

# HISTORIAALLISEN PALO- KALUSTON KULTTUURI- PERINTÖPROSESSI TAPAUSTUTKIMUS PORIN VPK:N ENSIMMÄISESTÄ PALOAUTOSTA

Anni Ruohomäki

Tämä katsaus perustuu artikkeliin, jonka kirjoitin vuonna 2013 julkaistuu Porin VPK:n 150-vuotisesta historiasta kertovaan teokseen *Karhu, kirves ja punainen kukko*. VPK:n historiaa kirjoittaessani havaitsin, että yksi paloauto jätti varjoonsa muun sammutuskaluston. Tämä Benz Gaggenau -merkinen paloauto komeili Porin VPK:n vanhan paloaseman ikkunassa näytteillä ja se oli vuosittain mukana palokunnan yleisötahtumissa. Siitä puhuttiin ja sitä ihailtiin. Tällä Suomen vanhimmalla ajokuntoisella paloautolla oli Porin VPK:lle ja sitä ympäröivälle kaupunkilaisten yhteisölle erityinen merkitys. Tässä katsauksessa kerron erään suomalaisen paloauton elämäntarinan ja kuvaan, miten Porin VPK:n Benz muuttui palonsammutusvälineestä kulttuuriperinnöksi.

## BENZ GAGGENAUN HARTAASTI HARKITTU HANKINTA

Paloautot syntyivät, kun keksittiin yhdistää palopumppu auton moottoriin. Tehokas, kevyt ja nopea sammutusväline, jolla palokunnat pystyivät myös kuljettamaan miehistöä ja kalustoa, mullisti palokuntien toiminnan. Manner-Euroopassa palokunnat ottivat paloautot käyttöönsä 1910-luvulla. Suomen ensimmäisen paloauton<sup>1</sup> hankki Helsingin vakinainen palokunta vuonna

1909. Se oli maan ainoa paloauto vuoteen 1917 asti.<sup>2</sup>

Ennen vuotta 1917 suomalaisilla palokunnilla oli käytössään kaikkiaan noin 50 höyryruiskua, kaksi moottoriruiskua ja yksi autoruisku.<sup>3</sup> Porin VPK:n jäsenien keskuudessa paloauton hankkiminen ei ainakaan virallisten asiakirjojen mukaan vielä 1910-luvulla ollut ajankohtainen kysymys. Sen sijaan runsaasti keskustelua VPK:n kokouksissa herättivät palohälytyksen parantaminen ja vesijohtoverkon rakentaminen kaupunkiin.<sup>4</sup>

Autojen maahantuonti tyrehtyi sodan syttyessä vuonna 1914. Autojen käyttöä rajoitettiin polttoainepulan vuoksi.<sup>5</sup> Niin paloautojen kuin muunkin autoliikenteen varsinainen läpimurto tapahtui Suomessa vasta 1920-luvulla.<sup>6</sup> Samaa tahtia paloautojen kanssa yleistyivät polttomoottoriruiskut, joita palokunnat kuljettivat hevosilla tai autoilla. Ensimmäisenä Suomessa moottoriruiskun hankki Uusikaupunki vuonna 1908.<sup>7</sup>

Porin VPK alkoi suunnitella moottoriruiskun hankkimista vuonna 1919. Palokunta harkitsi vielä tuolloin, ostaisiko se hevosella vai autolla kuljetettavan ruiskun. Hankintaa varten palokunta perusti pohjarahaston, jota se kartutti mm. oman klubitoimikuntansa järjestämien iltamien avulla.<sup>8</sup> Alkuvuodesta 1920 VPK:n hallitus keskusteli kokouksissaan moottoriruiskun hankkimisesta, mutta lykkäsi ostoa mm. siksi, että se halusi odottaa rahakurssin laskemista.<sup>9</sup> Lokakuussa kauppias Lauri Lindroos esitteli VPK:n hallitukselle sekä autoruiskun että hevosilla kuljetettavan moottoriruiskun piirustuksia. Autoruisku oli tulossa Helsinkiin Benzin tehtaasta Saksasta. Sen vesiteho oli 1000 minuuttilitraa ja hinta 175 000 markkaa. Koska VPK:lla ei ollut varoja kummankaan ruiskun hankkimiseen, palokunnan hallitus päätti kääntyä asiassa kaupungin palotoimikunnan puoleen.<sup>10</sup> Kaupunginvaltuusto myönsi VPK:n moottoriruiskurahas-



VPK:n jäsenet yhteiskuvassa Benzin kanssa Palokunnantalon edustalla vuoden 1922 tienoilla.  
Kuva: Satakunnan Museon kokoelmat.

toon vuosittain 10 000 markkaa seuraavina viitenä vuotena.<sup>11</sup>

Kesällä 1921 VPK:n hallitus oli päätenyt siihen, että se halusi ostaa nimenomaan paloauton eikä hevosilla kuljetettavaa moottoriruiskua. Kaupungin myöntämä avustus ei yksin riittänyt kalliiseen hankintaan, joten Porin VPK:n hallitus alkoi neuvotella autoruiskun ostosta yhdessä Porin kaupungin kanssa. Kaupungin rahatoimikamari päätti, että autoruisku ostettaisiin kaupungin omistukseen, mutta annettaisiin Porin VPK:n käyttöön.<sup>12</sup> Kaupunginvaltuusto varasi tarkoitukseen 200 000 markkaa. Summaan sisältyi valtuuston VPK:n moottoriruiskurahastoon myöntämä 50 000 markkaa sekä VPK:n rahastoon keräämä 7500 markkaa. Lisäksi summaan sisältyivät lahjoitukset, jotka VPK saisi paloapuyhtiöiltä ja mahdollisesti muualtakin.<sup>13</sup>

Porin VPK:n hallitus ja kaupungin palotoimikunta saivat tehtäväkseen hankkia hintatarjouksia sopivista autoruiskuista.<sup>14</sup> Kolmihenkinen komitea, jossa oli VPK:n hallituksen, kaupungin palotoimikunnan ja rahatoimikamarin edustajat, matkusti Helsinkiin tutustumaan erilaisiin paloautoihin.<sup>15</sup> Toiminimi Hans Koch & Co tarjosi komitealle samanlaista Benz-ruiskua, jota se oli aikaisemmin tarjonnut VPK:lle. Ruisku oli nyt saatavana 1000 metrin letkuineen 200 000 markalla. Helsingin VPK antoi siitä komitealle hyvät suositukset. Vaihtoehtona komitea harkitsi myös Daimler-Mercedes -merkkistä autoruiskua, mutta totesi sen Porin oloihin liian suureksi ja kalliiksi. VPK:n hallituksen, rahatoimikamarin ja palotoimikunnan yhteinen kokous päätti tehdä kaupan Benz-ruiskusta. Hankintaa avustivat Kaupunkien Yleinen Paloapuyhtiö,

palovakuutusyhtiöt Fennia ja Pohjola sekä Teollisuuden harjoittajain Paloapuyhtiö. Palovakuutusyhtiö Imatra lupautui antamaan Porin VPK:lle 50 000 markan lainan, jonka takajaajaksi tulisi Porin kaupunki.<sup>16</sup>

