

Professori Helge Nygrenin esitelmä Tekniikan Museossa Helsingissä toukokuun 17. päivänä 1981 suomalaisen autoteollisuuden viisikymmenvuotistapahtumassa.

”KUN ISOISÄ AUTON OSTI”

Olen tulkinut laadittavakseni annetun esitelmän otsikon – ”Kun isoisa auton osti” – sallivan käsitellä verrattain vapaamuotoisesti niitä nyt jo tietyllä tavalla romantiikankin verhoon peittyviä tapahtumia, joissa maamme autoliikenne ja autoistuminen alkoi viime vuosisadan vaihteessa.

Kuitenkin ennenkuin ryhdyn lähemmin tarkastelemaan tätä lähes unohdettua, tai ainakin varsin vähäiselle julkiselle huomiolle jäänyttä kehitysvaihetta maamme liikennöitymisen historiassa, on aiheellista palauttaa mieliin muutamia suomalaisia liikenteeseen liittyviä ajankuvia jo aikaisemmilta vuosilta 1800-luvun puolivälin molemmin puolin.

Eräissä sen ajan toimenpiteissä on jo suorastaan nähtävissä perusaineksia maamme nykymuotoiselle liikenteelle ja suomalaiselle liikennekulttuurillekin vuosikymmeniksi eteenpäin, osittain tähän päivään asti. Eräät niistä toimenpiteistä tasoittivat sananmukaisesti tietä autojen tulemiselle kansainvälisiltä valtaväyliltä syrjäiseen maahamme, vaikka tätä viimeksi mainittua tapahtumaa, autojen tuloa, tuskin osattiinkaan vielä silloin ennakoida.

Marcus, Daimler, Benz

Syntyperältään yhä kiistelyn alainen nykymuotoinen autohan syntyi vasta 1870-luvun lopulla tai 1885 riippuen siitä, uskotaanko juutalaisen keksijäneron Siegfried Marcusin rakentaneen omat ”Strassenwageninsa” Wienissä, Itävallassa, ennenkuin saksalaiset Gottlieb Daimler ja Carl Benz omat polttomoottoriautonsa omilla tahoillaan.

Meillä Suomessa joka tapauksessa aloitti ensimmäinen höyrylaivamme ”Ilmarinen” toimintansa Saimaalla tapahtuneilla puutavarankuljetuksilla 1833. Ensimmäinen, noin 60 kilometrin mittainen, Saimaan kanava rakennettiin 1845–1856 ja ensimmäinen rautatiemme välille Helsinki–Hämeenlinna 1858–1862.

Ensimmäinen varsinainen maantiemme syntyi nälkävuosien puristuksessa jauhopalkalla Urjalan Huhdin kylästä Tammelan kautta Lopen Vojakkalaan 1862–1863. Tietyntasoisia maanteitä maassamme oli kyllä ollut jo ainakin 1500-luvulta asti: ”Hämeen härkätie” välillä Turku–Hämeenlinna, Suuri rantatie välillä Turku–Viipuri, Suuri Savon tie välillä Hämeenlinna–Savonlinna – vain muutamia mainitakseni.

Ensimmäiset polkupyörät ilmestyivät suomalaiseen kaupunkikuvaan 1860-luvun lopulla.

Maan pääkaupungissa Helsingissä 1887 aloitettu hevosomnibussin aikakausi päättyi 1891 ja tilalle otettiin hevosraitiotieliikenne. Turussa vastaava liikennemuoto oli aloitettu jo vuotta aikaisemmin. Sähköraitioiteillä ryhdyttiin pääkaupunkilaisia hemmottelemaan 1900.

