

AUTOTEKNISIÄ MUISTELOITA MENNEILTÄ VUOSIKYMMENILTÄ

Autoteknisiä muisteloita menneiltä vuosikymmeniltä

Nykyisin kuulee useinkin sanonnan ”kehitys kehitty”. Autoalalla kehitys on ollut todellakin huimaa ja näin eläkepäiville asti alalla kahlattuaan on aikaa myös palautella mieliin menneiden vuosikymmenien tapahtumia ja kokemuksia.

Tästä se alkoi

Ensimmäiset muistiini jääneet kokemukseni autoalan tiimoilta ovat syksyltä 1945, jolloin 8-vuotiaana poikasena olin isäni kanssa etsimässä Helsingin silloisen messuhallin kentältä sotakäytössä ollutta Volvo-kuorma-autoa. Sieltähän se isän rakennusliikkeen kuormuri löytyikin ja aivan hyväkuntoisena. Myös ennen sotaa autonkuljettajana toiminut Topias Laatikainen pääsi jatkamaan työtään. Parisen vuotta myöhemmin sain tuon kuorma-auton ohjaamossa yksin touhutessani sen liikkeelle sementtisäkkilasteineen kadulla kotitalomme edustalla, Onnentiellä Käpylässä. Olin ilmeisesti onnistunut saamaan ”hillitsimet” pois päältä ja niin auto alkoi liikkua loivasti viettävää katua takaperin alas. Onneakin oli matkassa. Kaadettuaan toistakymmentä metriä pihamme säleaitaa betonisine pylväineen pysähtyi auto pihanurmikon puolelle.

Sodan jälkeiset pulavuodet olivat autoilun kannalta hankalia. Häkävähkeilläkin aluksi vielä ajeltiin, kun bensaa ei saanut. Renkaista oli huutava pula ja siksi autoja myös varastettiin. Topias Laatikainen pysäköi kuorma-auton yöksi asuntonsa eteen Castreninkadun mäkeen Kallion kirkon tuntumassa ja varkaiden varalta hän otti aina virranjakajasta pyörijän mukaansa. Muutamina aamuina auto löytyikin mäen alta kulman takaa, mutta eräänä aamuna sitä ei löytynytäkään. Ilmoitus tehtiin poliisille ja lehteen. Pian ilmaantui taksikuski, joka kertoi ilmeisesti tyhmyyksissään auttaneensa autovarasta kyseisenä yönä. Kulman taakse auton saanut voro oli tutkinut konepellin alustaa ja paikalle tullut taksikuski oli löytänyt vian. Hän oli omasta autostaan näyttänyt millainen osa puuttuu. Muutaman päivän kuluttua iltasella tuli ilmoitus Kouvolan poliisilta, että auto on löytynyt Utista. Auto on muuten kunnossa, kerrottiin, mutta yksi pyörä puuttuu. Isä ja veljensä lähtivät heti aamulla veljen Chevrolet kuormurilla Uttiin yksi varapyörä mukana. Auto löytyi sitten poliisien

neuvomasta paikasta erään hiekkamontun laidalta kahden petäjän väliin ajettuna, mutta nyt kaikki pyörät sekä myös starttimoottori ja laturi puuttuivat.

Rikkoontuneita renkaita yritettiin pula-aikana korjailta vaikka minkälaisin keinoin. Isotkin kudosviat ja repeämät korjattiin ”tossuilla” ja rengaskorjaamot paistoivat tarvittaessa pätkän uutta pintaa vaurioituneen kohdan päälle. Muistan autotallimme perällä olleen kuorma-auton renkaan, johon oli vulkanoitu pätkät kolmea erilaista kulutuspintaa ja renkaan, jonka kupeessa ollut repeämä oli korjattu kiinnittämällä pulteilla kaksi paksuhkoa pellinpalaa rengaskudoksen molemmin puolin.

