



Olli Matikainen

KUNINGAS AUTO

**Yksityisautoilu ja politisoituminen
Suomessa 1945–1980**

Kuningas Auto

Teos on saanut tukea Suomen Tietokirjailijat ry:ltä.

Kansikuva:

Saasteviikon mielenosoitus Rautatientorilla toukokuussa 1969.

Kuvaaja: Kari Hakli. Helsingin kaupunginmuseo.

© 2023 Olli Matikainen

Taitto ja kansi: Books on Demand

Kustantaja: BoD – Books on Demand, Helsinki, Suomi

Valmistaja: BoD – Books on Demand, Norderstedt, Saksa

ISBN: 978-952-80-8085-5

Olli Matikainen

Kuningas Auto

Yksityisautoilu ja politisoituminen Suomessa 1945–1980

I	
	Auto peruutuspeilissä..... 9
II	
1.	Autokuume nousee 23
2.	Erivapaus sukupuolesta..... 27
3.	Auton käyttöarvo ja muuttuva elämäntapa 34
4.	Taas päästiin Mossesta ohi 43
III	
1.	Peltilehmän lypsäjät 55
2.	Suomi nousee kansakuntien joukkoon 67
3.	Unelmien markkinoilla 74
4.	Autohallinnon porsaanreikiä 85
5.	Huoltoa vai huolettomuutta 93
6.	Autotkin kuolevat aikanaan 99
IV	
1.	Kaupunki autojen kourissa 109
2.	Henkilöauto on poliittista 118
3.	Öljypelistä sähköautoon..... 127
4.	Liikennevallankumouksen haamu 136
V	
1.	Maanteiden kuolemantanssi 143
2.	Syntisen autoilijan parannus vai systeemi uusiksi..... 147
3.	Liikenne-riskin hallinta..... 155
4.	Kansa ajokoulussa..... 160
5.	Aja hiljaa isi 172
VI	
1.	Autolla Kanarian saarille 187
2.	Autogangsterismi ja kuriton sukupolvi..... 197
3.	Auto, viina ja kirves..... 205
4.	Töytäisyjä ja töytäliljööitä..... 208
5.	Väärässä paikassa säästäjät 212
6.	Kupoli edellä asfalttiin 218
VII	
	Yksityisautoilu ja politisoituminen Suomessa 1945–1980 227

SAATTEEKSI

Ihmistieteiden tutkijoilta on alettu vaatia tunnustuksellisuutta, sillä henkilökohtaisen arvellaan olevan poliittista ja vaikuttavan tutkimuksen kelvollisuuteen. Suhteeni autoihin on lyhyesti sanottuna ristiriitainen ja kiinnostukseni nousee kolmesta lähteestä. Keski-ikäisen mieleen nousevat varhaislapsuuden muistot 1970-luvulta. Tanssimusiikkona keikkailleen isäni vuoden 1964 mustassa Ford Galaxiessa oli kasettisoitin kardaanitunnelin päällä ja orkesterin kamat kulkivat isossa peräkärryssä. Toisena auton perheessä oli äidin työmatka-autona useampikin Fiat 600, jollaisen romanimies olisi halunnut Romu-Mikkosen pihassa vaihtaa PV-Volvoon. Fiatilla isän kyydissä ajettu kolari jätti arven silmän alle kasvojen iskeytyessä kojelautaan. Turvaistumista ei ollut tietoaakaan ja ”Pompannapissa” se tuskin olisi auttanutkaan. Peltinen perheenjäsen nostaa muistot ja tunteet pintaan. Autot ovat osa henkilöhistoriaamme ja identiteettiämme. Toinen tiedonintressi nousee nykyajan ja menneisyyden erottamattomasta suhteesta. Historiantutkija löytää menneisyydestä samat kiinnostuksen aiheet, jotka ovat pinnalla nykyajassa, kuten vaikkapa sähköautoilun ja ympäristöongelmat. Kolmantena on mainittava aiheen akateeminen relevanssi. Suomessa autoistumisen historia on ollut verraten marginaalinen tutkimusala, mutta kansainvälisesti kenttä on laaja.

Käsikirjoituksen matka on ollut mutkainen, sillä olen edistänyt puuhaa muiden töiden ohella. Suuri kiitos kuuluu Suomen Tietokirjailijat ry:lle, joka näki aiheessa potentiaalia ja myönsi apurahan. Kustantajien innostus oli jo ideavaiheessa laimeaa, joten päätin tuunata esitystä akateemisemmaksi tarkentamalla tutkimuskysymykseksi politisoitumisen ja laatimalla asianmukaisen tutkimuskatsauksen. Käsikirjoitus hylättiin täysin tuomariäänin historia-alan tiedekustantajan vertaisarvioinnissa. Olo oli kuin yrittäessäni katsastaa isäni vuoden 1987 neliveto-Hiacean. Arvasin jo konttorin ovella vikalistaa kertyvän. Päästöttesti meni hylkyyn kovasta polkemisesta huolimatta, autovanhus tiputteli öljyä ja nuori insinööri viimeisteli työnsä naputtelemalla pohjan täyteen reikiä.

