

Sähköauto oli 1800-luvulla varteenotettava kilpailija bensa-autolle – Tämän takia se hävisi kilpailun

Viime vuosisadan alussa yhdeksää kymmenestä sähköautosta Yhdysvalloissa ajoi nainen.



Taitava kuljettaja. Neiti W. S. Hathaway voitti Detroit Electric -autollaan taitojakilpailun Missourissa vuonna 1909.
KUVA: DETROIT PUBLIC LIBRARY

Etevä newyorkilainen mainospiirtäjä **Coles Phillips** sai keväällä 1912 tehtäväkseen laatia näyttävä juliste Flanders Electric -sähköautosta. Tavoitteena oli luoda kaikkien aikojen kaunein ja taiteellisin mainoskuva, ainakin automainosten joukossa.

Flanders-yhtiö ei pihistellyt kustannuksissa. Vaikka Phillips oli jo tehnyt pitkäaikaisen sopimuksen lehtikansien tekemisestä, taiteilija taipui lopulta, kun työstä tarjottiin tuhannen dollarin palkkiota, mikä vastasi hyvän henkilöauton hintaa.

Tutkittuaan tarkemmin uuden Colonial-mallin kaarevia muotoja piirtäjä innostui: ”Ei karkeita linjoja, ei yhtään riitasointua; sitä on vaikeata kuvitella moottorivaunuksi – ennemminkin se muistuttaa sedan-kantotuolia.”

Phillips oli tietenkin oikeassa: sekä sähkö-Flanders että muutkin varhaiset automobiilit olivat perineet korimallinsa ylhäisön kantotuoleista ja hevosvaunuista. Vähitellen alettiin jo siirtyä kohti käytännöllisempää designia, mutta amerikkalaisten sähköautojen mainonnassa esikuvina olivat usein ”aristokraatit”, joten ajokkien muotoilu oli tyylikkään vanhoillista.

Flanders-julisteesta piti tulla kaunis, sillä se kohdennettiin naisille, jotka haaveilivat omasta automobiilista.

Yhdeksää kymmenestä sähköautosta ajoi Yhdysvalloissa nainen. Suburban Life -lehdessä kerrottiin vuonna 1913 New Yorkin esikaupungissa asuvan kotirouvan kokemuksista autonsa ohjaimissa. Mrs. **Jane Parsons Maynard** oli ajanut jo parin vuoden ajan, ja siitä oli tullut oleellinen osa hänen elämäänsä.

”Sähköautomme on aina valmiina, sehän latautuu yön aikana. Aamuisin, jolloin mieheni lähtee töihin cityyn, ajan hänet asemalle.

Sen jälkeen vien kaksi lastani kouluun – sateen sattuessa automobiili on korvaamaton ja on varmasti säästänyt käyttökulujensa verran lääkärinpalkkioissa, kun he eivät ole vilustuneet. Sitten käyn ostoksilla ja kauppa-apulaiset tuovat tavarat vaunuuni, joten tiedän aina saavani sitä mitä tilasin.”

Kerran pari viikossa rouva ajoi keskustaan. Matka kesti tunnin, eikä hänen tarvinnut kärsiä junan epämukavuuksista. Kun etu- ja sivuikkunat olivat auki, sai nauttia raittiista, terveellisestä ilmasta; ei joutunut tunkkaiseen maanalaiseen tai tupaten täynnä oleviin raitiovaunuihin.



Mainos. Vuoden 1912 Detroit sähköauton mainos. KUVA: PUBLIC DOMAIN

”Ajan tavaratalon eteen, jätän autoni jalkakäytävän viereen – lukittuani sen oven – vaikka sitähan vahtii myös tavaratalon palkkaama vartija. Ja taaskin saan heti mukaani kaikki ostokset. Sähköauto on myös helpoin ja mukavin tapa vieraillla iltapäivisin ystävien luona.”

Iltakuudelta aviomies tuli töistä ja väsyneenä pitkän päivän jälkeen hän oli mielissään mukavasta kyydistä asemalta kotiin. Aterian jälkeen pariskunta saattoi lähteä vaikkapa juhliin, teatteriesitykseen tai ilta-ajelulle.