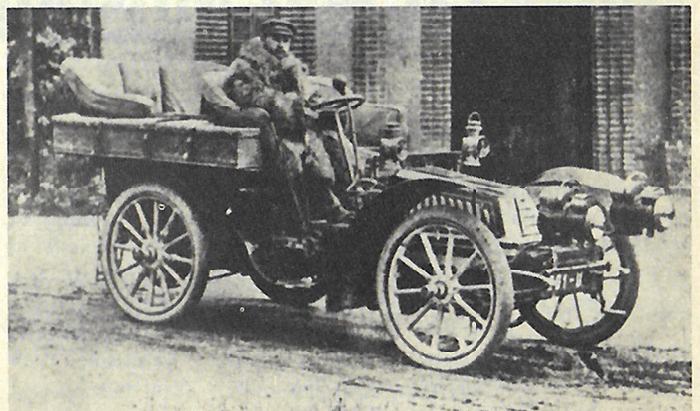
Pääpiirteiltään tällaiseen elämänmiljööseen, tuntuisi liioittelulta sanoa liikenteeseen, ajoivat sarjavalmistetut autot aivan vuosisadan vaihteen kynnyksellä. Siis itse asiassa ajan oloihin nähden yllättävän pian, vain muutaman vuoden kuluttua, niiden teollisen sarjatuotannon aloittamisen jälkeen.

Nämä ensimmäiset autot ajoivat maahamme 1890-luvulla idästä ja lännestä.

Käsiteltäessä autojen tuloa Suomeen lienee oikeinta lähestyä tapahtumaa, tai tapahtumasarjaa, kahdelta suunnalta: Koska ja kenen toimesta maamme kamaralla liikkuvat ensimmäiset autot? Koska ja kuka omisti ensimmäisenä auton maassamme?

On valittaan todettava, että molempia edellä mainittuja tapahtumia peittää nyt jo kiistattoman tiedon osalta historian hämärä, vaikka niistä on kulunut aikaa etäisimmilläänkin vasta runsaat kahdeksan vuosikymmentä. Niinpä ensimmäisten autojen tulemista maahamme tutkineet ovatkin joutuneet paljolti tukeutumaan sukupolvilta toiselle lähinnä tarinoina kulkeutuneisiin muistitietoihin, joiden luotattavinta aluetta eivät yleensäkään ole tarkat aikamäärät. Vertailemalla ja yhdistämällä näitä perimätietoja ihmisten elinaikoihin ja toimintoihin, erilaisiin muihin tapahtumiin ja niiden luotettaviin tapahtuma-aikoihin ja niin edelleen, on autojen tulossa Suomeen päädytty vuosilukuihin, jotka saattavat olla aivan oikeitakin.

Edellä mainittuun muistitiedon alueeseen on katsottava kuuluviksi maassamme, ilmeisesti Länsi-Suomessa, ulkomaisten ajamina liikkuneista autoista jo noin vuoden 1895 tienoilla. Autohavainnot voivat hyvinkin olla mahdollisia jo tällöin, koska Ruotsiin tuotiin ensimmäiset autot tietävästi 1891. Eräiden toisten perimätietojen mukaan Venäjältä tulleita Nobel-yhtiön autoja – ”kärryjä, jotka liikkuvat ilman hevosia”, kuten eräissä muistelmassa mainitaan – olisi niinkään ennen vuosisadan vaihdetta nähty Karjalan kannaksella, muun muassa Uudellakirkolla.



Omistiko tilanomistaja Hjalmar Linder maassamme ensimmäisen auton? Renault-auto lienee tuotu ulkomaanmatkan yhteydessä v. 1900. Autossa oli ilmarenkaat, ketjuveto, tasaupyörästä, petrolilyhdyt, moottori istuimen alla, huippunopeus 60 km/h ja tilaa neljälle henkilölle. Autossa istuu sen ruotsalainen kuljettaja.

Ensimmäinen auto Suomessa v. 1900?

Tiedot siitä, kuka maassamme omisti ensimmäisenä henkilöauton, ovat ristiriitaisia ja kiistattoman todistusaineiston puuttessa tämä asia jääneekin selvittämättömäksi ikuisiksi ajoiksi.

Todennäköisimpinä vaihtoehtoina on vuosien varrella mainittu kolme miestä: vaasalainen johtaja Erik Johan Ollonqvist, jonka



Näkymä Helsingin kauppatorin länsipäästä v. 1906–1909. Keskellä oleva rakennus on Pohjoisesplanadi 19 – Unioninkatu 28.

