaa* (Otava 1931) muistelusten mukaan avasi automobiilien varhaisvuosina Aleksanterinkadun täysin vapaasti kuljettavaksi.

Täysin tuntematon automobiili tuskin Eläintarhantiellä asuville silminnäkijöille oli. Yliajopaikan viereisen ”Eläintarhanhuvilan n:o 2” omisti Lydia Weilin¹², kaupungin yhden tunnetuimman varhaisen automobilistin, kirjailija ja kirjakauppias Yrjö Weilinin isosisko. Arvatenkin Weilinien Pope Hartford¹³ tuli tutuksi asukkaille viimeistään kesällä 1906.

Sakkoa ylinopeudesta mitoittaessaan raastuvanoikeus päätyi rangaistusasteikon alapäähän. Kolmekymmentä markkaa on lievä sakko, jos maksimi on kaksi sataa. Tosin suuremmat sakkorangaistussummat ehkä haluttiin varata vakavampiin rikkeisiin. Mustan peltopyykoiran arvoksi oikeus hyväksyi eläinlääkäri Utterin esittämän vaatimuksen. Koira oli varmaan arvokas, mutta vahingonkorvausvaatimuksessa sen hintaa lienee pyöristetty useampi satanen ylöspäin.

Aikaisempia oikeusjuttuja automobiilien ja eläinten kohtaamisesta oli ainakin kaksi. Torppari Hemming Wähäsalo haastoi hammaslääkäri William Widenäsin Turun raastuvanoikeuden toiseen osastoon kesällä 1903. Widenäsin Opel Darracg oli pillastuttanut Wähäsalon hevosen Ruissalossa heinäkuussa niin, että se oli loikannut ojaan. Wähäsalon rattaat olivat menneet rikki, ja hän vaati niistä vahingonkorvaukse-

⁹ ”Ketun metsästys Englannissa”. Suomen Metsästäjälehti 6/1907.

¹⁰ Ordningsregler för automobiltrafik i Helsingfors stad, pykälät 8 ja 15.

¹¹ Juha Kaitanen ja Hannu Salmi, ”Autohurjastelua – surulliset seuraukset”. Autoliikenteen uhka Varsinais-Suomessa 1911–1914”. *Sata lasissa*. Toim. Ismo Vähäkangas. Turun Historiallinen Arkisto 54, Turku 2000, 38–39.

¹² Helsingin kaupunginarkisto, Tilastotoimiston arkisto, Kiinteistökortisto, Kaupunginosa 11 (Kallio), DXXXVIh 11.

¹³ Weilin kirjoitti automobiiliajokokemuksistaan Suomen Urheilulehteen otsikolla ”Automobiiliajosta”. Suomen Urheilulehti 9/1906.

na kahtakymmentä markkaa. Seuraavana vuonna 1904 Widenäs haastettiin uudelleen samasta syystä, asianomistajana tällä kertaa oli kauppias J. A. Lundström. Edellisessä tapauksessa Widenäs sai ”hurjasta ajosta” 15 markan sakot ja vahingonkorvaus oli vaatimuksen suuruinen. Jälkimmäinen tapaus venyi aina huhtikuulle 1907 saakka, jolloin raastuvanoikeus kumosi kanteen.¹⁴ Näissä tapauksissa eläimille ei aiheutunut vahinkoa. Aikaisempien tapausten perusteella Helsingin raastuvanoikeus olisi voinut päätyä suuntaan tai toiseen.

Automobiilin nopeus

Heinäkuuhun 1922 saakka autoliikenteen sääntely oli paikallishallinnon tehtävä. Kaupungeissa maistraatit ja maaseudulla läänien kuvernöörit/maaherrat säätivät osin toisistaan poikkeavia järjestyssääntöjä automobiililiikenteelle. Ensimmäinen automobiilit maininnut sääntökokoelma taisi olla *Poliisijärjestys Oulun kaupungille* vuodelta 1903.¹⁵ Siinä kiellettiin polkupyörillä ja automobiileilla ajaminen puistoissa ja Hupisaarilla. Samalla Oulussa automobiilit tavallaan tulivat samojen sääntöjen alaisiksi kuin muukin liikenne.

Muualla Suomessa automobiilit saivat, jos saivat, erilliset säännöt. Silloisen Oulun läänin maaseudulle kuvernööri vahvisti elokuussa 1906 järjestyssäännöt¹⁶, joissa automobiilien suurimmaksi nopeudeksi maanteillä määriteltiin 15 km/h. Mutkissa nopeus oli laskettava 10 km/h ja ”tämäkin nopeus, kun ajaja tulee vastaan” oli hiltjennettävä puoleen.

Paikallishallinnolla ja paikallispoliitikoilla oli siis vaikutusvaltaa automobiilien liikumiseen mikäli he saivat säädetyssä järjestyksessä päätöksiä tehtyä. Ainakin Tampereella vossikkakuskien mielestä järjestyssääntöjen tekeminen venyi aivan liikaa¹⁷. Helsingissä järjestyssääntöjen hahmotteleminen annettiin paikallisen poliisilaitoksen tehtäväksi. Poliisimestari C. W. Malmin laatima, kesäkuussa 1906 valmistunut ehdotus suositteli kattonopeudeksi 15 km/h tai 250 metriä minuutissa. Mahdollisissa vaaranpaikoissa tuo nopeus olisi alennettava 6 km/h tai sataan metriin minuutissa. Rakennusvirasto suositteli kattonopeudeksi 12 km/h katujen kestävyyttä ja liiken-

¹⁴ Jukka Marttila, ”Satavuotisen autoilun alkuvaiheet Turussa”. *Sata lasissa*. Toim. Ismo Vähäkangas. Turun Historiallinen Arkisto 54, Turku 2000, 23–24.

¹⁵ Teija Försti, *Vauhtikausi. Autoilun sukupuoli 1920-luvulla*. Annales Universitatis Turkuensis sarja C osa 371. Turku 2013, 22–23.

¹⁶ Säännöt on julkaistu useampaan kertaan, esimerkiksi Matti Viitaniemi, ”Ihailua ja vastustusta – tunteja ja tunnelmia automobiilin automobiilin ensimmäiseltä vuosikymmeneltä”. *Opuscula historica I* (toim. Ilkka Nummela). Jyväskylän yliopiston Suomen historian julkaisuja n:o 10, Jyväskylä 1984, 62–63. Ensimmäisenä ne julkaisi Samuli Onnela, ”Lapin varhaisimmasta henkilöautoliikenteestä”. *Totto XII* (1975).

¹⁷ ”Missä vika?” Ajuri 7/1911.

teen aiheuttamaa tärinää ajatellen.¹⁸ Kuten aikaisemmasta käy ilmi, ehdotukset eivät menneet kaupunginvaltuustossa sellaisenaan läpi.

Kuten lopulta heinäkuussa 1907 hyväksytyistä säännöistä käy ilmi, valtuusto ajatteli automobiileja käyttötarkoituksen mukaan kuten jo tuttua hevosliikennettä. Tätä oli ehdottanut myös maistraatti.¹⁹ Kaupungin hevosliikenne oli jakautunut pika- ja kuorma-ajoon, ja samaa jakoa haluttiin soveltaa automobiileihin. Konkreettisimmin siirtyivät kuorma-ajureiden juoksuajon rajoitukset: tavara-ajossa oleville automobiileille tuli alhaisempi kattonopeus. Samalla ”pika-ajon” ylintä nopeutta hyvissä olosuhteissa – valtateillä, viertoteillä – nostettiin 20 km/h:n.

Automobiilien omistajat halusivat myös vaikuttaa tuleviin sääntöihin. Atle Wilskman kommentoi sääntöehdotuksen olevan vilpittömästi tehdyn, mutta piti niitä täysin riittämättöminä vastatakseen ”tarkotustaan tärkeän liikenteen järjestelyssä”.²⁰ Wilskman julkaisi Suomen Urheilulehdessä kolmessa osassa saksalaisten esikuvien pohjalta tekemänsä ehdotuksen järjestyssäännöiksi.²¹ Ohjesääntöehdotus oli paljon laajempi ja yksityiskohtaisempi kuin poliisimestari Malmin laatima.

Wilskmanin ehdotuksessa automobiilien kattonopeus oli myös 15 km/h. Se olisi tilanteen mukaan joutanut molempiin suuntiin, risteyksissä ja huonolla näkyvyydellä olisi pitänyt ajaa hitaammin ja vastaavasti ”missä tie selvästi näkyvänä avautuu ohjaajan eteen, voidaan nopeutta enentää mikäli ohjaajan on mahdollista tarkasti noudattaa muita tässä säädettyjä määräyksiä”.²² Siihen kuinka paljon piti hidastaa tai kuinka paljon nopeammin saisi ajaa ehdotuksessa ei otettu kantaa.

Helsingiläisille ei siis automobiilien nopeus, kova vauhti, tuntunut olevan suuri ongelma, koska paikallispoliitikot olivat jopa valmiita korottamaan järjestyssääntöluonnoksissa ehdotettuja rajoituksia. Autonomistajat olivat Helsingin kaupunginvaltuustossa suhteellisesti yliedustettuina veroäyriihin perustuvan vaalitavan vuoksi, mutta eivät kuitenkaan enemmistönä. Suuremman nopeuden salliminen ei siis kummunnut yksinomaan automobilisteista. Automobiilit huolestuttivat, mutta vauhti ei ollut sen perimmäinen syy. Nopeus oli automobiilin tarjoama etu, jota ei haluttu voimallisesti suitsia. Tähän viittaisi myös Bernströmin rangaistusasteikon alapäästä saama ylinopeussakko.

