

Ajetaanpa automobiililla

Suomen Automobiili-Historiallinen Klubi 1959—1989

Suomen Automobiili-Historiallisen Klubin 30-vuotisen taipa-
leen kunniaksi on tehty historiategos. Aineistoa on koottu 17 pai-
kalliskerhon arkistosta sekä niiden jäseniltä, joita on liki 2000.
Kirjan on toimittanut *Pertti Kaarna* ja avustajina on ollut histo-
riatoimikunnan lisäksi kymmenkunta yhdistyksen jäsentä ja
muuta alan asiantuntijoita.

Automobiilin historia alkaa viime
vuosisadan puolelta, jolloin teiden ku-
luttajia kauhistuttivat nuo ilman hevo-
sia, omillaan liikkuvat kulkuneuvot.
Teos käsittelee ajoneuvojen tuloa Suo-
meen vuosisadan vaihteen molemmin
puolin muun muassa lehtiartikkeleiden
ja mainosten valossa.

Suomen ensimmäiset uniikkiautot
valmistettiin vuosina 1907—1913 ja ne
olivat Tampellan kuorma-auto, Anders-
sonin kolmipyöräinen »moottorireki»,
Mendelinin kolmipyöräinen henkilöau-
to ja Linnströmin Korvensuu. Vuonna
1913 valmistunut Korvensuu on edel-
leen samassa suvussa ja on kierrellyt
ympäri maattamme eri tapahtumissa ja
näyttelyissä.

Kotimaista sarjavalmistusta aloitel-
tiin v. 1924, jolloin insinööri P. E. Heik-
kilän omistama I. Käcklundin Kone- ja
vesijohtoliike valmisti kaksi kappaletta
Finlandia -automerkkiä.

Vuonna 1905 Sergei Nikolajeff nuo-
rempi avasi ensimmäisen toimistonsa ja
myyntinäyttelynsä Helsingissä. Hän
laajensi seitsemän vuotta myöhemmin,

jolloin liike käsitti myös korjaamon ja
rengashuollon. Vuoteen 1914 mennessä
kaksi kolmasosaa Suomessa myydyistä
autoista oli ostettu Nikolajeffilta.

Nopeasti vauhtiin päässeen ajoneu-
vokannan lukumääräisen kasvun tyrehty-
dytti toinen maailmansota, jolloin useat
ajokit joutuivat palvelemaan isänmaa-
taan etulinjalle. Sota vaikutti vielä pit-



Retkeilyajojen asu-, ajoneuvokilpailuun osallistuva daami.

Kotimainen uutuus



*Mainos Finlandia-henkilö- ja kuorma-
autoista.*

kään loppumisensa jälkeenkin vuoteen
1951 jatkuneiden sotakorvausten ja täs-
tä aiheutuneen laman ja niukkuuden
vuoksi. Välinpitämättömästi autojen —
tai sen mitä niistä oli jäljellä — anneti-
tiin lojua ruostumassa puiden alla tai
latojen nurkissa tai niitä kolaroimalla
huvitettiin 1950-luvun lopun romutus-
ajojen katselijoita.

Maahantuonti USA:sta ja Englannis-
ta alkoi v. 1946. Enimmäkseen laivattiin
Yhdysvaltain armeijan ylijäämäkalus-
toa, mutta muun muassa myös uusia Ro-
vereita.

Neljän seuraavan vuoden aikana tuo-
ttiin vuosittain nelisentuhatta ajoneuvoa.
Vuonna 1952 ylitettiin 100 000 kappa-
leen raja, v. 1958 ajoneuvoja oli yli
200 000 ja v. 1961 Suomen teitä kulutti
yli 300 000 autoa, bussia, kuorma-
autoa, moottoripyörää ja traktoria.

Pohjoismaista Suomi oli viimeinen
perustamassa vanhojen autojen yhdis-
tystä. Ruotsalainen Automobihistoriska
Klubben perustettiin 1950, Norsk Vete-
ranvognklubb 1952 ja Dansk Veteranbil
Klub 1954. Vuonna 1958, jolloin Suo-
messä aktivoiduttiin, yli 200 000 ajo-
neuvosta 15 % eli noin 30 000 oli peräi-
sin 1920—30-luvuilta.

Innostus tuottaa tuloksia

Vuoden 1958 lopulla tapasivat toi-
sensa vanhoista autoista kiinnostuneet
Kai Lauri Bremer, Georg von Pfaler,
Dick Antin, Reni Hildeen sekä Art Vir-
mola, jonka tehtäväksi annettiin laatia
perustettavalle kerholle säännöt. Muu-
tama kuukausi myöhemmin, 16. 1.
1959, Suomen Automobiili-Historiallinen Klubi —
Finlands Automobil-His-

SUOMEN VALOKUVAUS KAUPPA- & TEH- DAS-OSAKEYHTIÖN

**Automapiilivaunuja,
Moottoriveneitä.**

(sekä yksittäin sähköllä että bensinillä)

Polkupyöriä.

Sähköllä käyviä

Kelloja!

(Ehdoittomasti varma käynti, ve-
lettävää ainoastaan joka kym-
menes vuosi)

Fonograafeja,

Grafofoneja,

Gramofoneja j. m. e.