Kaupungin asukasluku oli v. 1905 noin 115 000 henkeä. Auto-kanta oli v. 1908 koko maassa 150 ja Helsingissä 75. Touko-kuun 8. päivänä 1906 alkoi luvanvarainen taksiliikenne automobiililla Helsingissä; seikka, joka aiheutti luvanpyytämisvaiheessa (hevos)vuokra-ajureiden vastalausekokouksen. Keväällä 1907 kaupungissa oli 8 taksiautoa ja v. 1910 huhtikuussa jo 41. Ku-
vassa on autoja pääkaupungin ensimmäisellä taksiasemalla. Lä-
hellä sijaitsi "isvossikoiden" asema.

Raideliikenne Helsingissä alkoi v. 1891 hevosraitiotien muo-
dossa. 4.9.1900 aloitettiin tilapäinen raitiovaunuliikenne ensim-
mäisellä sähköistetyllä, Töölö–Hietalahti -linjalla. 25.11.1900
oli kaikki viisi linjaa sähköistetty, mutta täysipainoinen sähkörai-
tiovaunuliikenne alkoi 21.6.1901, jolloin kaikki edellytykset, ku-
ten raitiotiet, -vaunut ja sähkönjakelu, olivat täysin järjestyk-
sessä. Yht'aikaisesti oli vielä käytössä aina 21.10.1901 saakka

on arveltu tuoneen "huviauton" Suomeen 1897, tamperelainen
rakennusmestari Johan Adolf Levin 1898 ja Mustion kartanon
tilanomistaja Hjalmar Linder 1900.

Kahden ensinmainitun kohdalla autohistoriaan liittyvät tiedot
ovat itse asiassa varsin vähäiset. Sitä paitsi vaasalaiset tutkijat
olettavat ensimmäisen auton liikkuneen kotikaupungissaan
vasta 1906.

Adolf Levinin autoon liittyy tietyllä tavalla tietolähteiden luoma
epäily. Kysymyksessä olevan auton on mainittu olleen Oldsmo-
bilien. Kuitenkin tätä merkkiä alunalkaen valmistaneen Olds Mo-

hevosraitiovaunuliikennettä. Raitiolinjat olivat yksiraiteisia vuo-
teen 1908 asti ja seuraavana vuonna kaikki linjat oli muutettu
kaksiraiteisiksi.

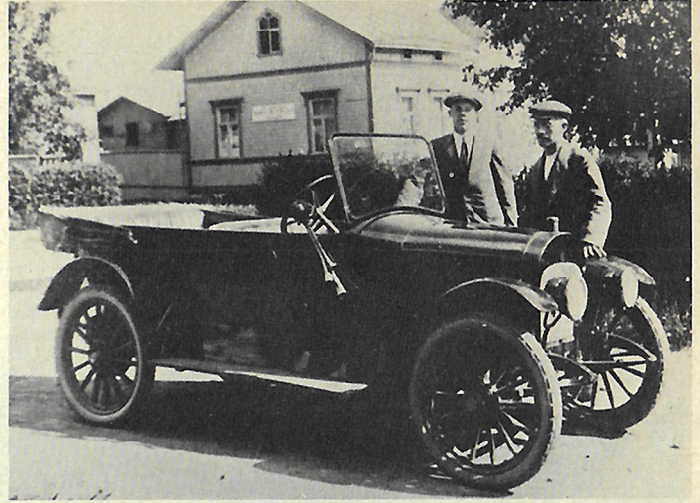
Vuoden 1907 keväällä alkoi ja saman vuoden aikana päättyi lin-
jaliikenne umpikumirenkaisella automobiililla Helsingin naapu-
rissa silloisessa Haagan kauppalassa välillä Töölö–Haaga (en-
tisen Messuhallin luota Huopalahteen). Vuonna 1910 Helsing-
issä kuljetettiin matkustajia kuorma-autolla linjalla Huopalah-
ti–Hippodrom.

