

Teija Försti

Eeva ratissa



Autoilevan naisen historiaa 1900-1930-luvuilla

EEVA RATISSA

Teija Försti

EEVA RATISSA

Autoilevan naisen historiaa 1900–1930-luvuilla

Tämän kirjan kirjoittamista ovat apurahoin tukeneet
Suomen tietokirjailijat ry ja Alfred Kordelinin säätiö,
mistä esitän lämpimät kiitokset.

© 2020 Teija Försti

Kannen kuvat: Naisia autossa (1929) ja Nainen ratissa ja lapsi (1929), kuvaaja tuntematon. Kirjoittajan kokoelma.

Kustantaja: BoD – Books on Demand, Helsinki, Suomi

Valmistaja: BoD – Books on Demand, Norderstedt, Saksa

ISBN: 978-952-80-2305-0

Sisällys

Lukijalle	9
I AUTOMOBIIILIKAUSI	12
Bertha ja Mercédès	12
Automobiili-ilmoituksia	14
Pilailua muodikkaasta turhuudesta.....	17
Varhaisia autoilevia naisia Euroopassa ja Yhdysvalloissa.....	23
Automobiilipuku, harso ja suojalasit	28
Dorothy Levittin opas autoilevalle naiselle	35
Herraklubeja ja naisten automobiiliklubitoimintaa Euroopassa	38
Suomen Automobiili Klubista Autoliitoksi.....	42
Kuljettajan kyydissä	45
Minna Craucher ja autonkuljettaja.....	47
II AUTOILEVIA NAISIA 1900–1930-LUVUILLA.....	49
Varhaisia autoilevia naisia	49
Autokauppiaan rouva Olga Nikolajeff (1876–1946).....	51
Automobiili ja elokuva	58
Lääkäri Dordi Adelaide Sundblom (1893–1975, os. Bergenheim)..	61
Tohtori Karolina Eskelin (1867–1936)	63
Karolina Eskelinin elämänvaiheita	64
Ensimmäinen vai varhainen nainen oman auton ohjaimissa? ..	69

Opettaja Helmi Tengén (1875–1971)	73
Naisasialiike ja auto	79
Kysymys vuonna 1913 Helsingin maistraatille naisten sopivuudesta ohjata autoa	80
Yrittäjä Sofia Sjöstedt (1870–1947)	83
Munkkiniemen hotellin asioilla	86
Autoilevia 1920-luvun ”helsingittäriä”	93
Hella Wuolijoki ja Vappu Tuomioja	98
Naisia autokilpailuissa	100
Helsinki-Hanko-ajot ja rouva Elsa Paananen	102
Liljakädet ratissa – Dagny Krogius ja Brita Saurén	105
Lapsena autonrattiin – Mirja Lydecken	112
Autoileva amatööri Terna Åkerman	117
Neiti Åkermanin ”pikku Singer” ja muut autot	119
Terna Åkerman ”automiesten kisoissa”	122
Kosmopoliitti kartanlukija Eva Anthoni	126
Autokauppias Maja Genetz	128
III OHJAUSPYÖRÄÄ HOITAVILLA NAISILLA ON SANANVUORO	133
Autoilevien naisten oma ääni	133
Nainen, hermot ja auto	135
Autoilevat naiset ja muu liikenne	141
Autoilua hovin ja työn vuoksi 1930-luvulla	147
Ammattikuljettaja Hilda Aalto	151

IV KUVITeltu NAINEN JA AUTO.....	153
Pilailua autoilevasta naisesta	153
Eevan hennot kädet	155
Oman elämänsä ohjaimissa.....	158
Viettelyksen vaunussa	163
Autolla avioliittoon ja avioeroon	165
V NAISEN AUTO.....	171
Sukupuolittunutta teknologiaa	171
Haave autosta.....	176
Liisa vai Heikki	178
Kaunis auto lisävarusteilla	182
Mainosten auto naiselle	192
Auto kodin ja perheenhoidon välineenä	197
Auto vapaa-ajan kotina	202
LÄHTEET	205
Arkistolähteet.....	205
Sanoma- ja aikakauslehdet.....	206
Kirjallisuus	207