Isäni puuhailut suurella häkäpöntöllä varustetun Opel Kapitänin (vm.-39) kanssa kiinnostivat myös. Takapuskurilla oli pulavuosina parisen sataa kiloa painava pilkepönttö, josta johti auton katon yli eteen noin 70 mm läpimittainen putki. Etupuskurilla olevista suurista suodatinpöntöistä valutettiin aamuisin toisesta kellanvihreää vettä, toisesta saatiin hyvää tervaa, jolla sitten suksiakin tervailtiin. Aamuisin meni isältä pilkepöntön sytyttelypuuhissa reilut puoli tuntia kunnes autolla pääsi matkaan. Pari säkillistä puupilkkeitä oli auton kattotelineellä polttoainevarastona. Kesäaikana isä ajoi muutaman kerran kesämökiltämme Kirkkonummen Haapajärveltä Helsinkiin keräämiemme männynkäpyjenkin voimalla. Sota- ja pulavuosien aikana ajeli isä häkäkaasulla autollaan yli 300 000 kilometriä. Auto palveli vielä useita vuosia häkävehkeiden riisumisen jälkeenkin. Uusia autoja ei pulavuosina juuri maahan tuotu. Moottorin sylinterit oli porattu kolmesti ylikokoihin. Vasta kevättälvellä 1954 olin isäni kanssa vaihtamassa tuota hyvin palvellutta, yli puoli miljoonaa kilometriä ajettua Opelä uudempaan, 1952 mallin Ford Zephyr Six:iin **S.P.J. Keinäsen** autoliik-keessä Helsingin Tukholmandakadulla.

Uusien autojen maahantuonti länsimaista oli rajoitettua. Merimiehet saivat tuoda autoja ulkomailta valuuttatuloillaan ja ”merimiesautoina” tuotiin maahan sekä uusia että käytettyjä. Useimmat näistä olivat jo ennakkoon tilattuja. Venäjältä alkoi tulla Moskvitseja ja Itä-Saksasta siellä DKW:n pohjalta kehitettyjä 2-tahtimoottorilla varustettuja IFA F8 ja IFA F9 autoja. IFA F9:stä tuli vikoineen monenlaisen pilkan kohde ja se sai pian lempinimiä kuten ”Itä-Saksan seisvoja” sekä pilkkarunoja. ” Osta Ifa, auto paras, sitt’ ei vohki yks’kään varas. Helppo työntää, kevyt lykkii, ojanpenkall’ hauska kykkii.” Ifan kulutus oli neljät puolipohjat sadalla kilometrillä ja uudessa sport-mallissa kerrottiin olevan lattialuokku ja piikkarit sekä takalokasuojissa 2 kromattua työntökahvaa. Ifa teki myös Framopakettiautoja, joiden tilavaa koria liikutteli sama 3-sylinterinen 2-tahtimoottori, kuin F 9:ssä. Josakin vaiheessa Ifa Framosta tuli Barkas. 50-luvun loppupuolella tuli Itä-Saksasta markkinoille ”muovikoriseksi” mainostettu pieni P-70 Zwickau. Moottori oli siinäkin 2-tahtinen. Korirakenne osoittautui puukehikon ja muovilla kyllästetyn pahvin yhdistelmäksi. Itä-Saksassa tehtyjen autojen seuraava askel oli sitten Wartburg, joka tuli markkinoille 50- ja 60-luvun vaihteessa. Se alkoi jo paremmin muistuttaa autoa. Jonkin verran tuotiin Itä-Saksasta myös EMW:tä, mikä oli sinne sodan melskeissä jääneiden BMW-tehtaiden heikkolaatuinen jäljitelmä.