¹⁸ *Handlingar röröande föreslagna ordningsregler för automobiltrafik i Helsingfors stad*. Helsingfors stadsfullmäktiges tryckta handlingar/Helsingin valtuuston painetut asiakirjat 28/1906.

¹⁹ *Handlingar röröande föreslagna ordningsregler för automobiltrafik i Helsingfors stad*. Helsingfors stadsfullmäktiges tryckta handlingar/Helsingin valtuuston painetut asiakirjat 28/1906.

²⁰ ”Automobilitapaturmat ja ohjaajan vastuunalaisuus”. Suomen Urheilulehti 4/1906.

²¹ ”Ohjesääntöehdotus automobililiikenteelle”. Suomen Urheilulehti 6, 8 ja 9/1906.

²² ”Ohjesääntöehdotus automobililiikenteelle”. Suomen Urheilulehti 8/1906.

”Väärinkäytön edeltä torjuminen”

Poliisimestari Malmin järjestyssääntöehdotuksen innoittamana Suomen Urheilulehden kirjoittanut Atle Wilskman oletti automobiilin vastustajien pelkäävän erityisesti tapaturmia. Kirjoituksessa *Automobilitapaturmat ja ohjaajan vastuunalaisuus* hän Berliinin liikenneonnettomuustilastojen avulla yritti todistaa, että automobiili oli turvallinen. Koska vuonna 1904 kaupungin liki 3700 henkilövahinkoja aiheuttaneesta liikenneonnettomuudesta tapahtui vain 1,9 prosenttia automobiileille, niin ”automobiili mainituista liikeneuvoista on yleisön turvallisuudelle epäamättömästi vaarattomin”.²³ Suurin uhka oli raitiotieliikenne, ja jopa ”olutvaunut” aiheuttivat enemmän onnettomuuksia. Wilskman tarkasteli vain ajoneuvomäärien suhdetta, ajokilometreihin suhteutettuna tulos olisi automobiilille selvästi epäedullisempi. Wilskmanin tietojen mukaan Berliinissä oli tuona vuonna jo kaksituhatta automobiilia, jotka aiheuttivat 1905 kuusi liikennekuolemaa, 26 vaarallista ja 108 lievempää loukkaantumista.

Liikennesääntöjä polttavampi ongelma myös automobilisteille oli vahingonkorvauskäytännöt. Perinteisen oikeuskäsityksen mukaan aiheuttaja oli, ja on edelleen, korvausvelvollinen. ”[K]oska”, kuten Wilskman kirjoittaa, ”ohjaajat useimmiten ovat automobilerinomaajain palkollisia ja miltei poikkeuksitta varattomat, ovat he kykenemättömät suorittamaan vahingoittuneen tahi hänen perillistensä vaatimaa laillista korvausta”.²⁴ Näin lienee ollut myös eläinlääkäri Utterin koiran yliajamistapauksessa. Otto Brandtin palveluksessa olleella kuljettajalla Bernströmillä tuskin on ollut varoja vahingonkorvauksen maksamiseen.

Wilskman näki ongelmaan kaksi mahdollista ratkaisua. Joko voitaisiin perustaa automobiilinkuljettajien ammattikilta, joka ottaisi yhteisvastuullisesti aiheuttamansa vahingot korvattavaksi tai velvoittaa myös automobiilinomistajat vastaamaan palkollistensa tekemisistä. Kumpikaan ehdotuksista ei ollut toteuttamiskelpoinen. Vuoden 1905 suurlakon jälkeen perustettiin eri aloille runsaasti ammattiyhdistyksiä, mutta niiden toimintatavoitteet ja merkitys olivat aivan toiset kuin ammattikuntalaitoksessa. Moderni aika oli auttamattomasti ajanut kiltarakenteiden ohi. Perusoikeuksien kajoamiseenkaan ei laillisuusperiaatteita korostavassa Suomen suuriruhtinaskunnassa ollut mahdollisuuksia.

Oulun läänin kuvernöörin elokuussa 1906 antamissa järjestyssäännöissä myös omistaja vastuutettiin kuljettajan kanssa rikkomuksista ja vahingon aiheuttamisesta.²⁵ Nämä säännöt tosin koskivat ainoastaan ammattimaista linjaliikennettä, eivät yksityistä autobiiliajtoa.

²³ ”Automobilitapaturmat ja ohjaajan vastuunalaisuus”. Suomen Urheilulehti 4/1906.

²⁴ Ibid.

²⁵ Viitaniemi 1984, 63.

Maailmalla, erityisesti Pohjois- ja Etelä-Amerikoissa, jo varhain automobilitteille tarjottiin mahdollisuutta ottaa vapaaehtoinen tapaturmavakuutus onnettomuuksien varalta. Vakuutusyhtiöt käyttivät näyttävästi kuolonkolareita markkinoinnissaan²⁶. Suomessa tietävästi ei tällaisia vakuutuksia ollut tarjolla, eikä niitä ainakaan mainostettu lehdissä. Mahdollisuus suojautua korvauksilta henkilökohtaisesti ei ilmeisimmin istunut suomalaiseen ajatteluun.

Vaikka Wilskman kirjoitti automobiilien levittäytyvän ”yhä moninaisempiin yhteiskunnallisiin toiminta-aloihin” hän ei osannut sijoittaa ajamaansa asiaa uusiin, teollistumisen myötä syntyneisiin yhteiskunnallisiin rakenteisiin. Teollisuustyöntekijöiden tapaturmavakuuttaminen oli tullut Suomessa lakisääteiseksi vuonna 1895²⁷, ja autoilun vahingonkorvausongelmiin saatiin ratkaisu samaan tapaan kansainvälisesti varhain jo 1918. Poliittista rajankäyntiä yksilönvapauksista ja liikennevakuutusten pakollisesta kattavuudesta tosin riitti aina 1970-luvulle saakka.

Automobiilien puolestapuhujakin olisi liittänyt uutuuden mielellään osaksi vanhan yhteiskunnan rakenteita. Automobiili nähtiin elämää helpottavana ja nopeuttavana, mutta sen vaikutuksia ei ainakaan Atle Wilskman osannut sovittaa silloisiin yhteiskunnallisiin muutoksiin. Mutta hän kuitenkin ymmärsi, että automobiili toi yleistyessään mukanaan myös ”yhteiskunnallisia epäkohtia”. Näiden ratkomiseen Wilskman ei saanut jatkajia ainakaan Suomen Urheilulehden sivuilla.

Kallis koira

Kun Utterin koiran kuolemaa käsiteltiin ensimmäisen kerran raastuvassa, helsinkiläiset sanomalehdet raportoivat istunnosta lähes samoin sanoin jutun perusasiat. Eläinlääkäri Utter vaati koirastaan tuhatta markkaa vahingonkorvausta ja useat todistajat kertoivat Otto Brandtin kuljettajan ajaneen kovaa vauhtia huolimatta tien varrella olleista lapsista. Hufvudstadsbladet lihavoit pikku-uutisen otsikoksi ”Automobiilin tappama koira”.²⁸ Nya Pressen otsikoi samoin.²⁹ Pikku-uutisen pääasia oli siis molempien lehtien mielestä yliajossa kuollut koira.

Reilua kuukautta myöhemmin kun juttu saatiin päätökseen pikku-uutisten otsikoissa oli edelleen koira, mutta toisessa sävyssä. ”Kallis koira”, parahtivat Nya Pressen ja Suomalainen Kansa.³⁰ Samalla linjalla jatkoi seuraavana päivänä Turun

²⁶ Guillermo Giucci, *The Cultural Life of The Automobile – Roads to Modernity*. University of Texas Press, Austin 2012, 185.

²⁷ Tapaturmavakuuttamisen vaiheista esimerkiksi Sulevi Pellinen, *Sata vuotta työtapaturmavakuutusta 1895–1995*. Suomen Tapaturmalaitosten Liitto, Helsinki 1995.

²⁸ ”Af automobil ihjälkört hund”. Hufvudstadsbladet 14.10.1907.

²⁹ ”Af automobil ihjälkört hund”. Nya Pressen 14.10.1907.

³⁰ ”Dyr hund”. Nya Pressen 22.11.1907; ”Kallis koira”. Suomalainen Kansa 22.11.1907.

Sanomat.³¹ Pikku-uutisten sisältö on toteava, eikä niiden sisällöstä voi juuri arvoasetelmista päätellä. Mutta otsikointi antaisi viitteen siitä mitä toimituksissa on mietitty. Lokakuussa oleelliselta oli tuntunut, että automobiili voi surmata. Koira oli kuollut, ja yliajopaikan lähellä oli myös lapsia. Marraskuussa sanomalehdet hämmästelivät koiran kalleutta. Lehdet tarjosivat lukijoilleen vertailukohdan: samalla palstalla seuraavana uutisena kaikissa kolmessa lehdessä oli konduktööri Juho Jalon junaonnettomuuden aiheuttamisesta saama rangaistus: 25 markkaa sakkoa ja 139,29 vahingonkorvausta.³²

Metsästyskoirien omistajia puolustava ja asiaa ajava kerran kuukaudessa ilmestyvä Suomen Metsästäjälehti poikkesi sanomalehtien linjasta. ”Automobiilin tappama kallisarvoinen koira”³³ otsikoi lehti osaaottavasti.

Sanomalehdet 1900-luvun ensimmäisillä vuosikymmenillä uutisoivat automobiileista mielellään negatiivisessa sävyssä. Widenäsille automobiilin Ruissalossa vuonna 1903 pillastuttanut hevonen sai lehdet jopa riemuitsemaan, että vihdoin Suomeenkin on saatu automobiilionnettomuuksia suuren maailman tyyliin.³⁴ Saman negatiivisuuden olisi olettanut jatkuneen Utterin koiran tapauksessakin.