Sata lasissa tehdyn työn kova kritikointi on aina tuskallista luettavaa, mutta historia-tieteellisesti se oli perusteltua ja pelin henki akateemisessa maailmassa. Tutkijan on joskus yksi kunnan konkurssi tehtävä ja hyvä, että katsastus toimii. Alkuperäinen haaveeni tietokirjasta oli kuvata ja selittää yleistajuisella tavalla sodanjälkeistä massa-autoistumista. Aiheesta on puuttunut kokonaiskuva. Eri tutkimusalat makaavat siiloissaan, ja alan akateemiset tutkijat ja harrastajat istuvat omissa poteroissaan. Kunnia täytyy antaa, kenelle se kuuluu: aiempi työ ja tapaus Suomi ansaitsevat huomiota suuremman kokonaisuuden ja autoistumisen historian kansainvälisen tutkimuksen osana.

Kilpiä katsastusmies ei Hiacesta sentään irti ruuvannut, kuten kävi Kätäläisen Wartburgille. Kanveesista noustuani saatoin lohdullisesti todeta, että kritiikki ei kyseenalais-

tanut asiantuntemustani, tekemääni totista työtä tai aiheen merkittävyyttä. Tiukkaa aiheen ja menetelmän rajausta vaativan historiatieteellisen kirjoittamisen vaatimuksen näkökulmasta omaksumani liberaali suhtautuminen erilaisten lähestymistapojen ja aineistojen yhdistelyyn saattaa joitakin häiritä. Lähteiden käyttö ja tulkinnot ovat ihmistieteissä aina enemmän tai vähemmän kiistanalaisia, eivätkä kaikki naura samoille vitseille tai pidä samoja asioita mainitsemisen arvoisina. Hyödynsin raskaalla kädellä digitalisoitua lehtimateriaalia, jonka vaarojen etenkin toisen käden lähteenä käytettynä pitää olla tiedossa jo proseminaritasolla. Viimeisenä kirjallisuusunimikkeenä täydensin listaan Heidi Kurvisen (2023) erinomaisen artikkelin digitoitujen lehtiaineistojen käytön menetelmällisistä sudenkuopista.

Historiantutkijat ymmärtävät tehtävänsä ja suhteensa muihin ihmistieteisiin eri tavoilla. Tutkijana olen ollut kiinnostunut enemmän universalismeista ja inhimillisen ymmärtämisestä kuin historiallisista faktoista tai diskursseista itsessään. Mielestäni historiantutkimuksen täytyy kurottaa kansallisten ja tieteenalakohtaisten rajojen yli. Vanhat Toyotat päätyvät joskus Afrikkaan. Hiace meni harrastajalle, joka korjasi auton liikenteeseen. Käyttöarvo on kova. Uskon käsillä olevan teoksen käyttöarvoon autoistunutta yhteiskuntaamme ja omaa ajatteluamme ymmärtämään haluaville, vaikka sen akateeminen ja kaupallinen vaihtoarvo olisi nolla. Lähdeviitteiden kukkivia helmoja ja muita pintaruosteita en jaksa enää käydä ylimaalaamaan tai yrittämään fiksauksen jälkeen ujuttautumista merkkiliikkeiden myyntiriveihin. Myyn tarinan lukijoille suoraan Nettiautosta tutulla saatteella: "toimiva kampe, mutta sanomistakin saattaa olla".

Vapaana tutkijana työskennellessä yhteisön merkitys korostuu entisestään. Kiitos kuuluu erityisesti Jyväskylän yliopiston henkilöstöravintola Tilian lounaspöydälle. Suuri kiitos kärsivällisyydestä perheelleni, jonka nuorempi polvi suosii kävelyä ja polkupyöräilyä.