Lukijalle

On omituista, että naispuolinen autoilija edelleen herättää erikoista huomiota, niin moitteeton kuin hänen ajotapansa onkin ja niin vähän silmiinpistävä kuin hänen henkilökohtainen esiintymisensä lieneekin. Häneen tuijotetaan kuin olisi hän jonkinlainen ilmiö eikä suinkaan ajatella, että ilmiö on sangen arkipäiväinen ja lisäksi kaikkea muuta kuin uusi.¹

Tämä kirja kertoo autoilun historiasta naisen näkökulmasta 1900-luvun taitteesta 1930-luvulle. Yllä oleva lainaus on vuodelta 1928 *Moottori*-lehden artikkelista, johon oli haastateltu ajan tunnettuja autoilevia naisia. Heidän mielestään autoileva nainen ei enää 1920-luvun Suomessa ollut mikään erityinen ilmiö, johon olisi tullut kiinnittää huomiota. Tästä huolimatta nainen ja auto on ollut pari, josta on riittänyt ammennettavaa niin uutisiin, populaarikulttuuriin, mainontaan kuin arkisiin keskusteluihin vielä pitkään 1920-luvun jälkeen. Autoilevan naisen historiasta Suomessa on kuitenkin kirjoitettu hämmästyttävän vähän, mitä tiedollista aukkoa tämä kirja omalta osaltaan pyrkii täydentämään.

Tietokirjaa kirjoittaessani olen hyödyntänyt aikaisempien tutkimusteni tuloksia ja käynyt läpi runsaasti uutta aineistoa. Kulttuurihistorian pro gradu -tutkielmani *Helmi ratissa* (2005) käsitteli varhaisia suomalaisia autoilevia naisia ja heistä tuotettuja mielikuvia.

¹ Ohjauspyörää hoitavilla naisilla on sananvuoro. *Moottori* 8/1928, 5.

Kulttuurihistorian alaan kuuluvassa *Vauhtikausi* väitöskirjassani (2013) tarkastelin teoreettisemmin autoilun sukupuolittumista 1920-luvun Suomessa.

Tässä kirjassa keskitytään autoa 1900-luvun alussa ajaneisiin naisiin sekä naisen ja auton suhteeseen, sillä autoilun historiaa on aikaisemmin pitkälti kirjoitettu miehisestä näkökulmasta. Kirja tuo uutta tietoa Helsingissä vaikuttaneista autoa ajaneista naisista ja kertoo heidän tarinoidensa kautta suomalaisen naisen historiasta 1900-luvun alussa.

Ensimmäisiä motorisoituja ajoneuvoja alkoi liikkua Suomen alueella 1800-luvun lopulla, ja ensimmäisiä autoja alettiin tuoda maahan 1900-luvun alussa. Tämä kirja alkaa autoilun varhaisimmasta historiasta, jolloin yläluokkaiselle muotikapineelle, automobiilille, ei ensin tuntunut löytyvän hyödyllistä käyttötarkoitusta. Varhainen autoilu kytkeytyi ennen kaikkea vapaa-aikaan ja vauraaseen elämään, joka kosketti vain harvoja ja valittuja. Automobiililla ajo vaati erityistä pukeutumista, mistä kerrotaan kirjan ensimmäisessä osassa. Autoilujärjestöt Euroopassa ja Yhdysvalloissa olivat aluksi miesten yksityisaluetta, joten naisten oli perustettava omia klubeja harrastukselleen.

Kirjan toinen osa kertoo varhaisista 1900–1930-luvuilla pääosin Helsingissä autoa ajaneista naisista ja auton merkityksestä heille: Keitä olivat ensimmäiset naispuoliset autoilijat? Millaisen vastaanoton he saivat aikalaisilta? Millaisia olivat heidän omat autoilukokemuksensa? Mihin he tarvitsivat autoa ja mitä auto heille merkitsi? Tässä kirjan toisessa osassa esitellään lisäksi joukko helsinkiläisiä 1920-luvulla autokilpailuihin osallistuneita naisia.