Suuri vahingonkorvaus käänsi sanomalehtien toimitusten huomion pois kuoleman aiheuttajasta. Seuraavalla viikolla Suur-Savo tiivisti uutisoinnin seuraavasti: ”Helsingin raastuvanoikeus on tuominnut erään automobiilinkuljettajan hurjasta ajosta 30 mk:n sakkoon sekä korvaamaan yliajetun koiran 1000 mk:lla.”³⁵ Suurempi hämmästyksen aihe oli koiran arvo kuin automobiilin surmaama eläin.

Jos Helsingin raastuvanoikeudella oli ajatus antaa rangaistuksenomainen suuri vahingonkorvaus metsästyskoirasta automobiileja vastustaakseen, niin ajatus kääntyi sitä itseään vastaan. Vahingonkorvaus siirsi huomion pois automobiileista, ja lukeva yleisö sai ällistellä hintavaa koira. Raastuvanoikeudella tuskin halusi automobiilien vastaista viestiä lähettää. Luultavimmin kyse oli käytännöllisyydestä. Olisi korvaus ollut seitsemän sataa tai tuhat markkaa, kuljettaja Bernströmillä ei olisi ollut varoja kummankaan summan maksamiseen eläinlääkäri Utterille. Oikeuden aikaa oli turha tuhlata maksamatta jäävään vahingonkorvaukseen.

³¹ ”Kallis koira”. Turun Sanomat 23.11.1907.

³² ”Målet mot konduktören Jalo”. Nya Pressen 22.11.1907; ”Juttu konduktööri Jaloa vastaan”. Suomalainen Kansa 22.11.1907; ”Junaonnettomuuden aiheuttamisesta”. Turun Sanomat 23.11.1907.

³³ ”Automobiilin tappama kallisarvoinen koira”. Suomen Metsästäjälehti 11/1907.

³⁴ Kaitanen ja Salmi 2000, 46; Rauno Lahtinen, ”Eläimet liikenteen uhreina 1900–1930”. *Sata lassa*. Toim. Ismo Vähäkangas. Turun Historiallinen Arkisto 54, Turku 2000, 54.

³⁵ Suur-Savo 27.11.1907.

Epilogi: Katukolina

Helmikuussa 1913 tuli Helsingin kaupunginvaltuuston käsiteltäväksi aloite, joka tarjoaa selityksen sille miksi vuonna 1907 automobiileja luokiteltiin niin tarkasti käytötarkoituksen mukaan. Säännöt uusittiin vuonna 1911. Parin vuoden kuluttua 1913 käsiteltiin lääkäreiden laatimaa ja lääketieteellisistä syistä ajettua kysymystä ”toimenpiteisiin ryhtymisestä katukolinan vähentämiseksi kaupungissa”.³⁶ Esityksen takana oli ”useita täkäläisiä lääkäreitä”, ja sen tavoitteena oli ”katukolinan poistaminen ja hillitseminen” erityisesti ”öiseen aikaan”.

Helsingin tilastokirjojen mukaan automobiilien määrä oli Helsingissä noussut vuoden 1907 neljästäkymmenestä 309:ään vuonna 1913.³⁷ Kuudessa vuodessa uusi kulkuväline yleistyi ja se aiheutti vastareaktioksi tulkittavia toimia. Yöaikaiselle automobiililiikenteelle asetettiin monia rajoitteita: silloin sai käyttää ainoastaan ”kumeäänistä”, lyhyttä äänimerkkiä, auton tyhjäkäyntiä piti välttää ja moottorin äänenvaimentimien oli oltava käytössä.

Rajoitukset eivät koskeneet pelkästään automobiileja. Samalla kiellettiin kumirenkailla varustamattomia hevosajoneuvoja liikkumasta yöllä ja raitiotieliikenteen äänimerkkien määrää karsittiin minimiin. Lisäksi mattojen, huonekalujen ja vaatteiden tamppaaminen kiellettiin muulloin kuin aamukahdeksan ja iltayhdeksän välillä.³⁸ Helsinkiläiset halusivat säilyttää kaupunkinsa idyllisenä, etenkin öisin rauhallisena. Tuskin suuriruhtinaskunnan pääkaupunki oli sellainen ollut ennen automobiilia, tai ennen raitiotielinjojakaan. Maailman teknis-taloudellinen muutos sai helsinkiläiset haikailemaan sellaiseen aikaan, jota ei ollut olemassa kuin korkeintaan lumisina talvina rekikelien aikaan. Sellaiset hetket saivat toimittajakin herkistymään, esimerkiksi *Päivälehti* julkaisi marraskuun lopulla 1898 seuraavan pikku-uutisen:³⁹

— *Mitä herttaisın talvisää vallitsi eilen. Toissa yönä satanut lumi oli puhtoiseen valkeaan vaippaansa verhonnut maan, ilma oli raitis ja kirkas, päivä paistoi täydeltä terältä. Ratasvehkeet saivat väistyä reen tieltä, tiukujen ja kellojen tuttu miellyttävä helinä astui hermoja ärsyttävän katukolinan sijaan. Oikein tunsı saavansa uutta virkeyttä, kun jälleen sai kuulla lumen narskah-televan anturain alla.*

Eläinlääkäri Utterin koirastaan saama suuri vahingonkorvaus ei ollut rangaistusmaista uuden liikennevälineen vastustusta. Helsinkiläinen (ja kaupunkilainen) tapa rat-

³⁶ Kertomus Helsingin kaupungin kunnallishallinnosta 26. 1913. Helsingin kaupungin tilastokonttori, Helsinki 1917, 238–239.

³⁷ Helsingin kaupungin tilastollinen vuosikirja 11. 1915. Helsingin kaupungin tilastokonttori, Helsinki 1917, taulukko 304.

³⁸ Kertomus Helsingin kaupungin kunnallishallinnosta 1913, 238–239.

³⁹ *Päivälehti* 25.11.1898.

koa ongelmia oli laatia tarkat säännöt epätoivottavien ilmiöiden kitkemiseksi. Eniten kaupunkilaisia ärsytti öinen liikennemelu. Automobiilisäännöissä 1907 eri ajoneuvoryhmille ja käyttötarkoituksille määritettiin kattonopeudet niiden tuottaman liikennemelun mukaan. Vuonna 1913 automobiilien määrän noustua siis ”katukolinaan” puututtiin lisäyksillä kunnallisasetuksiin, kaupungin järjestyssääntöihin. Autoilun pioneeritkin pitivät tärkeänä sääntöjen sopimista ennen kuin mitään vakavaa tapahtuu.

Helsingin kaupunginvaltuutetut olivat valmiita sallimaan automobiilin tuoman edun, nopeuden. Automobiilien varjolla puututtiin laajempaan, jo ennen uutta liikennevälinettä vallinneeseen haittaan, kaupungin äänimaisemaan. Liikennemelun torjunnan onnistuminen pykälän jäi pitkällä tähtäimellä näkemättä. Ensimmäinen maailmansota keskeytti autoistumisen ja monet automobiilit päätyivät Venäjän armeijan käyttöön. Polttoainepula esti jäljelle jääneidenkin laajemman käytön. Sodan jälkeen aloitettiin uudelleen lähes alkupisteestä.

Summary: Crazy Speeds along Eläintarhantie in 1907 – Introducing the Automobile

It was early evening of October 3rd in 1907, and Maurits Emil Bernström, a driver working at Oy Otto Brandt Ab (one of the first Finnish companies to import the automobile), was driving due east along Eläintarhantie street. Close to Hakaniemi Market Square, he ran over a German Spaniel belonging to veterinarian Ernst Utter. The dog died. Utter sued Bernström for speeding and damages. Utter won the case, and Bernström was fined 30 Finnish marks for speeding and required to compensate the dog's value of one thousand marks to its owner.

This article is a case study about whether international negative views of the automobile were reflected by the decision made by the city court of Helsinki. Was the high compensation part of the punishment? The article's sources are newspaper reports on the case, magazine articles on the use of cars and municipal administration documents on creating regulations for automobiles.

The first driving regulations in Helsinki concerning the automobile came into effect in July 1907. They set the maximum allowed speed on highways at 20 km/h. The local police had recommended a speed limit of 15 km/h, while the public works department's suggestion had been 12 km/h. The city council, however, had decided to allow a higher speed limit. Various different limits were set for different situations and times of day. For example, a speed limit after dusk was half of its daytime equivalent. Later on, regulations based on medical grounds were issued in an attempt to curb nightly traffic noise.

After the first hearing, newspapers emphasized the high speed of the automobile on a street whose sidewalk was used by children as well as animals. After the verdict was read, the newspapers were fixated on the high damages made payable for the dog. The court accepted the veterinarian's claim over his dog as such, as it was likely that Bernström would never have been able to pay a smaller compensation either. In order to avoid such situations, early car owners came up with systems to guarantee compensations for damages. In the Finnish discussion, these suggestions reflected the practices of the old class society. The large compensation was not seen as having characteristics of a punishment. The fine for speeding, in turn, was set at the bottom of the punishment scale (the maximum fine was 200 Finnish marks).

The Finnish newspapers generally took a very negative view of automobiles. The innovation was seldom presented in a positive light. In the case of veterinarian Utter's dog, the accident caused by the automobile driver was overshadowed by the cost of the hunting dog.



V

**HEVOSISTA HEVOSVOIMIIN - AUTOLIIKENTEEEN
ALKUVAIHEET SUOMALAISSA MAAKUNTA-
JA PAIKALLISHISTORIOISSA**

by

Reijo Valta, 2018

Faravid 45(2018), 49–63

Reproduced with kind permission by
Pohjois-Suomen Historiallinen Yhdistys.