Benz Gaggenau saapui Poriin tavarajunnalla Helsingistä 17.10.1921.<sup>17</sup> *Satakunnan Kansa* uutisoi paloautolle muutama päivä myöhemmin tehdystä tarkastuksesta: ”Ruisku, joka on tunnetun saksalaisen Koebe-tehtaan tekoa, suoritti kokeensa erinomaisen hyvin, jopa yli odotustenkin. Ensinnäkin kokeiltiin 50 metrin letkupituudella ja saavutti vesisuikku tällöin 40 mtr. korkeuden. Wedenpaine oli niin voimakas, että tarvittiin 3 miestä ennenkuin saatiin suikkuputki pysymään kurissa. Myöhemmin kokeiltaessa 1000 metrin pituisella letkulla oli suikun pituus 23 metriä. Ruisku on viimeisintä mallia ollen se varustettu sähkövalolla, lämmityslaitteella, mikä tavellakin pitää sen lämpimänä, y.m. mukavuussilla.”<sup>18</sup> Tarkastajien mukaan paloauto täytti

sille asetetut ehdot, joten kauppa sai lopullisen vahvistuksen.<sup>19</sup> Benz ostettiin VPK:n nimiin, mutta kaupungin omistukseen.<sup>20</sup> Lopullisen välikirjan eli Benziä koskevan keskinäisen sopimuksensa kaupungin rahatoimikamari ja Porin VPK allekirjoittivat 26.6.1923.<sup>21</sup>

## BENZ SAA SEURAA – 1920-LUVUN AUTOHUUMA TAVOITTAÄ PALOKUNTALAISET

Porin VPK perusti Benziä varten autoruiskukomppanian, jonka päälliköksi tuli Lauri Lindroos. Lindroos valitsi komppaniaan miehiä, joille auton käyttö oli ennestään tuttua. Vuoden 1921 lopulla komppaniaan kuului 20 jäsentä. Autokomppanian miehet pääsivät tositoimiin Benzin kanssa ensimmäisen kerran marraskuussa, kun kauppias

Kolmannet yleiset palopäällikkökurssit järjestettiin Porissa 26.6.–6.7.1929. Benz on kuvassa oikealla ja vasemmalla on Porin kaupungin ostama hiilihapporuiskulla varustettu Ford. Kuva: Satakunnan Museon kokoelmat.





Wahlroosin talo syttyi tuleen. Rakennus ehti palaa melkein kokonaan, sillä sammutustöitä hidasti vedenpuute. Palomiehet onnistuivat kuitenkin suojelemaan ympärillä olleet rakennukset tulelta, kun he saivat Benzin toimimaan vedennostokoneena Kokemäenjoen rannassa.<sup>22</sup> Seuraavana vuonna palokunta käytti Benziä ainakin palossa, joka sattui apteekkarin leski Lempi Widblomin talossa. VPK:n vuosikertomuksen kirjoittaja kuvaili Benzin osuutta palon sammutuksessa lyhyesti ja ytimekkäästi: ”*W.P.K:n automobiiliruisku oli sammutustyössä hyvin tehokas tekijä.*”<sup>23</sup>

Porissa ei ollut vielä 1920-luvullakaan kunnallista vesijohtoverkkoa. Paloautossa täytyi olla paljon letkua, jotta saatiin vettä palopaikalle lähimmästä palokaivosta tai

joesta. Autoon rakennutettiin vuonna 1922 erityinen letkulaatikko, joka asennettiin auton ylle telineiden varaan.<sup>24</sup> VPK:n pitkäaikainen jäsen Kalevi Lampioinen muisteli 1980-luvulla Satakunnan Kansalle antamassaan haastattelussa Benzin kanssa tehtyjä palonsammutustöitä: ”*Saattoi siellä olla kaksi kilometriä kolmen tuuman letkua välillä ja hyvin jaksoi Gaggenauun pumppu syöttää.*”<sup>25</sup>

Porin kaupunki päättiksesäällä 1924 hankkia VPK:n käyttöön hiilihappopaineella toimivalla vesisäiliöllä varustetun paloauton.<sup>26</sup> Palokunta sai Ford-merkkisen paloauton käyttöönsä seuraavana vuonna. VPK:n vuosikertomuksen mukaan uusi paloauto vastasi hyvin sille asetettuja odotuksia: ”*3. päivä joulukuuta k:lo puoli 12 ei ollut hälytystä, mutta kylläkin tulipalo. Tuli oli syttynyt kauppias Yrjö*

VPK:lla oli vuonna 1929 jo neljä paloautoa. Lisäksi käytössä oli edelleen vuonna 1901 hankittu höyryruisku. Kuva: Porin VPK:n kokoelmat.



*Tuuloksen liikkeessä uhaten jo häätää väen pihalle, mutta kauppias Tuulos, ollen autokomppanian varapäällikkö, toimitutti nopeasti paikalle hiilihapposäiliöruiskun, eikä sen jälkeen punainen kukko enää kauaa asioinut siinä liikkeessä. Näin autokomppanian miehet häätävät itse tuholaisen nurkeistaan.”<sup>27</sup>*

Myös VPK:n pelastusosaston III komppania olisi halunnut käyttöönsä auton vuonna 1924, mutta asia ei edennyt keskustelua pidemmälle.<sup>28</sup> Helmikuussa 1926 asia nousi uudelleen esiin VPK:n hallituksen kokouksessa. Kokouksen sihteeri merkitsi pöytäkirjaan: ”Muuten katsoi ballinto ajanvaatimukset nykyaikana kehittyneen siihen mittaan, että hevosten vetämistä palosammutusvälineistä on jo aika kääntyä voimavaunujärjestelmään joten komppanian ehtoittama voimavaunu hankitaan jo kuluvan vuoden aikana, jos se vaan raha-asioin vuoksi suinkin on mahdollista.”<sup>29</sup> Merkintä kuvastaa hyvin 1920-luvulle ominaista autokuumetta: 1920-luvun kuluessa autojen lukumäärä kasvoi yli 30 000:n.<sup>30</sup> Ihmiset kokivat autoliikenteen kasvun vääjäämättömästi eteneväksi prosessiksi: auto oli tulevaisuuden liikenneväline.<sup>31</sup>

Sammutusosaston III komppania sai luopua vanhasta käsiruiskustaan syksyllä 1927. VPK hankki komppanian käyttöön Ford-merkkisen autoruiskun ja varusti sen G. A. Serlachius Oy:n Mäntän tehtaan valmistamalla keskipakoispumpulla.<sup>32</sup> Vuonna 1929 VPK osti Lauri Järvelinin autokorjaamolta Tampereelta International-merkkisen autoruiskun.<sup>33</sup> Siinä oli 45 hv:n moottori ja kiinteä pumppu, jonka teho oli 1100–1400 litraa minuutissa. VPK teetti autoon Waseniuksen palokalustotehtaalla hiilihappopaineella varustetun 550 litraa vetävän vesisäiliön. Korin valmisti Tampereen autokoritehdas.<sup>34</sup> Uusien ja tehokkaiden paloautojen hankkimisesta huolimatta Benz oli edelleen VPK:lle tärkeä sammutusväline. Esimerkiksi vuonna 1929, kun Kiilholman sahalla sattui uhkaava tulipalo, VPK:n miehet riensivät paikalle Benzillä ja saivat sam-

mutetuksi valtavan lautatarhapalon.<sup>35</sup>

Vuosien 1929 ja 1930 vaihteessa VPK teetti Benziin monia kauan kaivattuja uudistuksia. Autoon hankittiin nosturi, kolmet jatkotikkaat, tuulilasi ja tuulilasinyyhkijät. Ruiskun moottori korjautettiin ja umpikumirenkaat vaihdettiin ilmakumirenkaisiin.<sup>36</sup> Täysin sileät umpikumirenkaat olivat olleet todella liukkaat lumisilla ja jäisillä teillä. Takapyöriin laitettavat vahvat lumiketjut olivat parantaneet ajettavuutta jonkin verran. Ilmakumirenkaiden asentaminen toi huomattavan parannuksen auton ajettavuuteen. Entinen palomies Jorma Kallionpää kommentoi renkaiden vaihtoa muistelmissaan vuonna 1994: ”Operaatio kannatti. Benz oli täysin muuttunut täryyrästä autoksi”.<sup>37</sup>