Kirjan kolmannessa osassa 1920–1930-luvuilla autoilleet naiset kertovat kokemuksistaan autoista ja muusta liikenteestä. Neljännessä osiossa tarkastellaan 1920–1930-luvun mediajulkisuudessa tuotettuja mielikuvia naispuolisista autoilijoista. Millainen oli kuviteltu, huumorissa ja kaunokirjallisuudessa esitetty nainen auton ohjaimissa? Mikä oli auton rooli romanttisissa tarinoissa?

Kirjan päättävä viides osa keskittyy ”naisen autoon” ja vastaa seuraaviin kysymyksiin: Miksi ylipäätään oli tarpeen markkinoida autoja eri tavoin naisille ja miehille? Millainen oli auto, jonka ajateltiin sopivan naisen ominaisuuksiin ja tarpeisiin?

”Eeva” on länsimaisessa kristillisessä perinteessä symboloinut naista ja feminiinisyyttä. Naisesta käytettiin usein nimeä Eeva autoiluaiheisissa teksteissä 1900-luvun ensimmäisinä vuosikymmeninä, mistä tulee tämän kirjan nimi: *Eeva ratissa*. Kirjailija Erkki Kivijärvi kirjoitti vuonna 1925 kolminäytöksisen komedian *Eeva Viipurin näyttämölle*. *Karjala*-lehti kirjoitti tästä modernista autoilevasta Eevasta seuraavasti:

*Tämä Eeva on armaan kantaäitinsä täysin nykyaikainen ilmestys. Ei piileskele hän varjoisten lehvien suojassa omenata ojennellen, ei, vaan kultainen lyyra otsalla kimmeltäen ajelee hän rikkaan konsulin tyttärenä omalla autollaan, minne levoton, mutta perin itsetietoinen veri vetää.*²

Teija Försti, Korppoossa 3.8.2020

² Viipurin näyttämö: Eeva. *Karjala* 19.4.1925, 7.

I AUTOMOBILIKAUSI

Bertha ja Mercédès

Ensimmäisenä ”autona” on autoilun historiassa pidetty saksalaisen insinööri Karl Benzin (1844–1929) vuonna 1885 valmistunutta ja seuraavana vuonna patentin saanutta bensiinillä käynnystä polttomoottoriajoneuvoa, jota kutsuttiin moottorivaunuksi: Benz Patent Motorwagen. Laitetta ohjattiin ohjaustangolla, ja se oli kolmipyöräinen.

Autoilevan naisen historian voidaan myös katsoa alkaneeksi tästä Karl Benzin keksinnöstä, joka ulkomuodoltaan tosin muistutti vielä hevosten vetämiä kärryjä. Eräänä elokuisena aamuna vuonna 1888 Benzin puoliso ja liikekumppani Bertha Benz (1849–1944) teki kahden poikansa, Eugenin ja Richardin, kanssa mieheltään salaa 180 kilometrin mittaisen maantietamatkan Mannheimin kaupungista Pforzheimiin ja takaisin miehensä keksimän polttomoottoriajoneuvon kolmannella versiolla. Tästä automobiiliretkestä kului vielä pitkä aika siihen hetkeen, jolloin autoja alettiin markkinoida erityisesti perhevaunuina, mutta Bertha oli automobiilimatallaan osoittanut Karlin keksinnön toimivaksi myös käytännössä sekä miehelleen että suurelle yleisölle. Tarpeettomaksi laitteeksi aikaisemmin naurettua moottorivaunua myytiin Bertha Benzin tekemän ja julkisuutta saaneen matkan jälkeen 25 kappaletta.

Auton historian alun sopimuksenvaraisuudesta kertoo se, että Karl Benzin kanssa samaan aikaan ja toisistaan tietämättä ”autoa” kehitti saksalainen insinööri Gottlieb Daimler (1834–1900), joka sai

syksyllä 1886 valmiiksi ensimmäisen nelipyöräisen hevosettoman vaunun. Hänen poikansa, insinööri Paul Daimlerin ja moottorisuunnittelija Wilhem Maybachin (1846–1929) vuonna 1901 suunnittelemaa Mercedes 35 PS-autoa on puolestaan pidetty ensimmäisenä modernina autonä, koska sen ulkonäkö ja tekniikka eivät enää muistuttaneet hevosvaunuja.