Reijo Valta

Hevosista hevosvoimiin – Autoliikenteen alkuvaiheet suomalaisissa maakunta- ja paikallishistorioissa

Suomalaisen autoilun alkuvaiheita tutkiessani olen usein saanut kehotuksen katsoa, mitä paikallishistoriat aiheesta kirjoittavat. Toki olin niitä lukenut ja käyttänyt lähteenä, mutta systemaattisesti en ollut käynyt tätä historiakirjallisuudenlajia läpi. Syy oli yksinkertainen: Suomessa eri tasoisia paikallishistorioita on kirjoitettu todella paljon. Kunnille, kaupungeille, maakunnille ja lääneille oman historian kirjoittaminen on ollut suosittu tapa juhlistaa omia merkkipäiviä. Joskus velvoite oman historian tutkituttamiseen on juonnettu kunnallislaista, mutta yleensä on vedottu menneiden sukupolvien työn kunnioittamiseen¹.

Urakkaa helpotti huomattavasti Oulun yliopiston tiedekirjasto Pegasuksen kokoelmat. Avohyllyihin vierekkäisiin luokkiin on paikkakunnan mukaan koottu maakunta- ja paikallishistoriat. Avohyllyjen äärellä konkretisoituu, kuinka paljon kotiseuduista on kirjoitettu. Maakuntahistorioita on kuusi hyllymetriä, paikallishistorioita 38. Ja tässä on vain Tilaushistoriakeskuksen (aik. Paikallishistoriallinen toimisto) tai yliopistojen historia-oppiaineiden valvonnassa tehdyt teokset. Vaikka historioiden kirjoittaminen on ollut laaja-alaista ja organisoitua, niin sitä on tutkittu vähän. Historiakuvaa on kuitenkin selvitetty, esimerkiksi Veli-Pekka Lehtola on paikallishistorioiden avulla tutkinut suomalaisten käsityksiä saamelaisista. Lehtolan tulokset eivät anna toivoa sellaiselle ajatukselle, että paikallishistorioiden avulla voisi tehdä kartan autojen leviämisestä Suomeen. Hänen mukaansa lappalaiset/saamelaiset kuuluivat oleellisena osana paikallishistorioihin, lähinnä paikannimistönä ja paikallistaroina. Uusia saamelaisperäisen nimistön tulkintoja historiat eivät kuitenkaan yleensä esitä². Vaikuttaisi siis siltä, ettei paikallishistorioista paljastuisi uutta tietoa autoilun historiasta. Sen sijaan niiden avulla voisi selvittää historian tutkimuksessa vallinneita käsityksiä.

Käsittely on siis rajattu ”virallisiin”, organisaatioiden itsensä kirjoituttamiin historiakirjoihin. Ulkopuolelle on jätetty muun muassa Suomalaisen Kirjallisuuden Seuran kustantamat maakuntakirjat (esimerkiksi *Savo ja sen kansa*³ ja *Lappi – maa*,

¹ Juhani Koskinen. ”Esipuhe”. Ilkka Nummela. *Kuopion historia III kunnallishallinnon uudistamisesta sen demokratisoimiseen 1875–1918*. Kustannuskiila, Kuopio 1989, 6.

² Veli-Pekka Lehtola. ”Eteläisen Suomen muinaiset lappalaiset”. *Muinaistutkija* 2008:4, 3.

³ *Savo ja sen kansa*. Toimittanut Riitta Räsänen. SKS, Helsinki 2008.

*kansat, kulttuurit*⁴), vaikka näillä onkin ollut osansa paikallisen identiteetin rakentamisessa. Käsittelyn ulkopuolelle jää myös suuri määrä kuntaa pienempien alueiden historioita, joita on paikallisoin voimin kirjoitettu ahkerasti eri puolilla Suomea. Vaikka maakunta- ja paikallishistorioita on kirjoitettu paljon, niin aivan koko Suomea ne eivät kata. Huomattavan suuren kuitenkin. Päijät-Hämeen maakuntahistorian kirjoittanut Jouko Heinonen saattoi todeta, että tutkimusalueen kunnista vain kaksi ei ollut kirjoittanut historiaansa.⁵ Kunta tai emäpitäjä on paikallishistoriallisen tutkimuksen kohteena yleensä melko selkeä. Sillä on tietty vahvistettu maa-alue, jolla asuvat saivat tietyin edellytyksin osallistua sen hallintoon. Maakunta puolestaan on vaikeammin hahmotettava alue. Se voi määrittyä hallinnon tai talouden mukaan. Maakuntahistorioita on kirjoitettu molemmin tavoin, edellisestä esimerkki on *Viiipurin läänin historia* ja jälkimmäisestä mainittu Päijät-Hämeen historia ja vaikkapa *Etelä-Pohjanmaan historia*.

Tässä artikkelissa tarkastellaan, miten maakunta- ja paikallishistorioissa kuvailaan autoliikenteen alkuvaiheita. Mitä asioita liikenteen orastavasta muutoksesta nostetaan esille ja missä yhteydessä autoja käsitellään? Millaisia lähteitä on käytetty ja miten ne vaikuttavat käsittelyyn? Onko laajemmilla alue- tai aikarajauksilla vaikutusta kerrottuun?

Tässä kohtaa on syytä mainita, että olen kirjoittajana osallistunut kahden pitäjäkirjan tekemiseen, *Säynätsalolaisten*⁶ ja *Imatran kirjan*⁷, jotka molemmat ilmestyivät Jyväskylän yliopiston ylioppilaskunnan kotiseutusarjassa. Jälkimmäiseen kirjoitin artikkelin liikenteestä, tavarantoiminnan- ja tiedonkulusta⁸. Imatran kirjan painopiste on kaupungin perustamisen (1948) jälkeisissä ajoissa, mutta useissa artikkeleissa kehityskulkuja seurataan 1800-luvulta alkaen, näin on myös liikenteen osalta. Artikkelin alaotsikkona on Vesireiteiltä moottoritiele. Tutkittavaan aineistoon kuuluu siis yksi itse kirjoittamani teksti. Aineiston laajuus huomioon ottaen tutkimus ei kohdistu omiin tekemisiini. Pikemminkin kokemus pitäjäkirjojen artikkeleiden kirjoittamisesta auttaa arvioimaan muiden tekemisiä paremmin.

Artikkelin runkona on maakuntahistorioihin kirjoitettu. Sitä on täydennetty kuntien historioiden kuvauksilla. Jälkimmäiset saavat tarkemman analyysin erityisesti käytettyjä lähdemateriaaleja ja niiden vaikutusta tarkasteltaessa.

⁴ *Lappi – maa, kansat, kulttuurit*. Toimittaneet Ilmo Massa ja Hanna Snellman. SKS, Helsinki 2003.

⁵ Jouko Heinonen, *Päijät-Häme I. Unohtunut maakunta. Päijät-Hämeen synty, valloitus, unohdus ja uuden nousun alku*. Päijät-Hämeen maakunta- ja seutukaavaliitto, Lahti 1997, 11.

⁶ *Päivät seutuvilla Päijänteen – Säynätsalolaisten kirja*. Toimittanut Matti Rautjoki. Jyväskylän kaupunki, Jyväskylä 1994.

⁷ *Imatran kirja*. Toimittanut Anu Talka. Imatran kaupunki, Imatra 1997.

⁸ Reijo Valta, ”Tavarantoiminnan- ja tiedonkulku”. *Imatran kirja*. Toimittanut Anu Talka. Imatran kaupunki, Imatra 1997, 182–204.

Autoliikenteen vilkastuessa

Maakunta- ja paikallishistorioissa aina 1970-luvulle saakka oli painopisteenä 1900-lukua edeltävien vuosisatojen ja esihistorian aika. Varhaisimmissa maakuntahistorioissa ei 1900-luvun aiheisiin juurikaan päästy. 1920- ja 1930-lukujen paikallishistoriankirjoituksessa oltiin kiinnostuneita Suomen itsenäisyyden varhaisista juurista keskiajan hämärissä ja Suomen erityisasemasta Ruotsin valtakunnan yhteydessä. Myöhemminkin riitti aikaisempia vuosisatoja käsiteltäväksi. Liikenteen multumisen saatettiin huomioida osana laajempaa yhteiskunnan muuttumista. Kaarlo Wirilanderin *Savon historian* osuudessa aikarajaus oli vuosissa 1721–1870, mutta se ei estänyt historioitsijaa ryhtymästä suorastaan runolliseksi aikojen muuttumisesta:⁹

Kiire saapui koneen mukana, pyörissä uuden elämän syke ja tahti. Mutta ennenpitkää kone koitui ihmisen itsensä komentajaksi, ja se entisen ajan viisas kiireettömyys, jonka avulla saloille oli avattu elomaita, kajasteli yhä kultaisempänä ja yhä olennaisempänä vanhojen, poismenevien mielessä, jotka koneettoman elämän tyytyväisyyttä korostaessaan vaistomaisesti osuivat tämän asian arimpaan ytimeen, siihen näet, jota nykyiseen aikaan suuren maailman kuumeisissa rintamaissa kaikkein viisaimmat lääkärit ja mietiskelijät jo onnastelevat: ”onnelliselle ihmiselle ei mikään kello lyö”.

Mutta kaiken sen selostaminen, minkä esiin murtautuvassa, uudenaikaisessa savolaisyhteiskunnassa on olennaista – niin kuin juuri tämän hoppukuumeen kohoaminen – kuuluu jo toisen kertojan kuvattaviin asioihin.