Sammutusosaston II komppania sai auton käyttöönsä maaliskuussa 1930, kun Kaupunkien Yleinen Paloapuyhdistys lahjoitti VPK:lle Chevrolet-merkkisen letkujen- ja miehistönkuljetusauton.<sup>38</sup> Kaksi vuotta myöhemmin Porin VPK:n autojen määrä nousi jo kuuteen, kun palokunta osti tullihuutokaupasta käytetyn Chevrolet kuorma-auton ja hankki siihen kannettavan Esa-moottoriruiskun.<sup>39</sup> Vuonna 1935 kaupunkiin saatiin vihdoinkin kunnallinen vesijohtoverkko, mikä helpotti palokunnan työtä merkittävästi. Myös Benzin ajettavuus parani, kun sen painava letkulaatikko voitiin tarpeettomana poistaa.<sup>40</sup>

Talvisodan alkaessa Porin sodan ajan palokunta otti Benzin käyttöönsä. Sodan ajan palokunta oli muodostettu lähialueiden vapaaehtoisten palokuntien miehistöstä ja kalustosta, jotka oli jaettu viidelle paloasemalle ja kolmelle apuasemalle. Sen käytössä oli yhteensä noin 100 autoa.<sup>41</sup> Benz kuului paloasema III kalustoon. Aseman toimialuetta olivat kaupungin 6. ja 10. osa ja sen päällikkönä toimi Porin VPK:n jäsen Väinö V. Kyhä.<sup>42</sup> Myös jatkosodan aikana Benz oli osa paloasema III kalustoa.<sup>43</sup> Sodan päättyttyä Porin VPK sai Turun ja Porin läänin Palokuntain Lääninliitolta lahjoituk-



Autoruiskukompanian miehet poseerasivat Benzin kanssa paloaseman edustalla 1930-luvulla.  
Kuva: Satakunnan Museon kokoelmat.

sena kuorma-auton, jonka kalustoon kuului auton perään kiinnitettävä Api-merkkinen moottoriruisku ja kannettava moottoriruisku sekä paineletkua, pystyputkia, jakoliittimiä, suihkuputkia ym. kalustoa.<sup>44</sup>

### AUTOTALLIN PERUKOILTA NÄYTEIKKUNALLE – BENZIN MATKA TARPEETOMAKSI JÄÄNEESTÄ PALONSAMMUTUSVÄLINEESTÄ TÄRKEÄKSI OSAKSI YHTEISÖN KULTTUURIPERINTÖÄ

1940-luvun lopulla Porin VPK käytti Benziä yhä harvemmin. Palomiehet ottivat sen mukaansa ainoastaan suurpalojen sammuksiin.<sup>45</sup> Myöskään Porin vakinainen palokunta ei tarvinnut Benziä, vaikka koko VPK:n kalusto oli periaatteessa sen käytössä vuonna 1936 tehdyn sopimuksen<sup>46</sup> nojalla.<sup>47</sup> 1950-luvun puolivälissä Porin VPK:n ja vakinaisen palokunnan yhteisessä autotallissa alkoi olla ahdasta ja paloautot siirrettiin uuteen järjestykseen. Benz joutui

tallin perälle pylvään taakse. Sen sieltä ulos ajaminen oli hankalaa ja mahdollista vasta sen jälkeen, kun kaikki muu kalusto oli ajettu edestä pois.<sup>48</sup> Viimeinen tulipalo, jonka sammutukseen Benz otti osaa, sattui Porin Paperitehtaalla elokuussa 1955.<sup>49</sup> Tämän jälkeen Benziä ei enää mainita VPK:n hälytyskertomuksissa.

Vuonna 1956 VPK osti uuden Ford-merkkisen paloauton, joka viimeistään teki Benzin tarpeettomaksi.<sup>50</sup> Seuraavan vuoden keväällä Porin kaupunki luovutti Benzin Porin VPK:n omistukseen virallisessa luovutustilaisuudessa Porin paloasemalla.<sup>51</sup> Luovutus merkitsi käytännössä sitä, että Benzin säilyttäminen ja kunnossapito jäivät VPK:n vastuulle.<sup>52</sup>

Kolme vuotta luovutustilaisuuden jälkeen Benzin kohtalo oli vaakalaudalla, kun VPK:n hallituksen puheenjohtaja otti yhteyttä Mercedes Benz -maahantuojaliikkeen ja tiedusteli sen kiinnostusta Benzistä tehtävään vaihto- tai muuhun kauppaan.<sup>53</sup> Samaan aikaan VPK:n hallitus suunnitteli



myös höyryruiskun myymistä<sup>54</sup>, mutta kauppoja ei lopulta syntynyt kummastakaan ruiskusta. VPK:n hallituksen halukkuus Benzin myymiseen selittyi taloudellisten syiden lisäksi sillä, että 1950- ja 1960-lukujen vaihteessa 1920- ja 1930-luvulla valmistuneita autoja ei juuri arvostettu ainakaan muualla kuin pienissä asiaan vihkiytyneissä harrastajapiireissä.<sup>55</sup> Auto alkoi 1960-luvulla jo olla suurten massojen liikenneväline.<sup>56</sup> VPK:n hallitus piti Benziä arkisena ja tarpeettomana tavarana, joka voitiin myydä pois.

1960-luvun lopulla Benzille alkoi kuitenkin olla uudenlaista kysyntää. Vuonna 1969 se vuokrattiin kuljettajineen 100 markalla Satakunnan Osuuskaupan mainosajoon.<sup>57</sup> Vuonna 1974 VPK:n hallitus käsiteli A. Pakulan kirjelmän, jossa hän tarjoutui ostamaan Benzin 12000 markalla. Hallitus hylkäsi tarjouksen summan pienuuden takia.<sup>58</sup> Seuraavana vuonna VPK harkitsi marraskuun kokouksessaan Benzin vaihtoa uuteen Mercedes Benz sammutusautoon. Kokous hyväksyi vaihdon yksimielisesti.<sup>59</sup>

Jälkeenpäin päätös aiheutti kuitenkin vastustusta VPK:n jäsenien keskuudessa. Esimerkiksi soittokunnan jäsen Arne Kekki piti VPK:n kokouksessa puheenvuoron, jossa hän painotti, että Benziä ei saanut missään tapauksessa myydä.<sup>60</sup> Symboliarvo oli alkanut muodostua.