Tämä ajoneuvo sai nimen Mercédès edellä mainittujen suunnittelijoiden kaupallisen yhteistyökumppanin Emil Jellinekin (1853–1918) tyttären etunimen mukaan. Jellinek oli kiinnostunut ensimmäisistä motorisoiduista kulkuneuvoista jo 1800-luvun lopulla perheen viettäessä talvia Nizzassa. Hän osallistui Ranskan Rivieralla 1890-luvulla käytyihin automobiilikilpailuihin lempinimellä ”Mercédès” ja alkoi tuolloin myös myydä ensimmäisiä automobiileja.

Jellinek oli kiinnostunut automobiilien kehittämisestä ja osallistui aktiivisesti saksalaisen ajoneuvo- ja moottorivalmistaja Daimler-Motoren-Gesellschaftin insinööriryhmän suunnitelmiin uudesta kilpavaunusta, jonka nimeksi tuli aluksi Daimler-Mercedes. Menestyskään uuden mallin seurauksena yhtiön myyntilukemat nousivat, ja yhtiö alkoi käyttää tuotenimeä Mercedes kaikessa autotuotannossaan.

Automobiili-ilmoituksia

Ajeluretket Moottorivaunuissa ovat miellyttäviä ja suosivat niitä varsinkin naiset. Ei ollenkaan rasitusta, pelkkää liikettä ja huvia.³

Suomen Valokuvaus-, Kauppa- ja Tehdas -osakeyhtiö ilmoitti elokuussa 1899 toimittavansa automobiileja tilauksesta ensin ruotsinkielisellä myynti-ilmoituksella *Hufvudstadsbladetissa* ja muutamaa päivää myöhemmin suomenkielisellä ilmoituksella *Uusi Suometar* -lehdessä. Nämä olivat ensimmäisiä suomalaisissa sanomalehdissä julkaistuja automobiileja tarjoavia myynti-ilmoituksia, ja niistä voi katsoa alkaneen myös ”auton” ja naisen yhteisen matkan suomalaisessa julkisuudessa. Myynti-ilmoituksessa nimittäin esitettiin ajeluretkien moottorivaunulla olevan erityisesti naisten suosiossa. Kahden hengen vaunussa ”kuletmaksu” oli 30 penniä tunnissa.

Millainen laite tämä ilmoituksessa tarjottu automobiili tai moottorivaunu oikeastaan oli? Nämä ilmoituksessa mainitut ajoneuvot eivät suinkaan vielä tässä vaiheessa 1800-luvun lopulla muistuttaneet sellaista kulkuvälinettä, jonka me yksiselitteisesti mieltäisimme autoksi. Varhaisimmat automobiilit olivat tekniikaltaan hybridejä, motorisoituja hevoskärryjä muistuttavia vaunuja tai motorisoituja polkupyöriä. Moottoriajoneuvot, joita ohjattiin ohjaustangolla, ymmärrettäisiin nykyaikana ennemmin moottoripyöriksi tai

³ ”Utflykter I MOTORVAGN äro särdeles angenäma och omtyckta isynnerhet af DAMERNA. Ingen utröttande ansträngning utan idel sport och nöje.” Suomen Valokuvaus-, Kauppa- ja Tehdas-Osakeyhtiön ilmoitus. *Hufvudstadsbladet* 20.8.1899, 1; *Uusi Suometar* 22.8.1899, 1.

moottoripolkupyöräksi kuin autoiksi. Polkemalla liikuteltavaa moottoriajoneuvoa tuskin sitäkään tulkittaisiin tänä päivänä autoksi, mutta 1800-luvun lopussa näitä laitteita kutsuttiin automobiileiksi tai moottorivaunuiksi.

Auton tekninen kehitys on ollut prosessiluonteista, kuten monen muunkin arkiseksi muodostuneen teknisen laitteen. Ajeluretkillä tässä ensimmäisessä sanomalehti-ilmoituksessa saatettiin tarkoittaa ajelua yhtiön maahantuoman moottoripolkupyörän etuosassa olevan istuimen kyydissä.