Vaikka Wirilander ei tarkenna koneen tyyppiä, on se helposti kuviteltavissa autoksi. Toki ”hoppukone” voi olla mikä tahansa 1900-luvun tuoma uutuuus, vaikkapa tehtaan liukuhihna. Kirjoittaja jättää tulkinnan lukijalleen.

Wirilanderin *Savon historian* osuus julkaistiin vuonna 1960. Vielä samalla vuosikymmenellä (1969) yksi Suomen vanhimmista maakuntahistoriasarjoista, Eino Jutikkalan toimittama *Hämeen historia*, eteni toisen maailmansodan loppuun saakka. Sen neljännen osan ensimmäisessä niteessä Aulis J. Alanen kirjoitti liikenteestä ja kulkuväylien muutoksista vuoden 1860 jälkeen. Autoistumisen vaikutuksista Alanen kiteytti:¹⁰

⁹ Kaarlo Wirilander, *Savon historia III. Savo kaskisavujen kautena 1721–1870*. Savon Säätiö, Kuopio 1960, 566.

¹⁰ Aulis J. Alanen, ”Liikenne ja kulkuväylät vuoden 1860 jälkeen”. *Hämeen historia IV:1 noin vuodesta 1870 vuoteen 1945*. Toimittanut Eino Jutikkala. Hämeen heimoliitto, Hämeenlinna 1969, 222.

Ratkaisevan murroksen tieliikenteessä aiheutti moottoriajoneuvojen ilmestyminen kuvaan 1920-luvun puolivälissä.

Alanen käsittelee autoistumista historiankirjoittajalle tyypilliseen tapaan. Ensin esitellään yksityiskohtaisesti ilmiön alku, ja sitten yleistäen käsitellään sen laajentumista ja erilaisia muotoja. Samassa yhteydessä tuodaan esille ilmiön herättämiä reaktioita ja asetetaan tapahtunut osaksi laajempia historiallisia kokonaisuuksia. Hämeen tapauksessa ensimmäinen autoilija oli ”tietävästi” tamperelainen lakkitehtailija Gröndahl vuonna 1905. Vihtori Mattilan mainitaan olleen vuonna 1909 ensimmäinen ammattimainen vuokra-autoilija höyryautollaan. Mattilan toimipaikka oli myös Tampere. Alanen sijoittaa auton lopullisen läpimurron 1920-luvulle, jolloin alkoi myös linja-autoliikenne ja taksien määrä kasvoi huimasti. Taustalla oli säännöllisen autojen maahantuonnin alkaminen vuonna 1922. Autot herättivät hämmästyksiä ja ärtymystä. Keskustelija Alanen ei erittele vaan viittaa aikaisemmin käsittelemäänsä: autot aiheuttivat vastaavan keskustelun kuin kanavat ja rautatiet 1850-luvulla.¹¹

Hyvin samantyyppisesti autoliikenteestä kirjoitettiin myöhemmissä paikallishistorioissa. Mainitaan ensimmäiset autoilijat ja liikenteenharjoittajat, luodaan yleiskuva kehityksestä ja tuodaan esille paikallisesti nousseita kysymyksiä tapahtuneesta muutoksesta. Pääsääntöisesti autoilun läpimurto sijoitetaan 1920-luvulle, esimerkiksi Kymenlaakson historiassa kerrotaan, että ”[a]utoistumisen voidaankin katsoa alkaneen Suomessa vasta 1920-luvun alussa”.¹² Keski-Suomen historiassa aikaa lavennetaan koko sotien väliseen aikaan: ”Auto mullisti liikenne- ja kuljetusolot maassamme maailmansotien välisenä aikana”.¹³ Autoistumisella oli vaikutuksia muuhun yhteiskuntaan. *Järviseudun historiassa* Matti Viitaniemi toteaa, että ”[a]utoliikenteen vilkastuessa 1920-luvulla kievarilaitos alkoi vähitellen käydä tarpeettomaksi”.¹⁴ *Viipurin läänin historiassa* Charlotta Wolff kirjoittaa, että ”[a]utoliikenteen yleistymisen alkoi 1920-luvulla asettaa uusia vaatimuksia teiden kunnossapidolle”.¹⁵ *Satakunnan historiassa* on mainittu monta auton aiheuttamaa muutosta liikenteessä. Jorma Peltola kirjoittaa, että ”1920-luvulla autoliikenne syrjäytti vähitellen joustavuudellaan rannikkoä pitkin kerran viikossa kulkeneet höyrylaivat”. Lisäksi autoliikenteen yleistymisen ”tyrehdytti myös sisävesiliikenteen” ja ”lopetti vähitellen myös pitem-

¹¹ Alanen 1969, 222–224.

¹² Kai Hoffman, ”Kymenlaakson elinkeinot 1920- ja 1930-luvuilla”. *Kymenlaakson historia II. Rajamaasta maakunnaksi 1810-luvulta 2000-luvulle*. Toimittanut Yrjö Kaukiainen. SKS, Helsinki 2012, 201.

¹³ Jukka Jokinen, ”Keski-Suomen talouselämä”. *Keski-Suomen historia 3. Keski-Suomi itsenäisyyden aikana*. Toimittanut Mauno Jokipii. Keski-Suomen maakuntaliitto, Jyväskylä 1993, 230.

¹⁴ Matti Viitaniemi, ”Elinkeinot”. *Järviseudun historia II*. Toimittanut Toivo Nygård. Järviseudun historian historiatoimikunta, Evijärvi 1983, 351.

¹⁵ Charlotta Wolff, ”Kauppa, teollisuus ja liikenne”. *Viipurin läänin historia V. Autonomisen Suomen rajamaa*. Toimittaneet Yrjö Kaukiainen, Risto Marjomaa ja Jouko Nurmiainen. Karjalan kirjapaino, Joensuu 2014, 271.

pien matkojen hevoskyydit eli hollikyytijärjestelmän”.¹⁶ Peltola näki vuosikymmenellä tapahtuneen suuren muutoksen etenkin maanteilla: ”se, mitä oli pidetty vuonna 1921 vielä hyväkuntoisena, oli 1920-luvun loppupuolella enintään välttävä”.¹⁷ *Kainuun historiassa* Oiva Turpeinen kytkee autoilun yleistymisen 1890-1930-luvuilla hätäaputöinä tehtyihin maanteihin.¹⁸

Satakunnan historiassa Peltola tuo esille, että myöhemmän kehityksen kannalta 1930-luku oli autoliikenteelle tärkeämpi kuin edellinen.¹⁹

Jo 1930-luvulla oli selvää, että autoliikenteestä tulisi muovautumaan varsin itsenäinen liikennejärjestelmä, oli se sitten kansantaloudellisesti järkevää tai ei.

Tässä Peltola lienee hyödyntänyt tuoreinta kansainvälistä liikenteen historiantutkimusta, vaikka lähdeviittauksista sitä ei näe. Joissakin pienempien paikkakuntien historioissa kerrotaan 1930-luvulle sijoittuvista tapahtumista, mutta ajatuksena on paikan ajallinen jälkeenjääneisy keskuksiin verrattuna eikä laajempi käsitys liikennejärjestelmän muuttumisesta.

Ensimmäinen auto on voinut tarkoittaa ensimmäistä paikkakunnalla nähtyä tai ensimmäistä paikallisen ihmisen hankkimaa autoa. Edellisessä tapauksessa on nähty koti- tai ulkomaisen matkustajan, paikallisen kartanon vieraan tai metsä- tai uittoyhtiön johtajien auto. Tieto on saatettu paikallishistoriassa kertoa päivämäärän tarkkuudella, esimerkiksi *Joensuun kaupungin historiassa* Gutzeitin metsäherra Nielsenin sanotaan nähdyin Joensuun kadulla 21. toukokuuta 1908.²⁰ Yksi ensimmäisistä autoista saattoi olla myös markkinoille ajeluja varten tuotu uusi liikenneväline. Varhaisin paikallishistorioiden mukaan nähty auto oli tuntemattomaksi jääneen venäläisen kulkupeli Viipurissa vuonna 1899.²¹ Useammassa liikenneartikkeleissa arvelaan, että ensimmäinen auto Suomen maaperällä olisi ollut jonkun pietarilaisen ylimyksen Terijoen datshalle tuonut kulkuväline. Muutamissa paikallishistorioissa mainitaan myös ensimmäinen suomalaisen omistama auto. Vanhemmissa teoksissa kerrotaan kamariherra Hjalmar Linderin varhaisesta autosta, *Alavuden historiassa* Asko Jämsén nimeää Suomen ensimmäiseksi autoksi tamperelaisen rakennusmesta-

¹⁶ Jorma Peltola, ”Monipuolinen ja omavarainen talous”. *Satakunnan historia VII. Nouseva maakunta*. Toimittaneet Pertti Haapala et al. Satakunnan museo ja Satakuntaliitto, Pori 2006, 461–462.

¹⁷ Peltola 2006, 465.

¹⁸ Oiva Turpeinen, *Kainuun historia II. Väestö ja talous 1721–1982*. Kainuun maakuntaliitto, Kajaani 1985, 299.

¹⁹ Peltola 2006, 462.

²⁰ Kalevi Ahonen, *Joensuun kaupunki 1848–1920*. Joensuun kaupunki, Joensuu 1985, 364.

²¹ Wolff 2014, 271. Lähteiden perusteella ”auto” oli kolmipyöräinen Phoebus, jolla Sven Schmidtin oli tarkoitus ajaa Pietarista Helsinkiin. Matka tyssäsi kuitenkin hieman Viipurin jälkeen, eikä Schmidt päässyt pääkaupunkiin asti.

rin Johan Levinin omistaman Oldsmobilen vuodelta 1898.²² Autohistorian tutkimuksen muutokset heijastuvat pienellä viiveellä paikallishistoriankirjoitukseen.