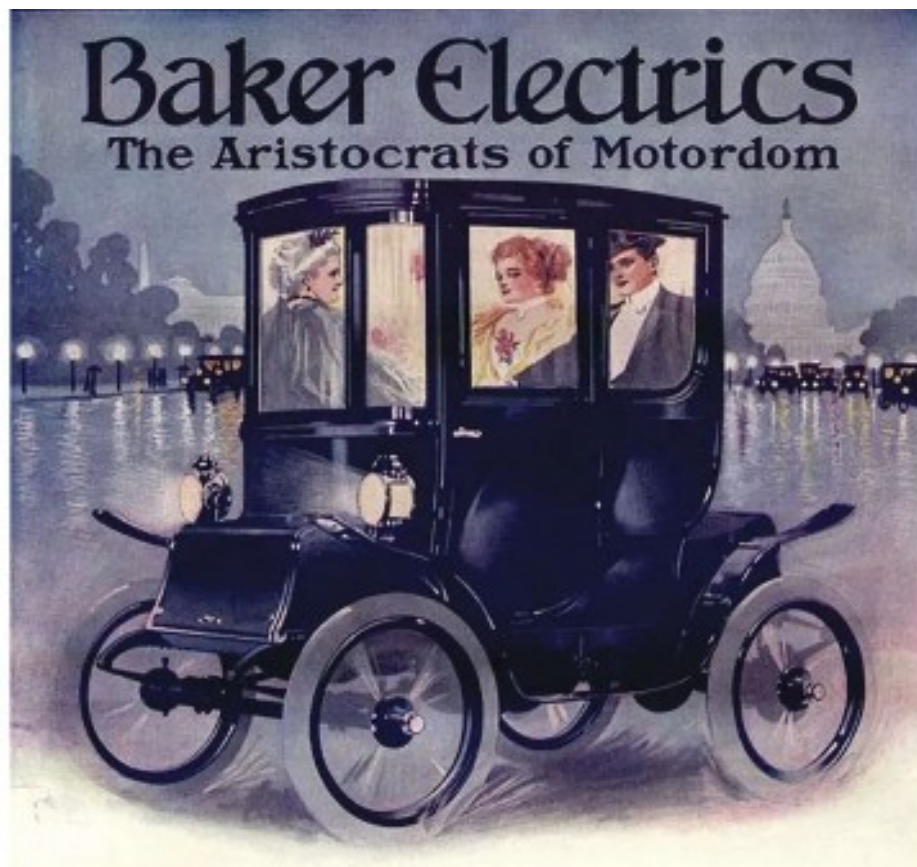
Perheellä oli toinenkin, bensiinikäyttöinen auto, mutta sitä käytettiin vain pitkillä matkoilla. Sähköauton sai ajelun jälkeen ajaa vain talliin, ehkä hieman pölyisenä, mutta se ei vaatinut muita huoltotöitä kuin kytkemisen latauslaitteeseen. Liikkeelle lähtö kävi yhtä helposti.

Korjauksiin oli käytetty parin vuoden aikana vain 27 dollaria, eikä kuukaudessa kulunut sähköä kuin 8–9 dollarin edestä.

”Olen nyt paljon onnellisempi kuin kaikki naisystäväni; terveyteni on parantunut ja hermoni ovat kunnossa. Tämä johtuu ennen kaikkea siitä, että pääsen halutessani pakoon niitä harmillisia pikku velvollisuuksia, joista sähköautoni minut vapauttaa.”

Rouva Maynard vaikuttaa olleen tarkka raha-asioissa, mutta sähköautoilu edellytti sata vuotta sitten varallisuutta. Vaikka energiakulut olivat kohtuulliset, auton ostohinta oli moninkertainen bensinimalleihin nähden. Niistä edullisimpia sai neljä tai viisi tavallisen sähköauton hinnalla eli 2 000–3 000 dollarilla.