Yrityksen toisen myynti-ilmoituksen kuvassa syksyllä 1899 yläluokainen, viktoriaaniseen asuun pukeutunut nainen ohjasi ranskalaista De Dion Voiturette -vaunua ohjauspyörän takana toisen naisen istuessa vieressä. Naista ei siis näissä varhaisissa myynti-ilmoituksissa esitetty vain ajeluretkistä nauttivana kyyditettävänä hahmona vaan myös kuljettajan roolissa.

Toimittaja Ivar Wilskman kertoi *Suomen Urheilulehdessä* vuonna 1899 seuranneensa sanomalehtien kertomuksia ”noitten meillä tuntemattomien ’kommervenkien’ ulkomuodosta ja kulusta”. Wilskman pohti, voidaanko automobiililla ajoa pitää urheiluna, ja liitti tämän uuden teknisen laitteen ennen kaikkea miehiseen maailmaan. Toimittaja Wilskman oli nähnyt Suomen Valokuvaus-, Kauppa- ja Tehdas -Osakeyhtiön edellisenä kesänä maahantuoman moottorivaunun ja kertoi tunteneensa kateuden sekaista ihastusta seurattuaan sitä ”miehekästä varmuutta”, jolla eräs ”urheilija” oli ohjannut tällaista vaunua ”tiellä olevien kuormien, raitiovaunujen, pelästävien maalaishevosten, eteenjuoksevien poikien, siunaavien akkojen ja vihasien koirien välitse ja ohitse”. Wilskman pääsi myös

itse kokeilemaan tämän ajoneuvon kyytiä. Hän päätyi toteamaan tällaisen kylmäverisyyttä, mielenmalttia ja suurta toimintakykyä sekä voimaa ja kestävyyttä vaativan ajon vetävän ”sporttina” ver-toja monelle muulle kulkutavalle, joita kutsutaan urheiluksi.⁴

Automobiileiksi ja moottorivaunuiksi kutsuttujen laitteiden tilaajia ei syksyllä ja talven kynnyksellä 1899 Suomesta vielä löytynyt. Wilsk-manin kokeilema moottorivaunu oli todennäköisesti Suomen Valo-kuvaus-, Kauppa- ja Tehdas-Osakeyhtiön maahantuoma Patria-merkkinen moottoripolkupyörä, jollaisen hän hankki myös itselleen. Yritys toi Helsinkiin lisäksi pari Phoebus-merkkistä moottoripolku-pyörää. Varsinainen automobiilien myynti jäi kuitenkin toteutu-matta, ja kauppayhtiö ajautui taloudellisiin vaikeuksiin vielä saman vuoden puolella. Merkillepantavaa kuitenkin on, että naisen ja au-tomobiiliin yhteinen matka suomalaisessa julkisuudessa käynnistyi näiden myynti-ilmoitusten sekä humorististen tarinoiden myötä eu-rooppalaisen mallin mukaisesti.

⁴ Ivar Wilskman: Onko moottorivaunulla ajo urheilua? *Suomen Urheilulehti* 6/1899, 61–64.



Kirja kertoo kulttuurihistorian näkökulmasta naisen ja auton yhteisestä historiasta 1900-luvun taitteesta 1930-luvulle. Mikä on ollut naisen asema ja merkitys autoilun varhaisimmassa historiassa? Teos tutustuttaa lukijan varhaisiin suomalaisiin naispuolisiin autoilijoihin ja ensimmäisiin Helsingissä autokilpailuihin osallistuneisiin naisiin. Mitä auto merkitsi näille naisille? Millaisia ajatuksia autoilevilla naisilla oli autoilusta ja muusta liikenteestä?

Lisäksi kirjassa tarkastellaan mielikuvien autoilevaa naista. Miten nainen ja auto esitettiin kirjallisuudessa ja huumorissa? Kirjassa perehdytään myös autoilun materiaaliseen kulttuuriin, automobiilikauden muotiin ja kysymykseen, millainen oli naiselle markkinoitu auto.



BoDTM
BOOKS on DEMAND

www.bod.fi