Teollista kulttuuriperintöä tutkineen Anna Sivulan mukaan monien vanhojen teollisuusympäristöjen kulttuuriperintöprosessin sysäsi 1970-luvulla liikkeelle pelko teollisuushistorian muistomerkkien häviämisestä. Vanhoja tuotantorakennuksia alettiin hyväksyä julkisesti tunnustettujen suojelukohteiden joukkoon 1970-luvun puolivälissä.<sup>61</sup> Palokuntalaiset olivat havahtuneet siihen, että olivat vaarassa menettää yhteisön menneisyydestä muistuttavan historiallisen esineen. Benz muistutti palokuntalaisia pelkällä olemassaolollaan siitä, millaista palomiesten työ oli ollut 50 vuotta aikaisemmin.

Benzin tapauksessa on kyse paikallisesta ja pienimuotoisesta kulttuuriperintöprosessista, jossa valintoja teki pieni yhteisö.



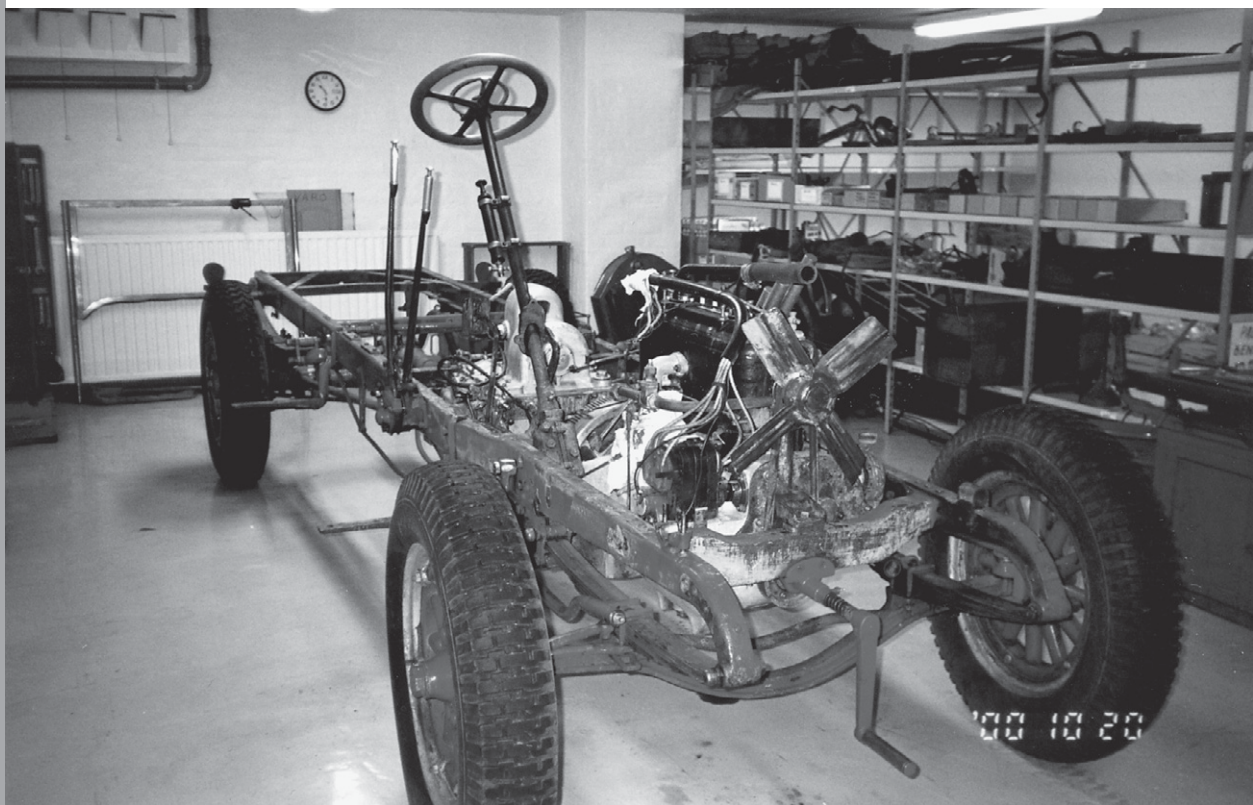
Benz oli 1990-luvulla mukana myös Anttilan mainosajossa. Etualalla joulupukin seurassa on VPK:n jäsen Matti Kraapo. Kuva: Porin VPK:n kokoukset.

Yksityisten kulttuuriperintöprosessien käytövoimana ovat ihmisten tunteet, muistot ja kokemukset.<sup>62</sup> Tuskin kovin monella Benzin myymistä vuonna 1975 vastustaneista palokuntalaisista oli omakohtaisia kokemuksia kyseisen paloauton käytöstä, mutta heistä useimmat tunsivat varmasti ainakin siihen liittyviä tarinoita. Yksi tällainen tarina kertoo VPK:n iskujoukon lähdöstä paloasemalta palonsammutukseen: ”Yrjö Jyrämä saapui ensin paloasemalle, sitten Verner Söderling ja muutama muu, joten Benz saatiin miehitettyä. Jyrämä oli kuskina ja Söderling, jonka lempinimi oli Venkeku, istui pelkääjän paikalla. Auto laitettiin käyntiin ja lähdettiin ajamaan. Noin kymmenen metriä eteenpäin päästyä Benzin moottori teki lakon ja auto pysähtyi. Sekunnin kuskit katsoivat toisiaan. Venkeku tunnetulla kovalla äänellään kysyi Jyrämältä: Avasiks sää benssiinikraanan? Avasin, kuului vastaus. Venkeku hyppäsi alas autosta, huusi mennessään: Mää avasin kans, ja

loikkasi auton sivulaatikolle ja ankaisi jälleen mainitun banan, jossa oli vain kaksi asentoa. Sitteen lähdettiin.”<sup>63</sup>

Vuonna 1976 VPK:n naisosaston palokuntalaisille teettämiin t-paitoihin painettiin Benzin kuva.<sup>64</sup> Autovanhuksesta oli tullut yhteisön identiteettiä, yhteenkuuluvuutta ja historiatietoisuutta vahvistava symboli. 1990-luvulle tultaessa Benz oli jo vakiinnuttanut asemansa. Kukaan ei enää ehdotellut sen myymistä, päinvastoin. Vuonna 1994 VPK muutti Benzin museoajoneuvoksi<sup>65</sup> ja lainasi sitä Satakunnan Mobilistien näyttelyyn.<sup>66</sup> Satakunnan Mobilistit tekivät Benziin talkootyönä mittavan moottoriremontin.<sup>67</sup> Kesällä 2000 VPK:n hallitus päätti, että Benz entisöitäisiin.<sup>68</sup> Tavoitteena oli saada autovanhus kuntoon VPK:n 140-vuotisjuhlaan mennessä.<sup>69</sup> Porin VPK oli hyvin tyyppillinen yhteisö siinä mielessä, että 2000-luvun alussa sekä julkisyhteisöt

Entisöinnin yhteydessä selvisi Benzin monien tankkien salaisuus. Yhtä tankkia oli luultu öljytankiksi, mutta sinne pitikin laittaa moottorin käynnistämiseen tarvittavaa benssiä. Polttoaineena Benzissä käytettiin petroolia. Auto oli varustettu alkuperäisillä 12 voltin sähkölaiteilla ja siinä oli sekä akkuettä magneettosytytys. Jarrut vaikuttivat ainoastaan takapyöriin. Kuva: Porin VPK:n kokoelmat.