Tavarankuljetuskin alkoi mobilisoitua, sillä rautakauppias Ren-
lund otti käyttöön Helsingin ensimmäisen kuorma-auton v.
1907.

Suomessa vuodesta 1869 lähtien käyttöön levinneitä polkupyö-
riä oli pääkaupunkilaisilla vuosisadan vaihteessa 3000 kappa-
letta, joihin vaadittiin ajoluvat 1895 lähtien.

Kuva: Helsingin kaupunginmuseon kokoelmat.

tor Works-tehtaan autolinja perustettiin Curved Dash-
merkkisten autojen tuotantoa varten eri julkaisujen mukaan joko
1896, 1897 tai 1898 – joka tapauksessa niin lähellä Adolf Le-
vinin auton ilmoitettua Suomeen tuontia, että ko. tuontivuoteen
on oikeutettua suhtautua vähintään varauksellisesti. Tampereen
teknilliselle museolle kauppias Edvard Kulmalan 1929 lahjoitta-
man Oldsmobilien alustan ensimmäisen omistajan tiedetään ol-
leen Adolf Levin ja alustan todennäköisenä rakentamisvuonna
pidetään vuotta 1905. On tietenkin mahdollista, että Adolf Le-
vin olisi tuonut Suomeen auton jo sitä ennen tai että Tampereen
alusta olisikin oletettua varhaisempaa vuosimallia.



Vuonna 1913 valmistui ensimmäinen Suomessa suunniteltu ja tehty henkilöauto, valmistajanaan Korvensuun Maanviljelys Konetehdas Frans Lindström, Mynämäki. Autoa valmistettiin vain yksi kappale.

2-sylinterinen, 4-tahtinen ja ilmajähdytteinen moottorikin oli omaa valmistetta. Ainoat ostetut osat pitkälle itsevalmistetussa autossa ovat magneetto ketjuineen, sytytystulpat, takakseliston laakerit ja renkaat.

Alkuperäisten 28 tuuman renkaiden tilalla on 16-tuumaiset renkaat. Verhoilultaan ja tekniikaltaan auto on alkuperäiskuntoinen ja sängen vähän käytettynä se on ajokuntoinen.

Auton omistaa Suomen Automobiilihistoriallinen Klubi Turun Kerho ry, jonka ylläpitämässä Automuseo Lippaliterissä Nousiaisissa se on kesäaikana nähtävänä.

Kuva: Yhtyneitten Kuvalehtien arkisto, v. 1965.

Edellä mainituista kolmesta vaihtoehdosta tuntuvat luotettavimmilta ne asiaa käsittelevät tiedot, jotka liittyvät Hjalmar Linderin (1862–1921), vuosisadan vaihteen äveriäimän suomalaisen autoiluharrastuksiin. Hänen on kerrottu tuoneen 1900 eräältä monista ulkomaanmatkoistaan mukanaan ranskalaisen Renault-merkkisen avoauton ja sille ruotsalaisen kuljettajan. Nuoren autoinsinöörin, jota pidettiin alalla yhtenä maanosamme etevimmistä ja jota muun muassa Belgian kuningas Leopold II:n kerrotaan tavoitelleen palvelukseensa. Tämä raisu pari, nuori auto ja nuori mies, osoittautui paitsi kunnioitusta myös hieman pelkoa herättäneeksi ihmeeksi Uudenmaan kyläteillä: ihmiset ja eläimet hyppelivät yli oijen tien sivuun metsiin ja pelloille kuullessaan lähestyvän paukkeen. Tietyvästi Hjalmar Linder tuotti Suomeen 1900-luvun ensimmäisellä vuosikymmenellä useita autoja, joista yksi oli Rolls-Royce.