Ja kun 1910-luvun puolivälissä amerikkalaisten autokanta ylitti jo kahden miljoonan rajan, sähkökäyttöisiä oli enää vain yksi sadasta.



Sisävalot. Sähköllä liikkuvissa ajokeissa oli luonnollisesti sähkövalotkin, myös sisäpuolella. Vuoden 1912 Baker Electricissä oli siviikkunalla toinen naisten arvostama varuste, kukkamaljakkko. KUVA: BAKER

Vuosisadan vaihteessa oli sähköllä – ja höyryvoimallakin – liikkunut enemmän ajoneuvoja kuin polttomoottorin voimalla. Sähköautojen vuosituotanto hipoi Yhdysvalloissa korkeimmillaan viittä tuhatta, huippuvuosi oli 1913. Saman vuosimallin T-Fordeja valmistui liukuhihnalta 170 000.

Sähköautojen ostajat olivatkin poikkeuksellisen hyvin toimeentulevaa väkeä. Kuten Maynardin pariskunnalla, useimmilla oli myös isompi bensinikäyttöinen ajokki. Siihen vaunuun monella perheellä oli palkattu autonkuljettaja.

Jos akut ladattiin kotitallissa, jouduttiin sitä varten hankkimaan kallis laitteisto. Kakkosautoa voitiin tosin säilyttää myös autohalleissa, joita perustettiin moniin kaupunkeihin. Palveluun kuului akkujen lataus ja ajokin yleinen kunnossapito, siitä piti maksaa nelisen sataa dollaria vuodessa.

Tekniikaltaan sähköautot olivat yksinkertaisia ja luotettavia. Bensiinimoottorien korjaukset ja huollot vaativat melkoisesti rahaa, mutta ostohetkellä sitä menoerää ei monikaan muistanut. Toisaalta akutkin jouduttiin uusimaan silloin tällöin.

Kun laski yhteen kaikki kustannukset, sähköautoiluun upposi vakuutuksineen sekä akku- ja rengaskuluineen helposti yli tuhat dollaria vuodessa. Naisten työpalkat esimerkiksi New Yorkin vaateteollisuudessa eivät yltäneet puoleenkaan tuosta summasta, joten ajotaidon ja autoilun mukanaan tuoma vapautuminen kosketti aluksi vain harvoja.

Niille naisille, jotka pääsivät 1900-luvun alkuvuosina oman auton ohjaimiin, vaikutus oli mullistava. Ei ollut kysymys pelkästään pikku velvollisuuksien ja kotitaloustöiden hetkellisestä unohtumisesta.

”Aina kun joku nainen oppii ajamaan – ja tuhannet tekevät sen joka vuosi – se on uhka entiselle järjestykselle”, kirjoitti erään motoristilehden päätoimittaja.

Vanhat viktoriaaniset käsitykset naisten asemasta yhteiskunnassa törmäsivät automobiilien kanssa niiden ilmaantuessa maanteille ja

naistenkin ilmestyessä kuljettajiksi. Jälkikäteen arvioituna otteet vanhoista lehtijutuista voivat tuntua naisia ironisilta ja loukkaavilta, mutta ne kertovat oman aikansa ennakkoluuloista.

Naisia pidettiin liian heikkoina ja kevytmielisinä, jotta he voisivat hallita moottoroitua vaunua. Fyysisen voiman suhteen väitteessä olikin jotain perää, etenkin puhuttaessa isoista polttomoottoriautoista. Ohjaaminen, vaihteiden käyttö ja renkaanvaihto vaativat riuskoja otteita. Käynnistinkammen takapotku oli pelottava, jopa vaarallinen.

Motor Age -lehdessä tunnustettiin kuitenkin, että monet naisautoilijat olivat miesten veroisia – ei ollut mitään syytä epäillä, etteikö naisistakin voisi tulla hyviä ja luotettavia kuljettajia, ainakin sähköautolla. Heidät piti vain kouluttaa eri tavalla kuin miehet.