Etäpäivä Viitasaaren ABC:llä 20.11.2023

Olli Matikainen

I

AUTO PERUUTUSPEILISSÄ

Jacques Tatin komediassa *Trafic* (1971) elokuvan sankari herra Hulot matkustaa autonäyttelyyn. Matkalla sattuu ja tapahtuu, kun Tati kuvaa elämää autoiluna ja liikenteenä. Tatin *Trafic* viittaa kuvainnollisesti yhteiskunnalliseen ”liikenteeseen” eli auton välityksellä tapahtuvaan sosiaaliseen ja kulttuuriseen vaihdantaan.¹ Loputon liike ja kiire on nykyajan tunnusmerkki. *Trafic* on autoistumisen ja kulutusyhteiskunnan kuvaus näyttäessään, kuinka ihminen samaistuu esineeseen. Sosiaalistuminen autojen hallitsemaan ympäristöön alkaa varhain, kuten psykologi kuvasi 1960-luvulla:²

Sana auto tarttuu lapsen suuhun itse asiassa kuin luonnostaan. Näkeehän tämän päivän lapsi autoja kaikkialla ja kuulee tuon tuostakin niiden nimityksen. Hänellä on myös omia leikkiautoja. Ja monesti perheen keskusteluaiheena on tuo rakas aikamme symboli. Auto on kaikissa kielissä yksinkertainen sana ja sen vuoksi lapsen on helppo lausua se.

Seuraavassa esityksessä autoistumisella tarkoitetaan liikkumisen perustumista yksityisautoilun varaan ja erityisesti toisen maailmansodan jälkeistä massa-autoistumista. Sosiologi John Urry on kuvannut auton ympärille rakentunutta verkostoa automobilitiikaksi.³ Teollisuustuotteena auton arvoketjun muodostavat valmistus, vähittäiskauppa, korjaamopalvelut, varaosat ja kierrätys. Monia raaka-aineita hyödyntävällä autolla on läheinen yhteys muihin teollisuuden aloihin ja erityisesti teollistunutta maailmaa pyörittävään öljyyn. Auto tarvitsee julkishyödykkeitä kuten teitä, parkkipaikkoja, katsastuspalveluita ja muuta byrokratiaa. Autoistuminen tuottaa päänsäädännölle, jonka noudattamisen valvomiseen tarvitaan järjestysvaltaa. Hintavana kulutushyödykkeenä auto on merkittävä osa kansalaisten ostokäyttäytymistä, rahoitus- ja vakuutuslaitosten toimintaa ja valtiollista talouspolitiikkaa. Autoalan toimijat järjestäytyvät edunvalvontajärjestöiksi ja entusiastit harrastusyhteisöiksi. Mobilismi alkaa varjella auton kulttuuriperinnettä. Auto muuttaa elämäntapaa ja synnyttää oman median. Auto on teknologisen kehityksen ja taloudellisen kasvun tuote, joka puolestaan vaikuttaa yhteiskuntaan ja talouteen. Hollantilainen autoistumisen historioitsija Gijs Mom on arvostellut John Urryn automobilitiitin määritelmää staattiseksi ja ehdottanut kattokäsitteeksi automobilismia, joka paremmin kuvaa autoistumista jatkuvassa liikkeessä olevana ilmiönä.⁴ Suomalaisena sivistyssanana voisi toimia automobilisaatio, sillä autoistumisessa yhteiskunta tavallaan ”mobilisoituu” auton tarpeita palvelemaan.

Pelkistetysti autoistumista on kuvannut kaksi toisilleen vastakkaista kertomusta, jotka

1 Romney 2008.

2 Moottori 8/1969: Äiti- auto – isä.

3 Urry 2004.

4 Mom 2015.

syntyivät pian autojen vallattua kaupunkien kadut ja maantiet. Autoteollisuuden, kaupan ja autoilijajärjestöjen kirjoittaman auton vapauskertomuksen mukaan auto edusti edistystä, demokratiaa ja elintasoa. *Turun Sanomat* pääsi vuonna 1930 osallistumaan lehtimiestapaamiseen Henry Fordin kanssa. Ensimmäinen massakulutustuotteeksi noussut auto oli 1910-luvun T-Ford, jonka luojaan mukaan auto edisti maailmanrauhaa:

Kun rakennan (automobiileja) niin halvalla, että jokainen voi päästä auton omistajaksi, niin edistän rauhanasiasa, sillä ihmiset menevät rajojen yli, oppivat tuntemaan toisensa, tulevat entistä älykkäämmiksi – matkustaminen lisää intelligenssiä – ja oppivat vähitellen pitämään huolen siitä, että sodantekijät eivät pääse pyrkimystensä perille.⁵

Bolševikki, lehtimies ja kirjailija Ilja Ehrenburg (1891–1967) oli jyrkästi toista mieltä julkaistessaan samoihin aikoihin faktaa ja fiktiota yhdistäneen novellin *The Life of the Automobile* (1929). Kirjallisuudessa 1700-luvulta lähtien tunnetuissa kiertonovelleissa on pääosassa kädestä käteen kulkeva esine. Ehrenburg kuvasi auton elämää sen kulkiessa monien käsien läpi Henry Fordin kaltaisesta teollisuuspohatasta tehtaan työläiseen. Ehrenburgille auto oli kapitalistisen riiston väline ja orjuuttaja. Ehrenburgilla olivat jo käsillä kriittisen autokertomuksen tärkeimmät ainekset. Kirjailija kuvasi autoistumista liukuhihnalla rehkiävän työläisen näkökulmasta, kapitalististen omistajien ja öljyteollisuuden voittojen rohuamaisena ja Malesian kumiplantaasien kärsimyksenä.⁶