Benz herätti ihastusta Porin VPK:n ruiskunäytöksessä 5.6.2013 palokunnan 150-vuotisjuhla viikolla Porin Etelärannassa. Vasemmalla VPK:n isännöitsijä Petri Vinberg. Kuva: Florin Baci. Anni Ruohomäen kokoelma.

että erilaiset etniset ja ammatilliset ryhmät, yhteisöt ja yhdistykset säilyttivät aktiivisesti omaa identiteettiään tukevaa aineellista ja aineetonta todistusaineistoa omasta historiastaan.<sup>70</sup>

Ennen entisöinnin aloittamista Satakunnan Mobilistien Veikko Pykilä ja Matti Vihervirta kunnostivat Benzin moottorin. Entisöintiprojektiin osallistuivat Porin VPK:n jäsenistä Petri Vinberg ja Matti Kraapo sekä Porin palolaitokselta Jarmo Haapanen, Ismo Uusitalo, Ilkka Vastamaa, Kauko Sarekivi, Pentti Mattila, Esa Raisio ja Ilkka Koski.<sup>71</sup> Ensimmäiseksi työkseen entisöijät purkivat Benzin osiin. He hiekkapuhalsivat auton alustan ja osat, suojasivat ne ruos-

teenestomaalilla ja maalasivat ne mahdollisimman tarkoin alkuperäistä punaista väriä vastaaviksi. He kävivät auton tekniikan läpi ja kunnostivat sitä tarvittavilta osin. Kallein osa uusitussa Benzissä oli jäähdyttäjä, joka teetettiin Englannissa. Kunnostettuaan Benzin pumpun, entisöijät kokeilivat sitä ja totesivat sen tehoksi 800 minuuttilitraa. Se vastasi monien vuonna 2010 käytössä olleiden moottoriruiskujen tehoa. Lopuksi vuorossa oli vielä hytin maalaus ja kumipalotoimisen torven paikoilleen laittaminen. Alkuperäinen torvi oli kadonnut, mutta Ilkka Vastamaa löysi vastaavan pariisilaiselta kirpputorilta. Benzin alkuperäiset työkalut ja lääkelaukku olivat säilyneet tallella, mutta

minkäänlaista käyttäjän käsikirjaa ei etsinöistä huolimatta löytynyt.<sup>72</sup>

Entisöinti valmistui suunnitelmien mukaisesti vuonna 2003.<sup>73</sup> Sen jälkeen Benz oli monessa mukana. Esimerkiksi vuonna 2006 se oli Suomen Pelastusalan Keskusjärjestön 100-vuotisparaatissa.<sup>74</sup> Samana vuonna se ylsi hopeasijalle *Pelastustieto*-lehden lukijoilleen järjestämässä kaikkien aikojen paloautoäänestyksessä.<sup>75</sup> Benz on päässyt mukaan myös esimerkiksi VPK:n jäsenten hääkuviin.<sup>76</sup> Lisäksi se on ollut mukana joka viides vuosi järjestettävässä VPK:n juhlaparaatissa ja sään salliessa myös VPK:n jokavuotisella laskiaismarssilla.<sup>77</sup> Vuonna 2007 VPK remontoi vanhan paloaseman tiloja ja otti niistä yhden kolmasosan omaan käyttöönsä. Remontin valmistuttua helmikuussa 2008 Benz sai säilytyspaikan tallin paraatipaikalta suuren ikkunan edestä. VPK nimesi tallin päätähtensä mukaan Benzin Talliksi ja asensi ikkunan yläpuolelle kohdevalaisimet, jotta Benz olisi pimeälläkin ohikulkijoiden ihailtavissa.<sup>78</sup>

Se, että Benz päätyi osaksi Porin VPK:n kulttuuriperintöä, on osittain sattumaa. Jos joku olisi 1960-luvulla tai 1970-luvun alussa tarjonnut autosta riittävän paljon, se olisi myyty pois. 1970-luvun puolivälissä tapahtui kuitenkin käänne, kun palokuntalaiset havahtuivat siihen, että palokunnan menneisyydestä muistuttava vanha paloauto oli ainutlaatuinen ja säilyttämisen arvoinen. Menetyksen pelko sysäsi liikkeelle prosessin, jossa vanha palonsammutusväline ja siihen liittyvät tarinat kietoutuivat yhteisön sisäisten neuvottelujen tuloksena yhä tiukemmin sen identiteettiin ja tietoisuuteen omasta menneisyydestään. Myös minä osallistuin tähän prosessiin tutkijana, kun kirjoitin Benzistä artikkelin palokunnan historia-teokseen.

Anni Ruohomäki, FM, työskentelee projektitutkijana Turun yliopiston Historian, kulttuurin ja taiteiden tutkimuksen laitoksen *Merikarviaalaisten historiaa 1800-luvun lopulta 2000-luvulle* -hankkeessa.

<sup>1</sup> Suomen ensimmäinen paloauto oli sähköauto, joka toimi akkuparistolla. Yhdellä latauksella auto kulki 25 kilometrin matkan ja sen maksiminopeus oli 35 kilometriä tunnissa. Ks. Nuoreva 1980, 120.

<sup>2</sup> Nuoreva 1980, 120, 122–123.

<sup>3</sup> Juuti 1993, 57.

<sup>4</sup> Pöytäkirja tehty Porin W.P.K:n Johtokunnan kokouksessa palokunnan talolla helmikuun 24 päivänä 1914, PvpkA, Johtokunnan pöytäkirjat 1908-1921 Cb:1.

<sup>5</sup> Nuoreva 1980, 122-123.

<sup>6</sup> Saarinen 1972, 362-363; Nuoreva 1980, 23.

<sup>7</sup> Juuti 1993, 57.

<sup>8</sup> Pöytäkirja tehty Porin W.P.K:n Johtokunnan kokouksessa elokuun 20 päivänä 1919; Pöytäkirja tehty Porin W.P.K:n Hallinnon kokouksessa palokunnan talolla tammikuun 4 p:nä 1920, PvpkA, Johtokunnan pöytäkirjat 1908-1921 Cb:1.

<sup>9</sup> Pöytäkirja tehty Porin W.P.K:n Hallinnon kokouksessa Palokunnantalolla helmikuun 10 päivänä 1920; Pöytäkirja tehty Porin W.P.K:n Hallinnon kokouksessa maaliskuun 12 päivänä 1920, PvpkA, Johtokunnan pöytäkirjat 1908-1921 Cb:1.

<sup>10</sup> Pöytäkirja tehty Porin V.P.K:n Hallinnon kokouksessa kaupungin Raatihuoneella lokakuun 21 p:nä 1920, PvpkA, Johtokunnan pöytäkirjat 1908-1921 Cb:1.

<sup>11</sup> Pöytäkirja tehty Porin V.P.K:n Hallinnon kokouksessa Palokunnantalolla tammikuun 10 p:nä 1921, PvpkA, Johtokunnan pöytäkirjat 1908-1921 Cb:1.

<sup>12</sup> Pöytäkirja 3.6.1921, PoriA, Porin Rahatoimikamarin pöytäkirjat 1921 I.