Valaistus. Vuoden 1912 Baker Electricin etukulma. KUVA: VESA PYNNÖNIEMI

Vuonna 1913 julkaistussa artikkelissa todettiin ensinnäkin, että tottumattomuus mekaanisiin laitteisiin edellytti naisilta enemmän käytännön harjoitusta, jotta ohjaaminen tapahtuisi vaistomaisesti, eikä vaatisi tietoista keskittymistä. Naisellinen temperamentti piti ottaa huomioon, kun opetti heitä ajamaan, eikä pitänyt yrittää liikaa kerralla. Teknisiin yksityiskohtiin, kuten akun tai taka-akselin toimintaan ei kannattanut syventyä lainkaan.

Liikenteessä toimittiin eri sääntöjen mukaan kuin seuraelämässä, mikä lehden mukaan oli yllätys monille naisille. Heitä ei väistettykään kohteliaasti, eikä annettu suosiolla tietä. Toinen asia, mikä usein pääsi unohtumaan, oli jonon kerääminen taakse, autoissahan ei tuolloin ollut taustapeilejä.

Risteyksissä oli vaaran paikka: ”Harva nainen osaa arvioida täsmällisesti nopeuksia ja he saattavat kääntyä suoraan vastaantulevien eteen.”

Tärkeintä oli muistaa, että liika kritiikki oli pahasta. Esimerkkinä mainittiin rouva, jota eräs sukulainen oli yrittänyt opastaa. Opettaja oli keskittynyt siihen, että kaiken piti tapahtua juuri oikealla tavalla ja arvostellut kaiken aikaa opetettavan suorituksia. Lopulta tämä oli niin uuvuksissa ja hermostunut, ettei uskaltanut enää yrittääkään.

Seuraavana aamuna ajo-oppilas oli kenenkään tietämättä lähtenyt omin päin liikkeelle, opetellut toiminnot kaikessa rauhassa ja vielä samana päivänä hän vei aviomiehensä ajelulle ilman hermoilun häivääkään.

”Kestää kolme kertaa kauemmin opettaa nainen ajamaan”, kertoi eräs kokenut autoedustaja. ”Kaikki johtuu itseluottamuksen puutteesta, vaikka naiset ovat itse asiassa huolellisempia kuljettajia.”



Hallinta. Ohjaussauvaa työnnettiin tai vedettiin; toisella kädellä kontrolloitiin nopeudensäädintä, joka usein oli erillisessä kahvassa. Lattialla oli tavallisesti kaksi jarrupoljinta, joista toinen hätäjarrulle. KUVA: THE OHIO ELECTRIC CAR COMPANY

Autoiluun sopiva pukeutuminen aiheutti naisille ylimääräistä vaivaa. Varsinkin bensiinikäyttöisissä avoautoissa asusteet olivat alttiina tahroille ja polttoaineen katkulle. Käytännöllisintä oli sonnustautua samanlaisiin vaatteisiin kuin miehet, mutta tätä ei tietenkään katsottu hyvällä.

Englantilainen motoristi **Dorothy Levitt**, aikanaan maailman nopein nainen auton ja moottoriveneen ohjaimissa, piti matkoillaan mukana suojakaapua, jonka voi vetää ylleen aina kun ajoneuvoa piti korjata tai säätää. Näin hän saattoi pukeutua haluamallaan tavalla, eli naisellisiin muodinmukaisiin vaatteisiin.

Sähköautoissa jo varhain käyttöön tulleet umpikorit suojasivat säältä, pölyltä ja kuralta. Seurapiiritilaisuuksissa välttämättömien sulkakoristeisten hattujen ja miesten silinteripyttyjen vuoksi autot piti kuitenkin rakentaa korkeiksi.

Mielikuvamme tuon aikakauden sähköautoista on muodostunut hassunkuriseksi vasta jälkikäteen: Mummo Ankan ajopeli oli vielä 1920-luvulle tultaessa osoitus omistajansa varakkuudesta ja hyvästä yhteiskunnallisesta asemasta.

Myöhemmin, kun ikääntyvät rouvat ajelivat vanhanaikaisen kapeilla ja korkeilla sähkövaunuillaan, joista eivät halunneet luopua, ne pistivät silmään.