Varallisuutta osoittavana

Auton olemassa olon hyväksyminen ja sen paremmuuden tunnistaminen vaihtoehdoiksiin kulkuneuvoihin nähden tapahtui maassamme yllättävän nopeasti. Enää ei kestänyt kauankaan, kun autot tulivat tutuiksi suuriruhtinaan maan kaupunkien ja muiden yhdyskuntien kaduilla ja teillä. Varakkaat kansalaiset ryhtyivät tuomaan tai tuottamaan niitä yksityiseen käyttöönsä, jonka ensisijaisena tarkoituksena lienee ollut asianomaisen auton omistajan varallisuuden ja yhteiskunnallisen aseman osoittava herrastelu.

Niinpä esimerkiksi Poriin ja Turkuun hankittiin ensimmäinen auto 1901, Tikkakoskelle 1902, Imatralle ja Viipuriin 1904 – ja niin edelleen. Vuonna 1908 Helsingissä oli jo 75 autoa.

Vuosisadan ensimmäiselle vuosikymmenelle sijoittuvat myös ensimmäisten auto-omnibusvaunujen ja tavara-autojen saapu-

Sortavalan Konepajassa, om. tehtailija Yrjö Horsma, rakennettiin auto nimeltä Riemu, joka valmistui todennäköisesti v. 1921. Auto oli muun muassa taksina ja kouluautona Sortavalassa.

miset Suomeen ja niiden sijoittuminen ajotehtäviin henkilöautojen rinnalle.

Vuosisadan vaihteessa, auton rakentaessa pyöränuria Suomen kaduille ja teille, koko maailmankaan autokanta ei ollut vielä kovin suuri, eräiden kansainvälisten arvioiden mukaan ainoastaan viitisentoistuhatta. Itse asiassa suomalaiset siis saivat jalkansa automaailman ovenväliin verrattain varhaisessa vaiheessa.

Vuosisadan alun tulliluetteloiden ja autojen valtakunnallisen rekisteröinnin puuttumisen vuoksi voidaan vain esittää arvioita maamme autokannan muodostumisesta ennen ensimmäistä maailmansotaa. Tullihallituksen kiertokirjeissä mainitaan "automobiili" ensi kerran 1909, tulliluuteloissa omana tuontiyksikkönä vuodesta 1920 alkaen. Autojen yleisestä rekisteröinnistä eduskunta antoi asetuksen vasta 1921.

Vuonna 1908 Suomessa 150 autoa

Ajatellen autokantaamme muutamia maahantuotuja kappaleita laajempaan käsitteeseen sen voidaan katsoa alkaneen muodostua vuosisadan ensimmäisen vuosikymmenen jälkipuoliskolla. Vuonna 1908 maassamme lienee ollut noin 150 autoa, ensimmäisen maailmansodan sytyttyä 1914 rohkeimpien arvioiden mukaan 1000–1200, joista kuorma-autoja 196 ja linja-autoja neljä. Nämä olivat maamme autonomisen ajan huippulukuja, sillä maailmanpalon riehuessa suurin osa Suomen suuriruhtinaanmaan autoista joko pakko-otettiin tai ostettiin kalustoksi tsaarin armeijaan sitä mobilisoitaessa. Kaikkiaan on arveltu Suomesta toimitetun ensimmäisen maailmansodan aikana Venäjälle noin 800 autoa.

Entä mistäpä isoisa sitten osti oman autonsa Suomen autoistumisen aamun aikoina?

Kuten jo edellä totesin, ensimmäiset suomalaisten omistamat autot tuotiin maahan yksittäisinä kappaleina ulkomailta, todennäköisesti lähinnä Ruotsista.

Autojen maahantuonnista liiketoimintana on toisistaan poikkeavia tietoja. Yleisesti vallalla olevan käsityksen mukaan tuonnin olisi aloittanut 1905 helsinkiläinen S. Nikolajeff J.r. Mutta kuitenkin esimerkiksi turkulainen A.-B. Victor Forselius O.-Y. mainosti jo vuosikymmenen alussa "tuottaneensa maahan automobiileja jo toukokuussa 1900" ja toinenkin turkulainen tuontiyhtiö, Suomen Automobiili-Agentuuri, perustettiin sekini jo 1902. Valitettavasti näiden yhtiöiden tuontituotteista ei ole säilynyt tarkempia tietoja meitä varten.