Autotekniset puuhailut alkavat

Zephyrin kanssa alkoivat sitten varsinaiset autotekniset puuhailuni. Aloin tehdä huoltotöitä, päältä ja alta pesuja ja sumuttelinpa alustaakin silloisen suosituksen mukaan jäteöljyllä silloin tällöin. Ikä ei vielä riittänyt ajokortin saantiin, mutta ilman korttiakin uskalsi ajella pikkuteillä kesälaitumella, Kirkkonummella Tampaja-järven lähiympäristössä. – Käpylässä omakotitalomme autotallissa säilytti moottoripyöräänsä, 150 kuutioista Patriaa, isäni kirkkokuorokaveri, Oy Ford Ab:llä osastopäällikkönä työskentelevä autoteknikko **Aarno Linnapuomi** (SATL:n pj. 1958–1966), jota voin pitää ensimmäisenä ”oppi-isänäni”. Nähtyään puuhailuni ja kiinnostukseni autohommiin hän toi minulle

Fordilta paksuhkon Zephyrin korjaamokäsikirjan ja häneltä sain hyviä neuvoja auton pikku korjauksiinkin.

Teknisesti nuo Suomen teille yleistyneet Fordit, 6-sylinterisellä kansiventtiilimoottorilla varustetut Zephyr Six ja Zodiac sekä "sisarmallinsa" 4-sylinterinen Consul olivat aikaisempiin "engelsmanneihin" nähden hyvin uudenaikaisia. Kori oli itsekantava, edessä Mac Pherson-jousitus, nestejarrut kaikissa pyörissä, kun aikaisemmat Ford Prefect, Eifel ja Popular olivat rungollisia ja mekaanisin jarruin varustettuja. Vaihteisto oli sen ajan henkeen 3-nopeuksinen, ykkönen synkronoimaton, vaihdevalitsin ohjauspyörän alla ja polkimet olivat aikaisemmista Fordeista poiketen riippumalliset. Konehuoneen puolella ohjausakselin tuntumasta vaihteistoon lähtevän vivuston toiminta aiheutti silloin tällöin ongelmia liikkeelle lähdössä. Yllättäen vaihteisto meni jumiin ja tuntui kuin kaksi vaihdetta olisi kytkeytynyt yht'aikaa päälle. Tämä tapahtui yleensä jossakin liikenteellisesti hankalassa paikassa, kuten Helsingin keskustan liikennevaloissa ruuhka-aikaan ja valojen vaihduttua juuri vihreäksi. Silloin oli mentävä konepellin alle noita vaihteiston vipuja remputtelemaan ja tilanne normalisoitui. Linnapuomin antamasta korjaamokäsikirjasta selvisi sitten, että vaihteistoon menevien tankojen välisessä holkissa oleva loven ja pykälän tarkoitus oli estää kahden vaihteen yht'aikainen kytkeminen. Nämä muodot olivat sieltä kuitenkin kuluneet niin, että esto ei joskus toiminut. Pianhan tuo oli sitten korjattu, kun syy löytyi. Ovien välisessä sivutolpassa olleet suunta- viitat eivät jaksaneet maantienopeuksilla palata lepoasentoon vaan jäivät "puolitankoon". Niiden herkistely oli niitä keveimpiä puuhia.

Aarno Linnapuomi hoiti moottoripyöräänsä, 150-kuutioista Patriaa tunnollisesti. Patria vaihtui sitten 250-kuutioiseen kardaanivetoiseen AWO:on. - Ajosta tullessaan Linnapuomi käytti moottoria tallin edustalla joutokäynnillä useita minuutteja ennen sammuttamista ja selitti, että ajon aikana pakovoventtiilit ovat punahehkussa ja siksi on syytä antaa niiden joutokäynnillä jäähtyä, etteivät ne liian nopeasti jäähtyessään vääristy.

Kesäkauden 1955 olin töissä isän rakennustyömaalla Vallilassa ja ajelin Zephyrillä isän kanssa opetusluvalla Kirkkonummen kesämökkimme ja Helsingin työmaan väliä. Iltasella mökille päin ajeltaessa isä tavallisesti luki "opettajan paikalla" alkumatkan aikana Ilta-Sanomaa ja loppumatkasta yleensä nukkui. Joskus hän havahtui sanomaan. "Poika, p...,le, älä aja näin lujaa!". Elokuussa lähdimme koko 5-henkinen perhe lomareissulle Lappiin ja Pohjois-Norjaan. Juuri ennen lähtöä havaitsin, että auton toisen takajousen 7-lehtisestä pakasta oli 2 lyhintä lehteä katkennut. Kun silloin ei ollut enää aikaa jousiremonttiin, käytiin ostamassa Ford-liikkeestä jousipakka varaosaksi mukaan, varmuuden vuoksi.