Kriittinen autokertomus voimistui 1960-luvulla massa-autoistumisen aiheuttamien ympäristöongelmien kärjistyessä ja liikennekuolemien lisääntyessä. Autoa porvarillisen kulutusyhteiskunnan myrkyllisenä vertauskuvana hyödynsi Jean-Luc Godard elokuvassaan *Viikonloppu* (1967), jossa on pitkä ja kauhukuvamainen liikenneuuhka-kohtaus. Risto Jarvan elokuva *Bensaa suonissa* (1970) sijoittuu ralliautoilun maailmaan, mutta Jarvan mukaan hänen tavoitteensa oli laajemmin kuvata ”autoa kulttuuriin eri tavoin vaikuttavana ilmiönä”. Auto edusti Jarvalle ihmissuhteiden esineellistymistä ja vieraantumista. Jarva sai surmansa Helsingissä joulukuussa 1977 häntä kuljettaneen taksin murskaannuttua kuorma-auton alle.⁷ Elokuva-arvostelija Eero Tuomikoski (1970) tulkitsi Jarvan elokuvaa:

Ja auto on juuri eräs sattuva välikappale tässä (teollisessa imperialismissa), koska siihen alistamisen välineenä on liitetty omistamisen, vapauden mielikuvat. Eli ihminen on autolla ohjattu itseään ja ympäristöään tuhoaville raiteille äärimmäisen vapauden ja voiman tunteen vallassa.⁸

2000-luvulla keskustelu autoistumisesta on siirtynyt vaiheeseen, jota voinee nimittää jälkiautoistuneeksi. Autoistuminen on kulkenut käsi kädessä jatkuvan taloudellisen kasvun kanssa, jolloin uusien autojen määrä on tavallisesti seurannut bruttokansan-

5 TS 3.8.1930.

6 Ehrenburg 1976; Howe 2002.

7 IS 16.12.1977.

8 <http://www.ristojarvaseura.fi/bensaa-suonissa/>

tuotteen ja polttoaineiden hinnan kehitystä. Taloustieteilijät ovat tulkinneet merkkejä siitä, milloin autoistuminen saavuttaa ruuhkahuippunsa (*peak car*).⁹ Länsimaissa autoistuminen on ainakin hidastunut. Samalla kehittyvien maiden markkinoilla kuten Intiassa ja Kiinassa autoistuminen kiihtyy, jolloin vastattavana on paisuvia liikenne- ja ympäristöhaasteita.¹⁰ Fabio Cassia ja Matteo Ferrazzi (2018) tarjoavat ratkaisuksi auton vapauskertomuksen mukaisia näkymiä. Autoteollisuus on suuri kaatumaan, kuten tutkijat havainnollistavat vertaamalla alan kokoa maailman neljänneksi suurimpaan talouteen Saksaan. Suoraan työntekijöitä on 9 miljoonaa, jonka lisäksi autoteollisuuden alihankinta työllistää arviolta viisi työntekijää yhtä suoraa työpaikkaa kohti.¹¹ Cassian ja Ferrazzin mukaan auto luo peltikuorensa ja sen ympärille syntyy ”uusi ekosysteemi”. Autot ovat tulevaisuudessa kuin älypuhelimia ja autotalouden painopiste siirtyy yhä selvemmin itse ajoneuvosta palvelujen tarjoamiseen. Tekninen kehitys, fossiilisista polttoaineista luopuminen ja automatisaatio tulevat helpottamaan autoilun aiheuttamia ympäristö- ja turvallisuusongelmia.¹²