<sup>13</sup> Pöytäkirja 21.6.1921. Liite: 23, PoriA, Porin Rahatoimikamarin pöytäkirjat 1921 I.

<sup>14</sup> Pöytäkirja 21.6.1921. Liite: 23, PoriA, Porin Rahatoimikamarin pöytäkirjat 1921 I.

<sup>15</sup> Pöytäkirja 8.7.1921, PoriA, Porin Rahatoimikamarin pöytäkirjat 1921 II.

<sup>16</sup> Pöytäkirja Porin kaupungin Rahatoimikamarin, Palokomissionin ja Vapaaehtoisen palokunnan Hallinnon yhteisestä kokouksesta 13.7.1921, PoriA, Porin Rahatoimikamarin pöytäkirjat 1921 II.

<sup>17</sup> Pöytäkirja tehty Porin W.P.K:n Hallinnon kokouksessa lokakuun 17 p:nä 1921, PvpkA, Johtokunnan pöytäkirjat 1908-1921 Cb:1.

<sup>18</sup> Satakunnan Kansa 20.10.1921 Poriin ostettu auto-ruisku.

<sup>19</sup> Pöytäkirja Porin kaupungin Rahatoimikamarin, Palokomissionin ja Vapaaehtoisen palokunnan Hallinnon yhteisestä kokouksesta 20.10.1921, PoriA, Porin Rahatoimikamarin pöytäkirjat 1921 II.

<sup>20</sup> Pöytäkirja tehty Porin W.P.K:n Hallinnon kokouksessa kesäkuun 16 päivänä 1922, PvpkA, Hallinnon pöytäkirjat 1922-1927 Cb:2; Pöytäkirja 18.6.1923, PoriA, Porin Rahatoimikamarin pöytäkirjat 1923.

<sup>21</sup> Pöytäkirja tehty Porin W.P.K:n hallinnon kokouksessa 8 päivä tammikuuta 1932, Liite: Välikirja

26.6.1923 (jäljennös), PvpkA, Hallinnon pöytäkirjat 1930-1932 Ca:4.

<sup>22</sup> Kertomus Porin Wapaaehtoisen Palokunnan vaikutuksesta toimivuonna tammikuun 1. päivästä 1921 tammikuun 1. päivään 1922, PvpkA, Kokousten pöytäkirjat ja osastoiden toimintakertomukset 1913-1926 Ca:1.

<sup>23</sup> Kertomus Porin Wapaaehtoisen Palokunnan vaikutuksesta toimivuonna tammikuun 1. päivästä 1922 tammikuun 1. päivään 1923, PvpkA, Kokousten pöytäkirjat ja osastoiden toimintakertomukset 1913-1926 Ca:1.

<sup>24</sup> Pöytäkirja tehty Porin W.P.K:n Hallinnon kokouksessa Palokunnan talolla heinäkuun 25 päivänä 1922, PvpkA, Hallinnon pöytäkirjat 1922-1927 Cb:2.

<sup>25</sup> Satakunnan Kansa 3.6.1988 VPK:lainen tulta päin vaikka pyhävaatteissa.

<sup>26</sup> Satakunnan Kansa 17.11.1929 Porissa on palosammutustoimi lyhyessä ajassa kehittynyt ripeästi ja on nyt korkealla tasolla.

<sup>27</sup> Kertomus Porin Wapaaehtoisen Palokunnan toiminnasta tammikuun 1. päivästä 1925 tammikuun 1. päivään 1926, PvpkA, Kokousten pöytäkirjat ja osastoiden toimintakertomukset 1913-1926 Ca:1.

<sup>28</sup> Pöytäkirja tehty Porin W.P.K:n Hallinnon kokouksessa 20 p:nä maaliskuuta 1924 kunnan talolla, PvpkA, Hallinnon pöytäkirjat 1922-1927 Cb:2.

<sup>29</sup> Pöytäkirja tehty Porin W.P.K:n Hallinnon kokouksessa 5 päivä helmikuuta 1926, PvpkA, Hallinnon pöytäkirjat 1922-1927 Cb:2.

<sup>30</sup> Försti 2010, 282.

<sup>31</sup> Bergholm 2001, 73.

<sup>32</sup> Kertomus Porin W.P.K:n toiminnasta vuoden 1927 tammikuun 1 päivästä vuoden 1928 tammikuun 1 päivään, PvpkA, Kokousten pöytäkirjat ja osastoiden toimintakertomukset 1926-1932 Ca:2.

<sup>33</sup> Pöytäkirja tehty Porin W.P.K:n keskustelukokouksessa 11 päivä lokakuuta 1929, PvpkA, Kokousten pöytäkirjat ja osastoiden toimintakertomukset 1926-1932 Ca:2.

<sup>34</sup> Kertomus Porin W.P.K:n toiminnasta vuoden 1929 tammikuun 1:stä p:stä vuoden 1930 tammikuun ensimmäiseen päivään, PvpkA, Kokousten pöytäkirjat ja osastoiden toimintakertomukset 1926-1932 Ca:2.

<sup>35</sup> Kertomus Porin W.P.K:n toiminnasta vuoden 1929 tammikuun 1:stä p:stä vuoden 1930 tammikuun ensimmäiseen päivään, PvpkA, Kokousten pöytäkirjat ja osastoiden toimintakertomukset 1926-1932 Ca:2.

<sup>36</sup> Kertomus Porin Wapaaehtoisen Palokunnan toiminnasta vuoden 1930 tammikuun 1 päivästä vuoden 1931 tammikuun 1 päivään, PvpkA, Kokousten pöytäkirjat ja osastoiden toimintakertomukset 1926-1932 Ca:2.

<sup>37</sup> Jorma Kallionpään muistelmia 1994, PvpkA.

<sup>38</sup> Kertomus Porin Wapaaehtoisen Palokunnan toiminnasta vuoden 1930 tammikuun 1 päivästä

vuoden 1931 tammikuun 1 päivään, PvpkA, Kokousten pöytäkirjat ja osastoiden toimintakertomukset 1926-1932 Ca:2.

<sup>39</sup> Kertomus Porin Wapaaehtoisen Palokunnan toiminnasta vuoden 1932 tammikuun 1 päivästä vuoden 1933 tammikuun 1 päivään, PvpkA, Kokousten pöytäkirjat ja osastoiden toimintakertomukset 1932-1940 Ca:3.

<sup>40</sup> Matti Kraapon haastattelu 16.11.2010; Pöytäkirja tehty Porin W.P.K:n hallinnon kokouksessa 13 päivä toukokuuta 1935, PvpkA, Hallinnon pöytäkirjat 1932-1936 Cb:5. Jorma Kallionpää ja Matti Kraapo keskustelevat valokuvista 6.3.1996, PvpkA.

<sup>41</sup> Vuosikertomus Porin V.P.K:n 77 vuotistoimikaudelta 1/1 - 31/12 1940, PvpkA, Kokousten pöytäkirjat ja osastoiden toimintakertomukset 1940-1949 Ca:4; Kertomus Porin sodan ajan palokunnan toiminnasta 13/10.1939-13/3.1940, PoriA, Palotoimen asiakirjoja:sisältää ohjeita, henkilöstö-, kalusto- ja tililisteja, sopimuksia, pöytäkirjoja jne. 1850-1940: Porin sodan ajan palontorjuntaesikunnan pöytäkirjat liitteineen 13.10.1939-13.3.1940 Hb:1.