Kolmas toistuva teema autoilusta kirjoitettaessa oli uuden liikennevälineen paikallisissa ihmisissä herättämä reaktio. Alun ihastuksen ja ihmetyksen jälkeen vilkastuvaan autoliikenteeseen suhtauduttiin usein negatiivisesti. *Suur-Iin historian* kirjoittajan Raili Rytkösen mukaan auto otettiin vastaan nuivasti ja ne tuottivat ”kovin paljon ikävyyttä ja vahinkoa”.²³ Kaupungeissakaan autoa ei katsottu hyvällä. Melko tuoreen *Hämeenlinnan historian* mukaan ”[r]auhalliseen menoon tottuneilta kaupunkilaisilta vei aikaa omaksua nopeiden autojen tapoja”.²⁴ Haminan historian kirjoittaneen Aimo Halilan mukaan paikallisessa sanomalehdistössä manattiin ”automobiilivitsauksesta”, joka ”oli tullut hevosten ja heidän vielä pelokkaampien ajokkiensa osaksi”.²⁵ Suuremmissa kaupungeissa ajurien ja taksien välit kiristyivät, ja autojen oikeutuksesta liikennöidä kirjelmöitiin maistraatin ja poliisin kanssa. Toisaalta, kuten Martti Kovero *Helsingin kaupungin historiassa* kirjoittaa, pika- ja kuorma-ajureiden määrä oli korkeimmillaan 1910-luvun taitteessa.²⁶ Liikennetarpeetkin olivat kasvussa. Pidemmässä paikallishistorioiden ajallisessa kerronnassa autot korvasivat hevoset alkuvuosien vastustuksesta huolimatta.

Autoilusta kirjoittamisen lähteet

Joissakin vanhemmissa historiankirjoitussopimuksissa saatettiin määritellä läpikäytävää lähdemateriaalia myöten tulevaa kirjoitustyötä. Näin etenkin vanhempien aikojen osalta, joissa voutintileihin ja tuomiokirjoihin tutustuminen oli joka tapauksessa hyvin keskeinen osa tutkimusta. Uudempiin aikoihin eivät tällaiset määrittelyt sopineet, ja muutoinkin kirjoittajille alansa asiantuntijoina on annettu vapaus valita lähteensä. Se näkyy 1900-luvun autoilusta kirjoittamisessa käytetyissä aineistoissa. Lähteinä on käytetty pääasiassa kunnallisia asiakirjoja, muistitietoa, virallisia tilastoja, lähiseudun paikallishistorioita ja alan erikoistutkimusta.

Ylivoimaisesti käytetyin kirjallinen lähde on ollut Arne Mäkelän ja Matti Viitaniemen kirjoittama *Suomen linja-autoliikenteen historia* vuodelta 1978. Se sisältää, erityisesti Viitaniemen kirjoittama osuus, runsaasti yksityiskohtaista tietoa eri paikkakuntien autoista ja linjaliikenteestä. Monen paikallishistorian autoiluosuus perus-

²² Asko Jämsén, *Alavuden historia II. Vapaussodasta kuntamuodon muutokseen*. Alavuden kaupunki, Alavus 1991, 330.

²³ Raili Rytkönen, *Suur-Iin historia 1870–1925*. Haukiputaan kunta, Haukipudas 1989, 218–219.

²⁴ Ilkka Teerijoki, *Hämeenlinnan historia ensimmäisestä maailmansodasta 2000-luvulle*. Hämeenlinnan kaupunki, Hämeenlinna 2014, 179.

²⁵ Aimo Halila, *Haminan historia III 1900-luvun alusta lähtien*. Haminan kaupunki, Hamina 1969, 88.

²⁶ Martti Kovero, ”Helsinki liikennekeskuksena”. *Helsingin kaupungin historia IV:1*. Toimittaneet Ragnar Rosén et al. Helsingin kaupunki, Helsinki 1955, 261.

tuu pääosin tähän teokseen. Esimerkiksi voisi mainita Håkan Anttilan ruotsinkielisen Pohjanmaan historiaan kirjoittaman. Viitaniemen tietoja on teoksessa täydennetty Bror Åkerblomin kirjoittamilla Pietarsaaren maalaiskunnan ja Vöyrin paikallishistorioilla ja erään bussiyrittäjän julkaisemattomilla muistelmilla.²⁷ Myöhemmin Mäkelän ja Viitaniemen teoksen rinnalle ovat nousseet Tapani Maurasen *Taksi!* (1995) ja Tielaitoksen historian *Tuhat vuotta tietä, kaksisataa vuotta tielaitosta* toisen osan (1999) artikkelit. Erityisesti on käytetty Kimmo Antilan artikkelia *Hevoskyydillä ja automobiililla*. Toisen paljon käytetyn kirjallisuuslajin muodostavat paikallisten yritysten ja järjestöjen tarinat ja juhlaulkaisut. Esimerkiksi *Harjavallan historiassa* on käytetty lähteinä Lauttakylän Auto Oy:n ja Satakunnan Liikenne Oy:n yrityshistorioita²⁸ ja Hämeen historiassa Tampereen Autoilijat ry:n 25-vuotishistoriikka²⁹.

Maakuntahistorioiden autoiluosuoksissa on harvemmin käytetty arkistolähteitä. Poikkeuksen tekee *Kainuun historia*, jossa on hyödynnetty hieman Kajaanin kaupungin asiakirjoja³⁰. Pitäjänkirjoissa ja kuntien historioissa sen sijaan kunnalliset asiakirjat ovat olleet keskeistä materiaalia. Aina siitä ei ole ollut hyötyä autoilusta kirjoitettaessa, mutta joskus ne ovat tarjonneet valaistusta paikallisiin asenteisiin. Esimerkiksi Eeva-Liisa Oksasen kirjoittamassa *Elimäen historiassa* on voitu kuntakokousten pöytäkirjojen avulla selvittää elimäkeläisissä Mustion sahan ja Korian rautatieaseman välisen autorahdiliikenteen herättämiä mielipiteitä. Vuonna 1908 kunta asetti väliä liikennöineelle A. F. Tigerstedtille tiukkoja rajoituksia.³¹ Kiimin kunnanvaltuusto teki vuonna 1913 aloitteen muille Oulu–Kuusamo-tien varrella oleville kunnille autoilun kieltämisestä.³² Nämä kunnallisiin asiakirjoihin perustuvat tiedot ovat tuoneet uutta näkökulmaa suomalaisen autoilun varhaisvaiheisiin. Mutta varsinkin anomusasioissa asiakirjojen tietosisältöön kannattaa suhtautua kriittisesti. Esimerkiksi kun Kuusamon kunta anoi vuonna 1923 tiemäärärahoja, niin valtuusto totesi Oulun tien olevan autoliikenteelle täysin sopimattoman.³³ Tämä ei kuitenkaan tarkoita, etteikö tietä olisi käytetty autoiluun.³⁴ Anomuksia on saatettu tehostaa liioittelemalla todellista tilannetta. Arkistojen lisäksi on saatettu hyödyntää sanomaleh-

²⁷ Håkan Anttila, ”Näringslivets utveckling i Svenska Österbotten efter år 1867”. *Svenska Österbottens historia III*. Svenska Österbottens landskapsförbund, Vasa 1980, 365–366.

²⁸ Vesa Vartiainen, *Maatalouspitäjistä teollisuuskaupungiksi – Harjavallan historia 1860-luvulta 2010-luvulle*. Harjavallan kaupunki ja Harjavallan seurakunta, Harjavalta 2011, 195–202.

²⁹ Alanen 1969, 222.

³⁰ Turpeinen 1985, 299–303.

³¹ Eeva-Liisa Oksanen, *Elimäen historia*. Elimäen kunta, Elimäki 1985, 395.

³² Rytönen 1989, 218–219.

³³ Matti Kyllönen, *Verellä lunastettu maa – Kuusamo 1918–1939*. Itä-Karjalan kustannus, Oulu 2014, 244.

³⁴ Katso tarkemmin Reijo Valta, *Lavakyytiä Rainierilla – Hurstiautokauden liikennöitsijä Oulun Auto Oy 1920–1924*. Osuuskunta Jyvä-Ainola, Jyväskylä 2004, 161–169.

tien uutisointia ja muistitietoa. Esimerkiksi *Järviseudun historiaa* varten Viitaniemi on haastatellut paikallisia autoalan yrittäjiä.³⁵

Oman lähderyhmänsä muodostavat aikataulut ja turistioppaat. Niiden avulla on voitu selvittää kulkusuuntia ja matka-aikoja. Esimerkiksi C. J. Gardberg viittaa ruotsinkielisen Pohjanmaan historian artikkelinsa liikenneosuudessa yksinomaan Suomen Matkailijayhdistyksen vuonna 1895 julkaisemaan August Ramsayn teokseen *Vägvisare i Finland*.³⁶ Joskus autojen määrän kasvua on täydennetty tarkoilla luvuilla, tällöin lähteinä ovat olleet joko viralliset tilastot suoraan tai *Suomen taloushistorian* kolmas osa.