Parhaita soitettuja ja laulettuja

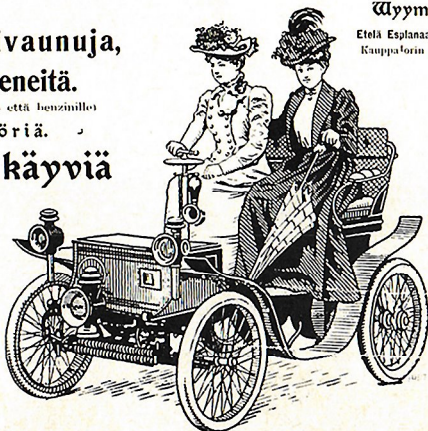
Fonogrammeja!
y. m.

Suomen Valokuvaus Kauppa- & Tehdas-Osakeyhtiön

Myynti: Etelä Esplanatinkatu 2.

Myynti:

Etelä Esplanatinkatu 2.
Kauppatorin tarella.



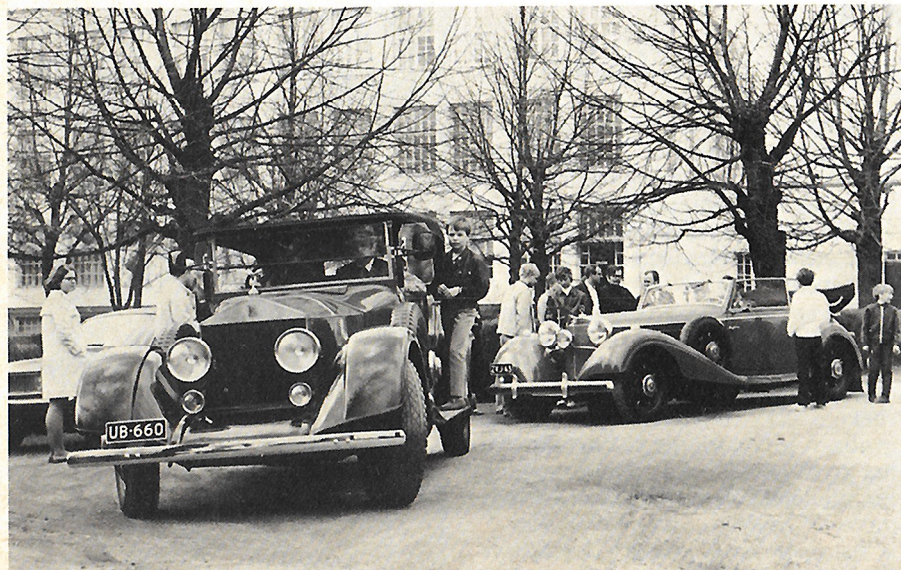
Kolmas automainos Suomessa. Päivälehti 21. 12. 1899.



"Auto 100 vuotta" -tapahtuman näyttely Porin Cotton Clubilla v. 1986.



Historic Racing -ajatuksen toteuttamista Porin juhla-ajoissa v. 1986.



Rolls-Royce Silver Ghost sekä Mercedes-Benz 540 K.

toriska Klubb r.y. perustettiin Helsingissä. Bremer oli kutsunut parisenkymmentä vanhojen autojen ystävää koolle Autokoulu Fagerholmin tiloihin. Sihteeriksi klubille valittiin Georg von Pfaller.

Klubin tehtäviin kuuluu mm. Suomen vanhojen ajoneuvojen säilyttäminen ja kunnostaminen, näyttelyiden ja tapahtumien järjestäminen sekä harrastukseen liittyvän tiedon ja taidon levittäminen ja arkistointi.

Ensimmäinen autonäyttely Suomessa oli klubin vuokraamassa neuvostoliittolaisten entisessä sotilasajoneuvohallissa Porkkalassa, jossa oli parisenkymmentä ajoneuvoa — enemmänkin suojassa kuin näytillä. SA-HK sekä Autojoukkojen Kilta olivat Suomen Automuseosäätiön perustajia 1964. Säätiön toiminnan tuloksena perustettiin 1972 Suomen Automuseo Hämeenlinnaan, jossa se toimii edelleenkin. Autokokoelmaan ovat kuuluneet mm. Mannerheimin omistama Rolls-Royce vm. 1915, Ford A vuodelta 1903 sekä Republic kuorma-auto v. 1916. SA-HK on ollut myös perustamassa Uudenkaupungin Automuseota yhtenä osakkaana.

Klubin lehtinä on toimitettu Autobiilia, joka ilmestyi v. 1963—64, 66—67, 69—79, Autobiili-uutisia v. 72—74 ja 77 sekä vuodesta 1979 alkaen Mobilistia ja Harrasteautoilijaa, myöhemmin Mobilisti, jonka päätoimittajana on alusta alkaen ollut Kai L. Bremer. Nykyisin yhdistyksen tiedotuslehtenä on neljästi vuodessa ilmestyvä Hyrysysmenolainen.

Automobilistien odottamia vuosittaisia tapahtumia ovat Klubin paikalliskerhojen kunkin vuorollaan järjestämä Retkeilyajo kesäkuun alussa, Tampereen kerhon suunnittelema entistämisseminaari tammikuussa, Keski-Suomen Kerhon talviajo helmikuun aikana ja Savon Kerhon Ruska-ajo syyskuuisin.

Vuodenajasta riippumatta mobilisteilla riittää puuhaa rakkaiden ajokkiansa kera. Ellei körötellä liikenteessä, huolletaan ja restauroidaan parasta ystävää. Auton entistäminen vaatii useiden vuosien työn.