Neli- tai viisipaikkaisia umpiautoja ohjattiin takapenkiltä, joten kuljettaja saattoi paremmin keskustella muun seurueen kanssa, eikä joutunut puhumaan epäkohteliaasti olkansa ylitse; istuttiin kuin pikku salongissa.

Etupenkiläiset olivat vis-à-vis -hevosvaunujen tapaan selkä menosuuntaan ja näkyvyys kuljettajan paikalta eteenpäin oli tietenkin huono. Onneksi nopeusrajoitus oli kaupungeissa alhainen, eikä sähköautoilla voinut hurjastella maanteillääkään, huippunopeus oli 30–40 km/h. Tehokkaiden bensiiniautojen vauhtiin niillä ei päässyt.

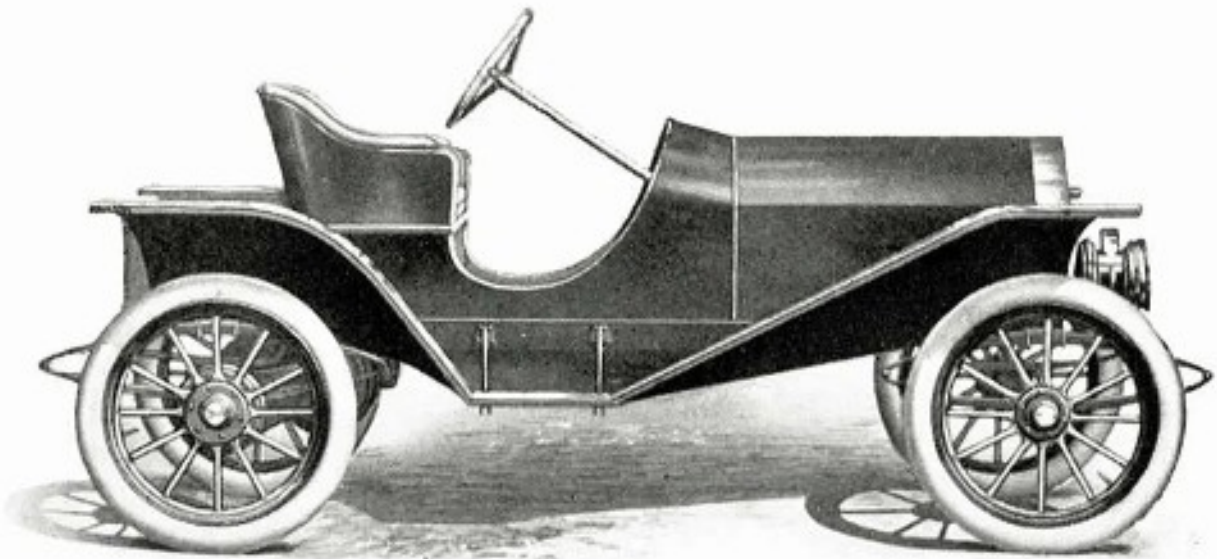
Autojen ja ajotaidon yleistymisen avasi uusia mahdollisuuksia. New Yorkin ensimmäinen ammattimainen chauffeuse, rouva **Alice E. Waxham** keksi ruveta ajeluttamaan naisia ostoksille ja huviretkille. Vuotta myöhemmin hänellä oli jo viisi sähköautoa ja useita nuoria naiskuljettajia palveluksessaan.

Chicagossa oli suuren, yli sadasta ajoneuvosta huolehtivan sähköautohallin omistajana entinen ompelija, neiti **Nettie Lang**. Hänen tiedettiin tarvittaessa osallistuvan mihin tahansa huoltotyöhön paitsi autojen pesuun.

Detroit Electric -vaunuja esitteli toisessa chicagolaisessa autoliikkeessä rouva **C. M. Lampard**, joka kertoi saaneensa paikan siksi, että osasi myydä vakuuttavasti mainoksia teatterin ohjelmalehtisiin – ja menestyisi varmasti automyyjänäkin, kuten yrityksen johtaja perusteli valintaansa. Monet naisasiakkaat ostivatkin mieluummin autonsa rouva Lampardilta kuin miesmyyjiltä.