Tarinan määrittäjät

Usein on todettu, että historiantutkimus on tiede, jonka tulokset esitetään historiankirjoituksena. Tulosten esittämistapa tuo teoksiin narratiivin, ajallisesti loogisen kertomuksen. Suomalaisessa historiankirjoituksessa on ollut tyypillistä keskittyä synty- ja kehityskertomuksiin. Laajassa tarkastelussa paikallishistorioiden autoiluosuuksiin on rakennettu tarina, joka alkaa synnystä ja jatkuu laajentuvana kehityksenä. Sen rinnalla saatettiin kertoa yleisestä kehityksestä poikkeavia paikallisia tarinoita. Esimerkiksi Uudessakaarlepyyssä viranomaisilta jäi yksi kuorma-auto ensimmäisen maailmansodan syttyessä pakkolunastamatta Venäjän armeijan käyttöön.³⁷

I Nykarleby lyckades timmermannen och butiksbiträdet Johan Lillqvist behålla sin nyinköpt tre tons NAG lastbil, byggde om den till en "autobuss" för aderton personer och startade linjetrafik mellan Nykarleby och Jakobstad år 1916.

Valtavirrassa poikkeava tapahtuma vahvistaa autoilun suurta kertomusta ja samalla tuo omaleimaisuutta kirjoitettuun paikallishistoriaan.

Paikallishistorioissa näkyvin kerrontaan muutoksia tuova elementti on aikarajaus. Kuhunkin ajanjaksoon on luotava oma tarinansa, eheä kertomus. Tämä käy esille esimerkiksi *Muhoksen kunnan historiasta* (2002), johon oli tehty sisäinen aikajako. Alkupuoli teoksesta käsittelee vuosia 1865–1914, toinen osa vuosia 1914–1944 ja loppuosa vuosia 1945–1995. Antero Tervonen kirjoittaa ensimmäisessä osassa autoilun ensiaskelista ja vuonna 1914 paikkakunnalle haetusta ensimmäisestä linjaliiken-

³⁵ Viitaniemi 1983, 356–357.

³⁶ C. J. Gardberg, ”Handelsplatser, städer, vägar och broar”. *Svenska Österbottens historia IV*. Svenska Österbottens landskapsförbund, Vasa 1983, 340–341.

³⁷ Anttila 1980, 366.

neluvasta.³⁸ Matti Lackman seuraavassa osuudessa aloittaa tarinan uudelleen sijoittaen autoilun alkuvaiheet 1920-luvulle.³⁹ Kirja olisi ehkä kaivannut yhtenäistämistä, toimittamista tässä suhteessa, mutta artikkelit paljastavat historiankirjoitukseen kuuluvan kerronnan, tarinan tarpeen mainiosti. Kyse voi olla myös kirjoittajan perustelusta näkemyksestä. *Raahen tienoon historiassa* (1991) Lackman kuittaa varhaisimman autoilun yhdellä kuvatekstillä:⁴⁰

J. Jokela autoineen, jolla hän ajoi Raahessa henkilöliikennettä 1900-luvun alussa. Muutamien arvelujen mukaan Jokela ei tiennyt, että hänen autossaan oli peruutusvaihte.

Laajemminhan autolla alkoi olla merkitystä vasta 1920-luvun lopulla ja 1930-luvulla. Varhaisvaiheiden merkitystä voi kyllä sanallisestikin kuvailla aikarajaukseltaan 1920-luvusta alkavassa kirjoituksessa, kuten Kai Hoffman tekee *Kymenlaakson historian* (2012) elinkeinoja käsittelevässä artikkelissa:⁴¹

Ne [autot] olivat vielä pitkään kurioositeetteja, joille puutteellisten tieolojen takia ei ollut suurtakaan käyttöä.

1990-luvulla narratiivisuus muuttui. Suuret kertomukset alkoivat mahtipontisuudessaan tuntua jäänteeltä menneisyydestä. Kerronnallisuus ei kuitenkaan kadonnut, vaan tilalle tulivat useat ”pienet kertomukset”.⁴² Paikallishistorioissa tämä on nähtävissä seuraavalla vuosikymmenellä, myös ne tulivat lähestymistavaltaan moniperspektiivisiksi. Paikallisyhteisön toimintaa ja kehitystä ei enää nähty yhtenäisenä, vaan samanaikaisesti saattoi olla menossa useita erilaisia, jopa vastakkaisia kehityskulkuja. Enää 1900-lukuun eivät lyöneet leimaa eri aloille tulleet Wirilanderin ”hoppukoneet”. Nyt kullakin elämänalalla oli oma tahtinsa, jotka tosin vaikuttavat toisiinsa ja loivat omaleimaisen yhteisön.

Joissakin paikallishistorioissa liikennettä on käsitelty omana artikkelina tai kokonaisuutena. Esimerkiksi *Helsingin kaupungin historiassa* liikenne on omana artikkelinaan, tosin suurin osa tekstistä käsittelee satamia ja laivaliikennettä.⁴³ Samoin on

³⁸ Antero Tervonen, ”Muhos ja muhoslaiset 1865–1914”. *Muhoksen kunnan historia 1865–1995*. Toimittaneet Matti Lackman et al. Muhoksen kunta, Muhos 2002, 61–62.

³⁹ Matti Lackman, ”Kasvua ja kehitystä pulakausien ja sotien varjossa”. *Muhoksen kunnan historia 1865–1995*. Toimittanut Matti Lackman et al. Muhoksen kunta, Muhos 2002, 196.

⁴⁰ Matti Lackman, *Raahen tienoon historia III. Raahen kaupunki, Pattijoen (Salon emäseurakunnan), Saloisten ja Vihannin kunnat 1870-luvulta vuoteen 1875*. Raahen kaupunki, Pattijoen kunta ja Vihannin kunta, Raahen, Pattijoki ja Vihanti 1991, 61.

⁴¹ Hoffman 2012, 201.

⁴² Sirkka Ahonen. ”Historian suuret ja pienet kertomukset”. *Tieteessä tapahtuu* 1997:1, <http://www.tieteessatapahtuu.fi/197/ahonen.html>

⁴³ Kovero 1955, 211–272.

Leivonmäen kirjassa, jossa autoliikenne viimeinkin murtaa kunnan eristyneisyyden 1920-luvun lopulla.⁴⁴ Yleensä liikennettä on kuitenkin käsitelty osana kauppaa ja elinkeinoja tai tieverkon kehitystä, paikallisista olosuhteista riippuen. Yrittäjyyden ja yritysten ympärille rakennettu *Etelä-Pohjanmaan historia* on ainoita paikallishistorioita, joissa autoliikenne on jätetty kokonaan käsittelemättä.⁴⁵ *Pohjois-Karjalan historiassa* tieverkoston kehitys ja autoistumisen alku on sijoitettu parin sivun tietolaatikoksi.⁴⁶ Käsitteleyhteys on vaikuttanut tapaan, jolla autoilusta on kirjoitettu. Maanteiden yhteydessä on korostettu autojen tuomaa vaatimusta tieverkon parantamiseksi, usein mainitaan erityisesti maanteiden rummut, jotka autot järjestelmällisesti rikkoivat painonsa vuoksi. Näin esimerkiksi Matti Viitaniemen *Haapaveden kirjaan* kirjoittamassa, jossa siteerataan paikallista nimismiestä: ”Kun automopiilissä pääponnistus on takarattaissa ja kaivaa automopiilit sateella lioteltuihin teihin koloja ja nakkaa someron raviin, rummut heikkenevät myös kun rumpuin päällä oleva maa poistuu ja rumpuin vierustat pehmenevät, jolloin kuorma-automopiilit eivät ainoastaan painollaan vain pysähtymisellään rasittavat rumpuja”.⁴⁷ Kaupan ja elinkeinon yhteydessä liikkumisongelmat jäävät taustalle ja korostetaan uuden nopeamman ja tehokkaamman liikennevälineen etuja. Linja-autot täydensivät rautatieverkkoa ja kievartilaitos tuli tarpeettomaksi, summasi Jukka Jokinen *Keski-Suomen talouselämä* -artikkelissa.⁴⁸ *Viipurin läänin historiassa* Tapio Hämyksen *Toimeentulo ja elinkeinot* -artikkelissa painotetaan, että ”[a]utoistumisessa korostui hyötyliikenne”.⁴⁹ Autoilusta kerrotaan siis päätarinan vaatimusten mukaan, vaikka seurattaisiinkin rinnakkaisia kehityskulkuja.

Päiviö Tommilan *Jyväskylän kaupungin historia* oli yritys jakaa täsmällinen tilastollinen tieto ja historiallinen kertomus teoksen omiksi osiksi. Historian ensimmäisessä osassa oli historiankirjoitus ja toisessa, tilasto- ja matrikkeliiosassa, sitä selvittäviä dokumentteja. Malli teokseen oli saatu maailmalta. Varhaisen autoliikenteen osalta dokumentointi jäi kuitenkin vajaaksi tietojen puutteen vuoksi. Autoilusta on vain kaksi dokumenttia, Jyväskylän ensimmäinen autoilun järjestyssääntö vuodelta

⁴⁴ Jouko Mikkilä, ”Leivonmäen liikenneolot”. *Leivonmäen kirja*. Toimittanut Janne Vilks. Leivonmäen kunta, Leivonmäki 1981, 160–163.

⁴⁵ *Etelä-Pohjanmaan historia VII 1910-luvulta 1960-luvulle*. Toimittanut Raimo Salokangas. Etelä-Pohjanmaan maakuntaliitto, Seinäjoki 2006.

⁴⁶ Jaana Juvonen, ”Tieverkosto ja autoistumisen alku 1920- ja 1930-luvulla”. *Maakunnan synty – Pohjois-Karjalan historia 1809–1939*. Toimittaneet Kimmo Katajala ja Jaana Juvonen. SKS, Helsinki 2006, 109–110.

⁴⁷ Matti Viitaniemi, ”Tie- ja tietoliikenne”. *Haapaveden kirja*. Toimittanut Martti Ojanperä. Haapaveden kunta ja Haapaveden seurakunta, Haapavesi 1973, 215.