Jälkiautoistuneelle ajalle on ollut leimallista globaalin, uusliberalistisen talouden kritiikin voimistuminen ja ilmastonmuutoksen väijäämättömyyden tunnustaminen. Taloudellisen kasvun veturina, innovaatioiden luojana ja edistyksen vertauskuvana kukoistanut automobilitaatti on arvostelijoiden mukaan tyhjentynyt aikansa eläneeksi zombitaloudeksi.¹³ 1960-luvun marxilaisten tapaan jälkiautoistuneet tutkijat näkevät ongelman olevan syvällä järjestelmässä, joka ei ole parannettavissa teknisillä lääkkeillä kuten sähköautoilla tai automatisaatiolla. Ainoa kestävä ratkaisu liikenne- ja ympäristöongelmiin on *Degrowth* eli yksityisautoilun vähentäminen. Ruotsalainen liikenne- ja matkailututkija Stefan Gössling (2017) maalaa synkän kuvan autoistumisesta.¹⁴ Pitkän syntilistan kärjessä ovat ympäristöongelmat, liikennekuolemat ja seksismi. Gössling pohtii syitä auton virusmaiselle levittäytymiselle evoluutiopsykologisia pohjamutia myöten. Auto on vastannut moniin inhimillisiin perustarpeisiin, jotka usein ovat liittyneet enemmän muihin houkutuksiin kuin välttämättömään liikkumiseen. Ilmastonmuutoksen aikakaudella haitalliseksi kehittyneestä ihailustamme ja riippuvuudestamme autoon olisi Gösslingin mukaan aika päästä eroon. Vielä kylmempää kyytiä autolle antavat itävaltalaiset autoistumistutkijat Robert Braun ja Richard Rendell (2022). Tutkijat samaistavat auton addiktoivuudessaan ja myrkyllisyydessään tupakkaan, joten autoilu saataisiin ehkä vähentymään samoilla keinoilla kuin tupakointi on länsimaissa

9 Bastian & Börjesson & Eliasson 2016.

10 Gopakumar 2020.

11 Cassio & Ferrazzi 2018, 1–2.

12 Cassio & Ferrazzi 2018, 104–106.

13 Jones & McCreary 2022.

14 Gössling 2017.

onnistuttu kääntämään laskuun. Autoesitteitä voisi terästää kuvilla auto-onnettomuuk-
sien uhreista.¹⁵

Autoistumisen historian lähtöruutu on ollut Yhdysvallat, sillä uudella mantereella puhdasverinen autoyhteiskunta syntyi jo 1900-luvun alkupuoliskolla massatuotannon ja markkinoinnin voimalla. Taloushistoriaan vakiintuneita käsitteitä ovat Henry For-
din mukaan nimetty fordismi (teollisuustavaroiden sarjatuotanto) ja kilpailija General Motorsin johtajaan Alfred P. Sloaniin viittaava sloanismi (tuotteiden segmentointi eri kuluttajaryhmille).¹⁶ "Autoilijoiden tasavallassa" (Cotton Seiler) yksityisautoilu lähes syrjäytti muut liikennemuodot. Autosta tuli kuvitteellisen amerikkalaisen vapauden ja tasa-arvon vertauskuva.¹⁷ Gijs Mom nostaa perusteellisessa tutkimuskatsauksessaan ensimmäisiksi laajempaa huomiota saavuttaneiksi, akateemiset mitat täyttäneiksi autoistumisen historioiksi yhdysvaltalaisen John Bell Raen (1911–1988) tutkimukset. Rae tutki 1950-luvulta lähtien USA:n autoteollisuuden historiaa, mutta hän pohti myös laajemmin auton merkitystä yhdysvaltalaisessa kulttuurissa. Rae mukaan auto täytti nykyajan liikkumistarpeet parhaiten ja demokratisoi yhteiskuntaa. Afroamerikkalais-
ten vapautuminen auton ratissa oli kansalaisoikeustaistelun rinnakkaisilmiö, jota on kuvattu populaarikulttuurissa.¹⁸ Autoilun vapauskertomuksen kirjoittajana Rae joutui puolustautumaan 1960-luvun voimistunutta autoistumisen haittoja korostanutta kri-
tiikkiä vastaan ja myöntämään, että *Interstate Highway*-järjestelmä oli mahdollistanut luontoarvoja tuhoavien massojen vyörymisen yli mantereen. Oikeus kuluttaa myös luontoa oli sekin kaikkien demokraattinen oikeus. Amerikkalaiset, tuskinpa muutkaan, eivät olleet autoilusta valmiit vapaassa yhteiskunnassa enää luopumaan.¹⁹

15 Braun & Rendell 2022.

16 Amatori & Colli 2011, 103–107.

17 Seiler 2007.

18 Seiler 2007.

19 Rae 1965, 194–195; Mom 2015.



Kuvaaja: Lauri Laine. Pohjois-Karjalan museo.

Varaosakauppa on osa auton arvoketjua. Timon Auton näyteikkuna Joensuussa 1950-luvulla.