”Lähes jokainen nainen valitsee auton ulkomuodon perusteella. Mies tutkii auton rakennetta ja puntaroi loogisia perusteluja siihen, miksi jokin malli sopisi hänelle.”

Rouva Lampardin mielestä nainen teki ratkaisunsa sen mukaan, miellyttikö häntä ajokin ulkonäkö tai vaikkapa vain tietyn mallinen kukkamaljako.



Miehelle. Waverley Roadster oli ulkonäöltään kuin bensiinikäyttöinen urheilumalli. KUVA: WAVERLEY

Kapeat, korkeat umpikorit sopivat harvan miehen makuun. – Jos kerran naiset tunsivat viehtymystä sähköautoihin, verevä ja viriili miehenpuoli suhtautui niihin huvittuneella ylimielisyydellä.

Valmistajat yrittivät siis houkuttaa miesasiakkaita toisella taktiikalla. Waverley-tehdaskin esitteli vuonna 1910 ”Miehen sähköauton”, joka muistutti erehdyttävästi urheilullista bensiini- roadsteria. Sitä ei ohjattu sauvalla, vaan ratilla. Pitkän konepellin alla olikin akkuja; pienikokoinen tasavirtamoottori oli piilossa istuimen alapuolella.

Mutta vaikka sähköauton vaivattomuus, helppokäyttöisyys ja tekninen luotettavuus olivat tämänkin mallin hyvinä puolina, jotain puuttui.

Sähköautot luokiteltiin naisten automobiileiksi ja sillä selvä. Yritykset markkinoida niitä menestyville liikemiehille jäivät heikoiksi. Mainonta keskittyikin edelleen naisasiakkaisiin.

Seurapiiripalstoilla kerrottiin sähköautoilla ajavista laulajattarista, näyttelijättäristä ja hienostorouvista.



Suomen ensi-ilta. Flanders Colonial Electric esiintyi edukseen Coles Phillipsin piirroksessa. Kuvan malli nähtiin Helsingin kaduilla syksyllä 1912, se oli Suomen ensimmäinen sähkökäyttöinen henkilöauto. KUVA: FINE ARTS JOURNAL

Toisenkinlaisia esikuvia eli naisasialiikkeen edustajia, kuten tohtori **Anna Howard Shaw** esiintyi joskus kuvissa sähköautojen vierellä. Tunnettu feministi rouva **Phoebe Hearst** valitsi ajokikseen Flanders Electricin, ja jopa rouva **Clara Ford**, tehtailijan puoliso piti sähköautoa parempana vaihtoehtona 1930-luvulle saakka.

T-Fordien ja muidenkin bensiinimoottoristen ajoneuvojen myyntiluvut nousivat ilmiömäisellä nopeudella ja samalla autosta tuli näkyvin osa maskuliinista teknologiaa. Sähköauto hävisi sekä hinta- että imagotaistelun.

Miehiseen automobiiliromantiikkaan kuuluivat pakokaasun haju, moottorien ulvonta ja kilpailuhenkisyys, eikä aavemaisen äänettömästi kulkevista sähkövaunuista huokunut urheilullisuutta.

Sähkö menetti 1910-luvulla asemansa henkilöautojen varteenotettavana energianlähteenä, kun naisetkaan eivät enää empineet tarttumista bensiiniauton rattiin.

Starttimoottorit yleistyivät ja teknisen kehityksen ansiosta ajaminenkin kävi helpommaksi.

Sähköautojen akkutekniikka ei parantunut odotusten mukaisesti: rajallinen toimintamatka oli paha hättatekijä, vaikka tutkimuksissa todettiin, että 98 prosenttia automobilistien matkoista oli enintään sadan kilometrin pituisia.

Kymmenet markkinoilla olleet sähköautomerkit hupenivat kolmeen ja viimeisenkin, Detroit Electricin tuotanto hiipui olemattomiin jo kauan ennen kuin se lopetettiin.