JATKUU SIVULLA 21

JATKOA SIVULTA 10...

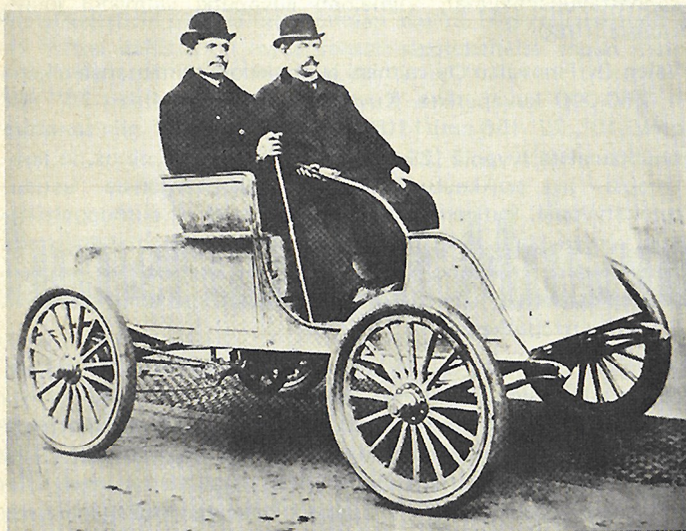
Autokannan muodostumisen myötä syntyi maassamme hyvin nopeasti autoliikenteeseen liittyviä erilaisia toimintoja:

- 1905 yritettiin epäonnistuen käynnistää linja-autoliikennettä välillä Turku-Uusikaupunki, ensimmäisenä linjana maassamme;
- 1906 tapahtui sisäisen kaupunkiliikenteen uranuutto Turussa;
- 1906 niin ikään myönnettiin maassamme ensimmäiset vuokra-autoilun toimitukset Oulussa (4.5.) ja Helsingissä (6.5.);
- 1907 tapahtui liikennevahinkojen pelinavaus alkoholin vaikutuksen alaisena olleen kuljettajan törmäilyä Helsingin Rautatien torilla;
- 1910 annettiin autokilpailutoimintamme lähtömerkki Viipurin Talvikisoissa Papulanlahden jäällä;
- ja niin edelleen.

Kuriositeettina mainittakoon, että ensimmäisenä suomalaisena suoritti itselleen autolla-ajon ajokortin virolaissyntyinen imatralainen Kristian Muuga Saksassa 1903.

Autojen saapuminen Suomeen käynnisti luonnollisesti myös melkoisen joukon autoihin liittyvää seurannaisteollisuutta ja -kauppaa sekä vaati kehyksikseen uusia asetuksia, lakeja ja määräyksiä.

Niin ikään syntyi uusia ammatinaloja: "automobiilimonttöörit" ja ajo-opetuksen antajat vain tässä yhteydessä mainitakseni. Korjaamotoimintaa ylläpitivät pääasiassa autojen maahantuoja, mutta myös erillisiä korjaamoita alkoi 1900-luvun ensimmäisellä vuosikymmenellä syntyä. Niiden toiminta suuntautui pääasiassa moottoreihin.



Suomesta USA:han muuttanut John Wikström suunnitteli ja rakensi Chicago'ssa Caloric-nimisen auton v. 1898. Wikström rakensi myös toisen Caloric'in v. 1901 pidettyyn Chicagon maailmannäyttelyyn. Kuvassa vasemmalla John Wikström. Auto on todennäköisesti 1898 valmistunut Caloric.

Bensiini tankkeihin säämiskän läpi

Mielenkiintoinen isoisän autoiluun liittyvä yksityiskohta oli ajopelien polttoaineen hankinta.