Nykyaikaisen autoistumishistorian ohittamaton nimi on Gijs Mom, joka on pannut vuosikymmenten tutkimustyönsä kansiin järkälemäiseksi maailman autoistumisen historian trilogiaksi.²⁰ Tutkijan pätevyysyhdistelmä on vakuuttava, sillä Mom on koulutukseltaan sekä kirjallisuudentutkija että autoinsinööri. Mom kuvailee itseään taustaltaan "vanhanaikaiseksi marxilaiseksi" ja kannustaa tutkimukseen, joka on valtiolliset

20 Mom 2015; 2020a; 2022.

rajat ylittävää (*transnational*), muut liikennemuodot huomioivaa (*transmodal*), vallitsevat valtasuhteet kyseenalaistavaa (*counter-hegemonic*) ja muut kuin länsimaiset kulttuurit huomioivaa (*non-Eurocentric*).²¹ Autoistumisen historian tutkimus on 2000-luvulla laajentunut ajallisesti, aiheellisesti ja maantieteellisesti. Totunnainen ydinkertomus auton kehityksestä harvojen luksuksesta kaikkien käyttöesineeksi on saanut uusia sävyjä, eikä Yhdysvallat ole enää itsestään selvä lähtö- ja vertailukohta.²²

Uuden autohistorian iskusana on ollut ylirajaisuus, mikä tarkoittaa vaikutteiden leviämistä ja autoistumista keskenään erilaisissa kulttuureissa, kuten Itä-Euroopan socialistisissa maissa tai kolonialistisessa Afrikassa. Läheisenä tapauksena Anssi Halmesvirran analyysi Suomen ja Unkarin välisestä liikenneturvallisuuden yhteistyöstä on kiinnostava esimerkki länsimaisen ja socialistisen liikennekulttuurin kohtaamisesta.²³ Uusi autoistumishistoria on esitellyt muitakin kuin länsimaisia kulttuureja, jolloin on kuvattu uuden tekniikan ja paikallisen kulttuurin vuorovaikutusta. Joel Wolfen mukaan auton merkitys viidakkoisen Brasilian hallinnollisessa yhtenäistämässä oli ratkaiseva ja auton kulttuurinen symboliarvo valtava: kilpa-ajaja Ayrton Sennan valtiolliset hautajaiset 1994 olivat maan suurin yleisötapahdus koskaan. Vuonna 2003 Brasilian presidentiksi nousi Luiz Inácio Lula da Silva, jonka ponnahduslauta oli ammattiyhdistysliike ja maan autoteollisuus.²⁴ Auto on voinut olla kolonialistisen ja diktatorisen alistamisen tai siitä vapautumisen väline. Autoistumisen historian kysymyksenasettelujen painopiste on siirtynyt autoista niiden käyttäjiin ja autoistumiseen sosiaalisena ilmiönä. Menetelmällisesti tutkimuksen kirjo on ylettynyt teknistaloudellisesta liiketoimintahistoriasta kulttuurintutkimuksen suosimaan laadulliseen diskurssianalyysiin, jolloin kohteena ovat olleet esimerkiksi autoistumisen ilmeneminen kulttuurituotteissa kuten elokuvissa ja musiikissa.²⁵

Gijs Mom on luonnehtinut sodanjälkeisiä vuosikymmeniä vuoden 1973 öljykriisiin saakka autoilun "elämänriemun" aikakaudeksi.²⁶ Sodanjälkeistä Suomea on tarkasteltava maailmanlaajuisen ilmiön yhtenä erityistapauksena. Esityksen keskittyminen aikaan sodan loppumisesta 1980-luvun alkuun perustuu siihen, että näinä vuosikymmeninä suomalainen yhteiskunta mobilisoitui auton ympärille ja monet nykyisin vaikuttavat rakenteet, instituutiot ja ajattelumallit syntyivät. Poliittisen historian aikajanalla Suomen massa-autoistumisen "elämänriemun" vuodet osuivat yhteen Urho Kekkosen presidenttikauden (1956–1981) kanssa. Kekkonen sai jo pääministeriaikanaan 1950-luvun alkuvuosina mainetta teidenrakentajana. Hänen presidenttikautensa alussa