Myös Flandersin lupaavasti alkanut tarina loppui jo vuonna 1915. Mittavat mainoskampanjat eivät ehtineet nostaa myyntiä sille tasolle, että sarjatuotanto olisi voinut käynnistyä toden teolla.

Näin siitäkin huolimatta, että automainonnan erikoismies **E. Leroy Pelletier** poikkesi vakiintuneesta kaavasta. Hän korosti naisille suunnatuissa, sivunkorkuisissa lehti-ilmoituksissa aistikkaan muotoilun ohella Flanders-sähköauton järkevyyttä ja edistyksellistä tekniikkaa, eikä vedonnut pelkästään tunteisiin.

Sähköautojen alamäki alkoi kuitenkin pian käydä aina vain jyrkemmäksi, eikä mikään auttanut. ”Naisten autoja” ei kohta enää ollut.



Tohtorin Opel. Eräs ensimmäisistä naisautoilijoista Suomessa, lippalakkipäinen tohtori Karolina Eskelin uuden ajokkinsa ratissa vuonna 1913. KUVA: MUSEOVIRASTO

Tuskinpa kukaan suomalainen nainen ehti kokeilla – ainakaan Atlantin tällä puolella – varhaisten sähköautojen sauvaohjausta ennen kuin oli liian myöhäistä. Yhdysvalloissa, autoilun edelläkävijämaassa kaikki valmistajat luovuttivat toivottomaksi käyneen kilpailun bensiinimoottoreita vastaan, useimmat jo 1910-luvun puolivälissä tai pian sen jälkeen.

Ainoan Suomeen tuodun Flanders Electricin lisäksi täällä nähtiin vain jokunen amerikkalainen Baker/Rauch & Lang -esittelyauto 1920-luvulla.

Ennen ensimmäistä maailmansotaa autokantamme oli vähäinen. Suomenmaan teillä liikkui hiukan toista tuhatta automobiilia, ja niistäkin otettiin enin osa Venäjän armeijan käyttöön.

Suomalaisia naismotoristeja ilmaantui vasta kun sähköautojen kulta-aika oli jo jäänyt taakse. Pari poikkeusta sentään oli, tunnetuimpana **Karolina Eskelin**. Hän oli myös ensimmäinen nainen, joka väitteli Suomessa lääketieteen tohtoriksi saatuaan erivapauden sukupuolestaan ja opiskeluoikeuden Keisarillisessa Aleksanterin- Yliopistossa.

Yksityissairaalan Helsinkiin perustanut ja taloudellisestikin menestynyt Eskelin toimi lääkärinä amerikansuomalaisten keskuudessa Oregonin Astoriassa 1904–05 ja uudelleen vuonna 1912. Ehkä hän tutustui autoiluun jo siellä, olihan Doctor's Coupe melko yleinen korimalli Amerikassa. Tohtori suoritti Suomessa ajokokeen ja hankki oman Opel 5/12 PS -mallisen vaunun kesällä 1913.

Ilman bensiniä. Mainos sadan vuoden takaa. KUVA: ERIC VASSTRÖM
/ DAGENS TIDNING

Naispuolinen autonohjaaja ei Suomessakaan välttynyt ennakkoluuloilta: toisen naisautoilumme edelläkävijän opettaja **Helmi Tengénin** mukaan ”herrat kunnioittivat tohtori Eskeliniä niin, että viskelivät hiekkaa ja lastuja”, kun hän ajoi avo-Opelillaan.

Varmuudella ei tosin voi sanoa, kohdistuiko jalankulkijoiden viha enemmän naisautoilijaan vai automobiileihin ylipäänsä.

Määrätietoinen Eskelin ei lannistunut, vaikka saikin hiekkaa silmilleen.

Naisasialiitto Unionin Nutid-lehden mukaan hänestä tuli pian helsinkiläisille tuttu näky autossaan, jota ”ohjasi tottuneesti varmoin käsin”, mikä lääketieteen ja kirurgian tohtorille oli luonnollista.