⁴⁸ Jokinen 1993, 231.

⁴⁹ Tapio Hämynen, ”Toimeentulo ja elinkeinot Viipurin läänissä 1917–1939”. *Viipurin läänin historia VI. Karjala itärajan varjossa*. Toimittaneet Yrjö Kaukiainen et al. Karjalan kirjapaino, Joensuu 2010, 130.

1912 ja tilasto päivittäisistä linja-autojen kaukovuoroista 1922–1959.⁵⁰ Tämä uudenvuorolainen tapa kirjoittaa paikallishistoriaa ei saanut Suomessa laajempaa jalansijaa.

Olipa kyseessä 1900-luvun suuri kertomus tai nykyisempi moniääninen pieni kertomus, niin ne molemmat selittävät ja legitimoivat inhimillistä kokemusta.⁵¹ Autoilu mullisti paikallisyhteisöt monin eri tavoin ja eri näkökulmista katsottuna vaikutukset olivat joko positiivisia tai negatiivisia. Yksi oleellinen näkökulma muutokseen on vielä kertomatta. Sen tekee esimerkiksi Ilkka Teerijoki *Tornion historiassa*. ”Maantieliikenteen merkitys kasvaa” on hän otsikoinut autoilua käsittelevän luvun.⁵² Maanteiden merkitys liikenneväylinä on 1900-luvun mittaan kasvanut todella huomattavasti, ja pienessä merenrantakaupungissa se näkyi hyvin.

Paikallishistoriat autoilun tutkimisen lähteinä

Maakunta- ja paikallishistorioiden avulla ei voi tehdä kattavaa tai edes suuntaa-antavaa karttaa autojen leviämisestä Suomessa. Alussa mainitut Veli-Pekka Lehtolan tekemät havainnot paikallishistorioiden sisällöstä pätevät myös autoilun varhaisvaiheista kirjoitettuun. Paikallisyhteisöjen tutkimisessa on käytetty paljon autoilun erityistutkimusta, ja esitetyt tiedot varhaisvaiheista perustuvat monesti niiden referointiin. Ainoastaan satunnaisesti on käytetty paikallisesti kerättyä arkistomateriaalia, kuten Lehtola havaitsi omasta aineistostaan. Uusia tulkintoja ei yleensä esitetä.⁵³ Suoranaisesti väärää tai vanhentunutta tietoa ei autoilun yhteydessä levitetty.

Parhaimmillaan paikallishistoriat ovat selvittäessään autoilun alkuvaiheisiin liittyviä konflikteja kunnallisten arkistoaineistojen avulla. Näin esimerkiksi Kiimingin ja Elimäen paikallisen väestön yritykset vaikuttaa alkavaan autoiluun tulevat selviteiksi. Tosin yhteisöjen tarinoissa vastustaminen näyttäytyy myöhemmän kehityksen valossa jälkijättöisenä, väistämättömän muutoksen jarruttamisena. Aina valtakunnallisesti vaikuttavat tai merkittävät tapahtumat eivät kirjaudu osaksi paikallista historiaa. Haminassa sattui vuonna 1910 auto-onnettomuus, joka johti laajaan tienpitäjän vastuuvollisuuksien pohtimiseen. Haminan historian kirjoittanut Aimo Halila on lukenut *Haminan Lehdestä* asiaa käsitteleviä Mooseksen pakinoita⁵⁴, mutta lopulliseen teokseen asti mainintaa siitä ei tullut. Vaikka korvausvelvollisuus kiukuttiinkin pakinoitsija Moosesta (”pian kai saa Haminan kaupunki joltain ilmalaivayhtiöltä korvausvaatimuksen, kun raatihuoneen torniin ei oltu pantu lyhtyä”), niin ei asia lopulta haminalaisten kannalta ollut keskeinen. Eikä asia korvausvelvollisuuden suh-

⁵⁰ Päiviö Tommila, *Jyväskylän kaupungin historia 1837–1965 II*. Jyväskylän kaupunki, Jyväskylä 1970, 229–232.

⁵¹ Ahonen 1997.

⁵² Ilkka Teerijoki, *Tornion historia 3 1918–2000*. Tornion kaupunki, Tornio 2010, 79.

⁵³ Lehtola 2008, 3.

⁵⁴ ”Paloja”. *Haminan Lehti* no 92 20.8.1910.

teen ollut uusi kuin käytännössä, sillä silloinen rikosoikeuden professori Allan Serlachius (myöhempi Särkilahti) oli määritellyt vastuut jo 1901 julkaistussa tutkimuksessaan *Straff och skadestånd*.

Paikallishistorioissa kerrotaan autoilusta sen synty ja kehityskulku. Autoilua on käsitelty omissa liikenneartikkeleissa, liikenneyhteyksien tai elinkeinoelämän yhteydessä. 1900-lukua käsittelevissä teoksissa autoilu on sivuutettu kokonaan hyvin harvoin. Tällöin koko teos on rakennettu tavallisesta paikallishistoriasta poikkeavasti. Henkilöautoilua keskeisempiä käsittelyn aiheita ovat olleet linja-autoliikenne ja kaupungeissa taksit. Ammattiautoilu sai siis enemmän tilaa kuin yksityisautoilu, ainakin autoilun varhaisvaiheita kuvattaessa, joskin useasti aivan ensimmäinen autonomistaja oli joku paikallinen napamies, joka hankki auton yksityiseen käyttöön. 1900-luvun puolella kirjoitetuissa paikallishistorioissa korostui yhteiskunnan kasvutarina, tällä vuosisadalla aiheesta on kirjoitettu moniäänisemmin, rinnakkaisia kehityskulkuja seuraten. Autoilusta kirjoitettaessa pääsääntöisesti lähteenä käytettiin kirjallisuutta, autoalan erityistutkimusta. Erityisen käytettyjä teoksia olivat Arne Mäkelän ja Matti Viitaniemen *Suomen linja-autoliikenteen historia* (1978), Tapani Maurasen *Taksi!* (1995) ja tielaitoksen 200-vuotishistoria *Tuhat vuotta tietä, kaksisataa vuotta tielaitosta* (1999).

Mitä pidempi aikarajaus autoiluun liittyvässä kirjoituksessa oli, sitä selkeämmin kirjoituksen päälinjauksena oli kuvata siirtymää hevosista hevosvoimiin. Kyyti- ja kievarilaitos ja hevosliikenne laajemminkin korvautui 1920-luvulta lähtien uusilla moottoriajoneuvoilla. Hyvin yksimielisesti muutoksen alku sijoitetaan tuolle vuosikymmenelle. Uusimmassa paikallishistoriankirjoituksessa ennen ensimmäistä maailmansotaa käytössä olleet autot olivat varhaisia kuriositeetteja, joilla ei ollut ollut käytännön merkitystä. Kokonaan omaksi liikennejärjestelmäkseen autoilu alkoi erkaantua 1930-luvulla ja kyytilaitoksen lisäksi se syrjäytti myös rannikon ja sisävesien höyrylaivojen reittiliikenteen. Hoppukoneet, muita liikennevälineitä nopeammat autot, vaativat parempia teitä ja niitä ne saivat. 1920-luvun mittaan käsitys hyväkuntoisesta maantiestä muuttui suuresti.

Autoilun vaiheista on aina pyritty rakentamaan tarina. 1900-luvulla kirjoitetuissa paikallishistorioissa autot on kytketty osaksi laajempaa, yhtenäistä kasvun ja positiivisen kehityksen kertomusta. Tällä vuosisadalla paikallisyhteisöjen tarinaa on pyritty kertomaan moniäänisemmin, rinnakkaisia ja osin vastakkaisiakin kehityskulkuja esiin nostaten. Pienestä alusta auto muutamissa vuosikymmenissä mullisti liikenteen, alan ammatit ja liikennejärjestelmän. Siitä paikallishistorioissa on kerrottu mitä kerrottavissa on ollut asiayhteyden sovitettuna.

Summary: From horses to horsepower – How the early stages of the automobile are described in local histories

This article looks into local histories and how the early stages of the automobile are described in them. Which issues are raised and in which contexts is the automobile examined? What types of sources are used and how do these sources affect the approach?

The findings revealed that local histories cannot be used for determining a comprehensive or even an indicative mapping of the growth of the automobile use in Finland. Local studies often resort to specific automobile research and summarize that for their purposes. Local archive materials are seldom used, nor are new interpretations made.

Local histories are at their best in explicating conflicts related to the early stages, drawing data from municipal archives. The histories of Kiiminki and Elimäki, for example, shed light on the attempts by the local population to influence automobile development. However, as documented in the local narratives, the protests appear as mere reactive hindrances to an inevitable development.

Local histories focus on the arrival to the area of the automobile as well as the early stages of its increase in numbers. This information is primarily found in the sections on traffic and/or local business or industry. In the local histories documenting the 1900s, mentions of the automobile and motoring are rarely missing. The focus is, however, on coaches, omnibuses and taxis rather than private automobiles. For their sources, the studies mainly rely on literature, specific automobile research.

The longer the time-span documented, the more clearly the study focuses on the transition from horses to the automobile. It is unanimously agreed that this change began in the 1920s. Local histories also tend to depict the increase of the automobile as a story. Histories written in the 20th century connect the automobile as part of a greater narrative on general progress and development, whereas the more recent local histories bring in parallel and sometimes contradictory developments thereby creating a more diverse story.

In a few decades the automobile brought major changes to transportation, its organization as well as the work in related industries. Local histories take into account this development by mentioning details available to them, suited to their specific purposes and context.