21 Mom 2013; 2020b.

22 Mom 2015, 27; 2022a.

23 Halmesvirta 2005.

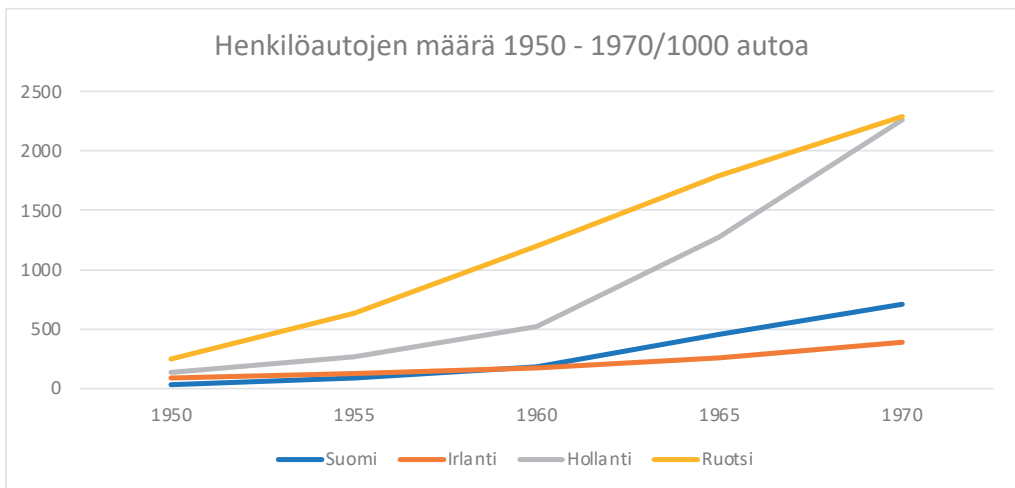
24 Wolfe 2010, 3–10.

25 Mom 2015; 2020a; 2022.

26 Mom 2014.

päälystettyjä teitä oli 147 km ja lopussa 35674 km, joten autoistumisen ja Kekkosen aikakauden yhdistämistä voi myös keskeisen infrastruktuurin rakentamisen perusteella pitää perusteltuna.²⁷ Oikeushistoriallisesti autoilua määrittäneen tieliikennelain nykyaikaistaminen ja siihen liittyneet kiistat asettuivat tärkeimmiltä osiltaan samaan ajanjaksoon (1957–1982).

Ensimmäiset autot ilmestyivät Suomen teille pian polttomoottoriautojen valmistuksen alettua 1900-luvun alussa. 1920–1930-luvulla auto oli hyvää vauhtia muuttumassa laajempien kansalaispiirien omaisuudeksi, mutta sota oli kova takapakki ja toipuminen vei aikansa.²⁸ Suomen massa-autoistuminen ajoittui 1960–1970-luvulle, jolloin kehitykselle oli leimallisista länsimaittain myöhäinen ajankohta. Suomi autoistui vuorovaikutuksessa yhteiskunnan elinkeino- ja väestörakenteen murroksen, ”suuren muuton” ja kulutusyhteiskunnan synnyn kanssa. Sodalta säästyneessä ja vauraammassa Ruotsissa massa-autoilu oli todellisuutta jo 1950-luvulla. Kuvaavaa sodan jälkeisen säännöstelytalouden pitkälle varjolle oli, että yhtä lailla köyhänä tunnetussa Irlannissa autoistuminen alkoi edetä tasaisesti heti sodan jälkeen. Hollannin autoistumisen *take-off* tapahtui vasta 1960-luvun alussa, sillä Suomen tapaan Hollannissa autokauppa oli säännöstelltyä 1950-luvulla.²⁹



Lähde: B.R. Mitchell, *European Historical Statistics 1750–1970* (1978, 350–351).

27 Hankonen 1994, 283; Nenonen 2016, 122–126.

28 Ks. Seppinen 1992; Mauranen 2001; Bergholm 2001; Försti 2013; Partanen 2013; Rantala 2019; Valta 2022.

29 Dekker 2021.

Suomi alkoi kuroa takamatkaa kiinni, mutta Ruotsiin ja Hollantiin verrattuna suomalaisten heikompi ostovoima ja autojen korkeat hinnat suitsivat täyteen vauhtiin pääsyä.³⁰ Hanna Kuusi on pohtinut 1960-luvun nopeaksi koetun murroksen kokemista. Tilastollisesti henkilöautojen määrän kasvu oli suurinta 1950-luvulla, jolloin kanta seitsemenkertaistui. Lähtötaso oli sodan tuhojen jälkeen matala. Aikalaiskokemus ja kirjallisuus sijoittavat suomalaisten nousseen pyörille 1960-luvulla, jolloin autokanta ”vain” nelinkertaistui. Autoistumiseen alettiin kiinnittää huomiota, kun teille syntyi ruuhkaa ja ”tavallinen syy ajallisen elämän päättymiseen oli auto-onnettomuus”, kuten sosiologi Heikki Waris tiivistä 1960-luvun hengen.³¹ 1960-luvun lopussa automobilitieetti työllisti arviolta 200 000 suomalaista autoteollisuudessa, tavara- ja henkilöliikenteessä, virkatyössä, korjaamo- ja huoltamotoiminnassa sekä myynnissä.³² Vuonna 2022 Suomen edellä nelipyöräisten moottoriajoneuvojen määrässä asukasta kohti olivat enää muutama eurooppalaisen pienvaltion ohella Uusi-Seelanti, Yhdysvallat ja Puola.³³