Bensiinin kuluttajakauppa tapahtui aluksi apteekkien sekä rauta-, rohdos-, siirtomaatavara- ja torikauppojen välityksellä. Varsin pian autojen polttoainetuonnissa ja -jakelussa tapahtui kuitenkin ratkaisevaa kehitystä. Maahan syntyi uusia ja toimintaan ripeästi virittäytyneitä öljy-yhtiöitä. Niistä 1904 perustetun turkulaisen Petroolituonti Oy Gardberg & Co:n vuosisadan ensimmäisellä kymmenluvulla rakennuttamaa 2.000.000 litran polttoainesäiliöitä pidettiin meillä siihen maailmanaikaan yhtenä

uuden ajan ihmeistä. Rannikkokaupungeissa jo vuosia moottori-veneiden tankkauksessa käytettyjen bensiinipumppujen lisäksi alkoi eri puolilla valtakuntaa kohota jakeluasemia myös autoja varten. Todennäköisesti ensimmäinen nimenomaisesti tätä tarkoitusta palvelemaan rakennettu aloitti toimintansa Itä-Suomen Bensiini Oy:n omistuksessa Viipurin Revonhännässä 1912.

Näinä suomalaisen öljykaupan romanttisina oppivuosina polttoaine oli yleensä niin epäpuhdasta, että se kaadettiin supillon kautta tankkeihin säämiskän läpi suodattamalla.

Autonrakennusyriksiä

Autojen tulolla Suomeen oli innoittava vaikutus autojen rakentamiseen omatoimisena kotityönä.

On tunnettua, että Pohjanmaalta, Koivulahdesta, Yhdysvaltoihin muuttanut John Wikström oli suunnitellut ja rakentanut Amerikan mantereen puolella jo 1898 ensimmäisen, Caloric-merkkisen avohenkilöautonsa, jonka kehitettyä versiota hän oli esitellyt Chicagon maailmannäyttelyssä 1901.

Kuitenkin ensimmäinen maassamme rakennetuista autoista ei syntynyt aivan kotityönä eikä yksityisyritteliäisyydenkään tuloksena, vaan teollisuuden toimesta 1907. Rakentaja oli Tammerfors Linne- och Jern-Manufaktur Aktie-Bolag (nykyinen Oy Tampella Ab) ja kysymyksessä oli kaiken lisäksi kuorma-auto.

Se rakennettiin toimittamaan yksinomaisesti yhtiön omia kuljetuksia, mutta tietävästi se ei täyttänyt rakenteellisesti siihen asetettuja toiveita, vaikka se olikin käytössä toista vuotta.

Seuraavina vuosikymmeninä, 1910- ja 1920-luvuilla, maassamme rakennettiin kotitöinä useita henkilöautoja ja vielä useampia korirakenteita ulkomailta tuoduille alustoille: Mynämäessä, Tampereella, Sortavalassa, Viipurissa, Turussa, Helsingissä – ja niin edelleen. Ensimmäinen korirakennusta liiketoimintana harjoittanut yrittäjä lienee ollut K. A. Vuoren ajokalu-tehdas Malmilla. Se perustettiin 1913.

Ensimmäisen maailmansodan jälkeen, jo edellä mainitulla 1920-luvulla, taloudelliset noususuhdanteet saattoivat auton siihen liittyvine toimintoineen yhdeksi näkyvimmistä symboleista myös tämän maan elämässä etsittäessä uusia aatteita ja uusia ajoteitä.

Mutta sehän ei enää ollutkaan isoisän, vaan isän autonoston aikaa.

TAPAHTUMIA

23.11.81 klo 18.30

Pienoisorautatiekerhon 30-vuotisjuhlat kerhohuoneistossa (Helsingin rautatieaseman länsipäädystä sisään ja löytöta-
varatoimiston ovesta kellariin). Luvassa on rautatieaiheista TV-ohjelmaa kuvanauhalla sekä juna-ajelua kerhoradalla. Tervetuloa.

29.11.81

Museorautatieyhdistyksen 10-vuotisjuhlailaisuus Joki-
oisilla.

Ks. tarkemmin toisaalla tässä lehdessä.

15.–16.4.82

Tekniikan museopäivät Helsingissä Tekniikan museossa. Tarkempia tietoja seuraavissa Resiinan numeroissa.