<sup>42</sup> Palolautakunta [Luovutuskirja] Porissa 31.10.39, PoriA, Porin Palolautakunnan pöytäkirjat 1938-8/11-1941.

<sup>43</sup> Karlsson 1983, 90-91.

<sup>44</sup> Kertomus Porin Vapaaehtoisen Palokunnan toiminnasta 1 p:stä tammikuuta 31 p:ään joulukuuta 1944, PvpkA, Kokousten pöytäkirjat ja osastoiden toimintakertomukset 1940-1949 Ca:4.

<sup>45</sup> Pöytäkirja Porin VPK:n päällikkökunnan kokouksesta 24.1.1949, PvpkA, Kokousten pöytäkirjat ja osastoiden toimintakertomukset 1940-1949 Ca:4.

<sup>46</sup> Vuonna 1933 säädetyn palolain mukaan kaupungilla oli oltava tietty valmius tulipalojen sammuttamiseen. Porin kaupunki teki Porin VPK:n kanssa vuonna 1936 sopimuksen, jossa VPK sitoutui toimimaan kaupungin sopimuspalokuntana määrättyillä ehdoilla määrättyä korvausta vastaan. Sopimuksen mukaan vakinainen palokunta oli oikeutettu käyttämään harjoituksissa ja tulipaloissa Porin VPK:n sammutuskalustoa. Ks. Pöytäkirja tehty Porin W.P.K:n hallinnon kokouksessa 17 päivä huhtikuuta 1936, Liite: Sopimus (jäljennös), PvpkA, Hallinnon pöytäkirjat 1932-1936 Cb:5.

<sup>47</sup> Kertomus Porin Vapaaehtoisen Palokunnan toiminnasta 1 p:stä tammikuuta 31 p:ään joulukuuta 1946; Pöytäkirja tehty Porin VPK:n iskujoukon kokouksessa 12.3.1947; Kertomus Porin Vapaaehtoisen Palokunnan toiminnasta 1 p:stä tammikuuta 31 p:ään joulukuuta 1947, PvpkA, Kokousten pöytäkirjat ja osastoiden toimintakertomukset 1940-1949 Ca:4.

<sup>48</sup> Pöytäkirja tehty Porin V.P.K:n hallinnon kokouksessa 15.2.1955, PvpkA, Hallinnon pöytäkirjat 1950-1955 Cb:8.

<sup>49</sup> Kertomus Porin Vapaaehtoisen Palokunnan toiminnasta vuodelta 1955, Liite: Selitys iskujoukon toiminnasta 1955, PvpkA, Kokousten pöytäkirjat ja



osastoiden toimintakertomukset 1949-1956 Ca:5.

<sup>50</sup> Kertomus Porin Vapaaehtoisen Palokunnan toiminnasta vuodelta 1956, PvpkA, Kokousten pöytäkirjat ja osastoiden toimintakertomukset 1957-1963 Ca:6.

<sup>51</sup> Pöytäkirja tehty Porin VPK:n hallinnon kokouksessa 21.5.1957 klo 19, PvpkA, Hallinnon pöytäkirjat 1955-1958 Cb:9.

<sup>52</sup> Matti Kraapon haastattelu 16.11.2010.

<sup>53</sup> Pöytäkirja tehty Porin VPK:n hallinnon kokouksessa 26.7.1960 klo 18; Pöytäkirja tehty Porin VPK:n hallinnon kokouksessa 29.9.1960; Pöytäkirja tehty Porin VPK:n hallinnon kokouksessa 20.10.1960, PvpkA, Hallinnon pöytäkirjat 1959-1961 Cb:10.

<sup>54</sup> Pöytäkirja tehty Porin VPK:n hallinnon kokouksessa 22.11.1960, PvpkA, Hallinnon pöytäkirjat 1959-1961 Cb:10.

<sup>55</sup> Kosma 2009, 90.

<sup>56</sup> Toiskallio 2001, 11.

<sup>57</sup> Pöytäkirja Porin VPK:n hallinnon kokouksesta 23.11.1969 klo 11, PvpkA, Hallinnon pöytäkirjat 1966-1973 Cb:12.

<sup>58</sup> Pöytäkirja Porin VPK:n hallinnon kokouksesta 17.11.1974 klo 10.00, PvpkA, Hallinnon pöytäkirjat 1974-1978 Cb:13.

<sup>59</sup> Pöytäkirja Porin Vapaaehtoisen Palokunnan marraskuun kokouksesta, joka pidettiin ravintola Puistokeskuksessa sunnuntaina 30.11.1975 kello 11, PvpkA, Kokousten pöytäkirjat ja osastoiden toimintakertomukset 1963-1978 Ca:7.

<sup>60</sup> Petri Vallin: suullinen tiedonanto, kuvantunnistuskokous VPK-talolla 14.5.2012.

<sup>61</sup> Sivula 2013, 171-172.

<sup>62</sup> Sivula 2013, 171.

<sup>63</sup> Jorma Kallionpään muistelmia 1994, PvpkA.

<sup>64</sup> Pöytäkirja Porin VPK:n hallinnon kokouksesta 18.5.1976 klo 18.00, PvpkA, Hallinnon pöytäkirjat 1974-1978 Cb:13.

<sup>65</sup> Museoajoneuvo on vähintään 30 vuotta vanha, asianmukaisesti entistetty tai alkuperäistä vastaavassa kunnossa säilynyt ajoneuvo, joka on hyväksytty valtakunnallisen harrastusjärjestön suorittamassa museoajoneuvotarkastuksessa ja josta on kirjoitettu museoajoneuvotarkastuslausunto. Ajoneuvo pitää myös tarkastuksen jälkeen rekisteröidä katsastustoimipaikassa museoajoneuvoksi. Museoajoneuvolle voidaan myöntää erityinen museoajoneuvon liikennevakuutus, joka oli normaalia vakuutusta halvempi. Museoajoneuvoa saa käyttää korkeintaan 30 päivänä vuodessa. Suomen Autobiili-Historiallinen Klubi ry <<http://www.sahk.fi/museoajoneuvo.htm>>. 6.12.2011.

<sup>66</sup> Pöytäkirja Porin VPK:n hallituksen kokouksesta 10.8.1994; Pöytäkirja Porin VPK:n hallituksen kokouksesta 7.9.1994, PvpkA, Hallituksen pöytäkirjat 1979-1994 Cb:14.

<sup>67</sup> Kertomus Porin Vapaaehtoinen Palokunta ry:n toiminnasta vuonna 1994, PvpkA, Kokousten pöytäkirjat ja osastoiden toimintakertomukset 1995-2009 Ca:9.

<sup>68</sup> Matti Kraapon haastattelu 16.11.2010.

<sup>69</sup> Pöytäkirja Porin VPK:n hallituksen kokouksesta 5.7.2000, Liite: Muistio Benz- ja höyryruiskuprojekti. 19.6.2000, PvpkA, Hallituksen pöytäkirjat 1995-2009 Cb:15.

<sup>70</sup> Sivula 2010, 23.