Autoistumisen historian kansainvälinen tutkimus ei laajuudessaan mahdu yhden esityksen puitteisiin, mutta alan suomalainen tutkimuskenttä on rajallinen. U.E. Moisan *Auto Suomessa* (1983) on ensimmäinen laajempi, tutkimukselliseksi luonnehdittava teos Suomen autoistumisesta. Moisala tarkastelee autoistumista autoalan järjestöjen ja kaupan näkökulmasta. Aikajänteen lyhyiden vuoksi teoksen sodanjälkeisen kauden esitys jää paikoin ohueksi, mutta kirjalla on ansionsa. Liikkeenjohdon ja laatutyön asiantuntijana Moisala teki tärkeitä havaintoja auton taloushistoriallisesta merkityksestä. Moisala puhui autoalan etujärjestöjen äänellä ja 1960–1970-luvun ristiriitojen läheisyys on tulkinnoissa nähtävissä. Teosta voi pitää suomalaisena esimerkkinä auton vapauskertomuksesta. Moisala päätelee Suomen autoistumisen erityispiirteeksi vahvan valtiollisen säätelyn, jota ilman autoistuminen olisi edennyt tapahtunutta nopeammin amerikkalaisia tai ruotsalaisia latuja.³⁴ Japanilaisten autojen tuontia tutkineen Juha Sahin lisäksi Moisan viitoittaman teknistaloudellisen tutkimuslinjan jatkajat ovat olleet vähissä. Tekniikan historioitsija Panu Nykänen on tutkinut autoalan koulutusta. Kati Toivanen on osana kierrätysteollisuuden syntyä tutkinut romuautojen hyödyntämistä. Aihe on esimerkki aiemmin sivuutetusta ilmiöstä, joka ”löydetään” historiasta aihepiirin merkityksen kasvaessa nykyajassa.³⁵

Autoistuminen sosiaalisena ilmiönä alkoi saada enemmän huomiota 1990-luvulta lähtien, jolloin autoistuminen niveltui tutkimuksissa osaksi yhdyskuntasuunnittelun kehitystä. Johanna Hankosen väitöskirja (1994) kaupunkirakenteen muutoksesta käydystä

30 Bergholm 2001, 78–82.

31 Kuusi 2003, 21–22.

32 Tuulias 1969.:9: Auto työllistäjänä.

33 https://en.wikipedia.org/wiki/List_of_countries_by_vehicles_per_capita

34 Moisala 1983.

35 Sahi 2013; 2016; Nykänen 2020; Toivanen 2017; 2020.

Perheen henkilöauto oli sodanjälkeisinä vuosikymmeninä nykyaikaistumisen ja elintason merkki. Autokuumeen kiihkein kausi osui Urho Kekkosen presidenttikauteen (1956–1981). Autosta tuli arkea ja elämäntapaa määritellyt hyödyke, mutta vapauden varjopuoli olivat liikennekuolemat ja ympäristöongelmat. Yhteiskunta mobilisoitui auton ympärille tavalla, joka on syvällä ajattelussamme ja yhdyskuntarakenteessa. Autoistuminen alkoi vaatia tiukempaa yhteiskunnallista ohjailua, jolloin henkilöauto politisoitui. Ajonopeus, turvavyön käyttäminen tai ”parin” ottaminen ennen tien päälle lähtöä eivät olleet enää omakohtaisia asioita. Autoiluun oli totuttu yksityisenä arkirutii-nina, johon puuttuminen rajoittavilla järjestelmäsäännöillä koettiin herkästi yksilönvapauden loukkaamiseksi. Tutkimus osoittaa, kuinka talous, politiikka ja kulttuuri niveltäivät autossa toisiinsa. Teos tarkastelee autoistumista inhimillisenä ja yleismaailmallisena ilmiönä sekä toimii johdantona autoistumisen historian kansainvälisen tutkimuksen kysymyksenasetteluihin.

FT OLLI MATIKAINEN (s.1970) on Suomen historian dosentti Jyväskylän ja Itä-Suomen yliopistoissa. Hänen tuotantonsa ylettyy ajallisesti keskiajan historiasta nykystoriaan. Väitöskirjan (2002) aiheena oli väkivaltarikollisuus 1500–1600-luvun Itä-Suomessa. Historiallisen kriminologian lisäksi hän on tutkinut mm. Itä-Suomen asutushistoriaa, sosiaalisen liikkuvuuden historiaa sekä kirjoittanut sanomalehti Keskisuomalaisen päätoimittaja Erkki Laatikaisen (2017) ja lääkintöneuvos, sotilaslääkäri Artturi Nyysösen elämäkerrat (2020).

BoD



KANNEN KUVA

Saasteviikon mielenosoitus Rautatientorilla toukokuussa 1969.
Kuvaaja: Kari Hakli / Helsingin kaupunginmuseo