<sup>71</sup> Petri Vinberg: kirjallinen tiedonanto, kuvantunnistuskokous VPK –talolla 14.5.2012.

<sup>72</sup> Satakunnan Kansa 16.9.2001 Benz pesee kasvojaan, Matti Kraapon haastattelu 16.11.2010.

<sup>73</sup> Pöytäkirja Porin VPK:n hallituksen kokouksesta 4.6.2003, PvpkA, Hallituksen pöytäkirjat 1995-2009 Cb:15.

<sup>74</sup> Pöytäkirja Porin VPK:n hallituksen kokouksesta 3.5.2006, PvpkA, Hallituksen pöytäkirjat 1995-2009 Cb:15.

<sup>75</sup> Pöytäkirja Porin VPK:n hallituksen kokouksesta 1.11.2006, PvpkA, Hallituksen pöytäkirjat 1995-2009 Cb:15.

<sup>76</sup> Pöytäkirja Porin VPK:n hallituksen kokouksesta 13.6.2007, PvpkA, Hallituksen pöytäkirjat 1995-2009 Cb:15.

<sup>77</sup> Matti Kraapon haastattelu 16.11.2010.

<sup>78</sup> Pöytäkirja Porin VPK:n hallituksen kokouksesta 27.12.2007; Pöytäkirja Porin VPK:n hallituksen kokouksesta 23.1.2008; Pöytäkirja Porin VPK:n hallituksen kokouksesta 1.10.2008, PvpkA, Hallituksen pöytäkirjat 1995-2009 Cb:15.

## LÄHTEET:

### Arkistolähteet

Porin Vapaaehtoisen Palokunnan arkisto (PvpkA), Pori.

Hallinnon pöytäkirjat 1922-1927 Cb:2.

Hallinnon pöytäkirjat 1930-1932 Cb:4.

Hallinnon pöytäkirjat 1932-1936 Cb:5.

Hallinnon pöytäkirjat 1950-1955 Cb:8.

Hallinnon pöytäkirjat 1955-1958 Cb:9.

Hallinnon pöytäkirjat 1959-1961 Cb:10.

Hallinnon pöytäkirjat 1966-1973 Cb:12.

Hallinnon pöytäkirjat 1974-1978 Cb:13.

Hallinnon pöytäkirjat 1979-1994 Cb:14.

Hallinnon pöytäkirjat 1995-2009 Cb:15.

Johtokunnan pöytäkirjat 1908-1921 Cb:1.

Kokousten pöytäkirjat ja osastoiden toimintakertomukset 1913-1926 Ca:1.

Kokousten pöytäkirjat ja osastoiden toimintakertomukset 1926-1932 Ca:2.

Kokousten pöytäkirjat ja osastoiden toimintakertomukset 1932-1940 Ca:3.

Kokousten pöytäkirjat ja osastoiden toimintakertomukset 1940–1949 Ca:4.  
 Kokousten pöytäkirjat ja osastoiden toimintakertomukset 1949–1956 Ca:5.  
 Kokousten pöytäkirjat ja osastoiden toimintakertomukset 1957–1963 Ca:6.  
 Kokousten pöytäkirjat ja osastoiden toimintakertomukset 1963–1978 Ca:7.  
 Kokousten pöytäkirjat ja osastoiden toimintakertomukset 1995–2009 Ca:9.

Porin kaupunginarkisto (PoriA), Pori.

Palokomissioni, palotoimikunta, palolautakunta:  
 Palotoimen asiakirjoja: sisältää ohjeita, henkilöstö-, kalusto- ja tililistoja, sopimuksia, pöytäkirjoja jne. 1850-1940: Porin sodan ajan palontorjuntaesikunnan pöytäkirjat liitteineen 13.10.1939-13.3.1940 Hb:1.

Palotoimikunta/palolautakunta:  
 Porin Rahatoimikamarin pöytäkirjat 1921 I.  
 Porin Rahatoimikamarin pöytäkirjat 1921 II.  
 Porin Rahatoimikamarin pöytäkirjat 1923.

#### Äänitteet

Jorma Kallionpään muistelmia 1994 (nauhoite). PvpkA, Pori.

Jorma Kallionpää ja Matti Kraapo keskustelevat valokuvista 6.3.1996 (nauhoite). PvpkA, Pori.

#### Haastattelut ja tiedonannot

Kraapo, Matti 16.11.2010. (Haastattelija Anni Ruohomäki, nauhoite tekijän hallussa).

Vallin, Petri 14.5.2012. Suullinen tiedonanto Anni Ruohomäelle.

Vinberg, Petri 22.11.2012. Kirjallinen tiedonanto Anni Ruohomäelle.

#### Kuvat

Anni Ruohomäen kokoelma.

Porin Vapaaehtoisen Palokunnan kokoelmat.

Satakunnan Museon kokoelmat.

#### Aikalaislähteet

Karlsson, Kurt K.: *Pori sodan varjossa 1939-1944: väestönsuojelupäällikön muistelmia*. Satakunnan kauppakamari, Pori, 1983.

#### Sanomalehdet

Satakunnan Kansa, Pori 1921; 1929; 1988; 2001.

#### Tutkimuskirjallisuus

BERGHOLM, Tapio: Suomen autoistumisen yhteiskuntahistoriaa. *Viettelyksen vaunu. Autoilukulttuurin muutos Suomessa*. Toim. Kalle Toiskallio. SKS, Helsinki, 2001.

FÖRSTI, Teija: Vauhtikauden vaunut ja vaatekerrat. Auto ja sukupuoli 1920-luvun Suomessa. *Esine ja aika. Materiaalisen kulttuurin historiaa*. Toim. Maija Mäkilalli ja Riitta Laitinen. SKS, Helsinki, 2010.

JUUTI, Petri: *Suomen palotoimen historia*. Yliopistopaino, Helsinki, 1993.

KOSMA, Jari: Suomi nousee kumipyörille. Autonomian ajan perintö. *Annetaanpa välikaasua 50 vuotta autohistoriallista osaamista*. Toim. Ilkka Heikinheimo. Suomen Harrasteajoneuvot Oy, Helsinki, 2009.

Museoajoneuvo. Suomen Autobiili-Historiallinen Klubi ry. [http://www.sahk.fi/15\\_6.12.2011](http://www.sahk.fi/15_6.12.2011).

NUOREVA, Vilho: *Suomen palontorjunnan historia*. Jyväskylä, 1980.

SAARINEN, Juhani: *Porin historia III*. Porin kaupunki, 1972.

SIVULA, Anna: Menetetyn järven jäljillä – Historia osana paikallista kulttuuriperintöprosessia. *Meidestä pronsisoturiin – Kuka tekee menneestä historiaa?* Toim. Pertti Grönholm ja Anna Sivula. Turun historiallinen yhdistys ry, Turku, 2010.

SIVULA, Anna: Puuvillatehtaasta muistin paikaksi. Teollisen kulttuuriperintöprosessin jäljillä. *Mitä on kulttuuriperintö?* Toim. Outi Tuomi-Nikula, Riina Haanpää ja Aura Kivilaakso. SKS, Helsinki, 2013.

TOISKALLIO, Kalle: Mihin auto on ajettu. *Viettelyksen vaunu. Autoilukulttuurin muutos Suomessa*. Toim. Kalle Toiskallio. SKS, Helsinki, 2001.