Kun matkaa oli sitten tehty muutama päivä, ajeltu Sotkamon kautta Pelkosenniemen Pyhätunturille ja edelleen Ylimuonioon, alettiin iltasella leirytyä. Jousen kuntoa taas tarkastaessani havaitsin, että vain kaksi pisintä lehteä oli enää ehjänä. Lyhyemmät olivat naksahdelleet poikki, kaikki samasta linjasta. Siinä se kesäyö menikin sitten jousipakan vaihdon kanssa taistellessa. Kun muu perhe aamulla heräsi teltassa nukutun yön jälkeen, olin juuri saanut työkalut pakkiini ja auto oli taas ajokunnossa. Ennen lähtöämme herätimme joen rannalla vähän matkan päässä teltassa yöpyneen ranskalaisen pariskunnan laulamalla "On kesän kirkas huomen ja suvi sunnuntain ..." - Taisi 2-ääninen esitys ja lasten "säestys" kuulostaa hyvältä ranskalaisten korviinkin, kun tulivat aivan kädestä kiittelemään. Sekä isäni että äitini lauloivat Käpylän kirkkokuorossa, isä myös rakennusmestarien "Mestari-laulajissa". Kilpisjärveltä ajelimme, minä enimmäkseen ratissa, upeissa Norjan vuonomaisemissa ensin Narvikiin ja edelleen Mo-I-Ranaan saakka, josta lähdimme vuoriston poikki suuntana Ruotsin Skellefteå. - Ruotsissa oli tuohon aikaan vielä vasenkätinen liikenne. Raja-

puomin aamuvarhaisella ylitettyämme oli isä ollut ratissa parisenkymmentä kilometriä, kun koh-
tasimme ensimmäisen, oikeaa puolta tulevan vastaantulijan. Onneksi se oli polkupyöräilijä. Isä
aivan säikähti. ”Hitto, täällähän on vasenkätinen liikenne. Meinas’ jo unohtua”, hän hämmästeli. –
Melko pianhan siihen vasenkätisyyteen sitten tottui, kun ensimmäisen kaupungin läpi oli selvitty.
Skellefteåsta suuntasimme rannikkoa pitkin ylöspäin Haaparantaan ja takaisin Suomen puolelle.
Koko pariviikkoinen kierros sujui ongelmitta.

”Inssi-ajon” suoritin 18-vuotissyntymäpäivänäni 15.09.–55. Katsastuskonttori oli tuolloin Pohjois-
Rautatienkadulla. Katsastuskonttorilta teimme pienen kierroksen keskustan kortteleissa katsas-
tusmiehen seurattessa koko ajan perässä tulevan moottoripyöräilijän ajosuoritusta. Konttorilla oli
sitten välittömästi ajon jälkeen vastattava muutamaan liikennemerkkikysymykseen.

Autotallissamme Linnapuomin moottoripyörä vaihtui sitten Taunus 12 M–henkilöautoksi ja jossai-
kin vaiheessa ensimmäiseen Taunus 17 M malliin. Suuressa autotallissamme oli tilaa Linnapuomin
ajokin lisäksi myös toisen vuokralaisen, lähellä asuvan taksikuskin Popedalle. Popeda oli tuolloin
hyvin suosittu taksimiesten ajokki. Autotallimme kupeessa olevasta verstashuoneesta kehittyi vä-
hitellen pikkukorjaamo, jossa korjailin tarpeen mukaan Zephyrin komponentteja. Starttimoottorin
ja laturin rakenteet ja toimintaperiaatteet tulivat tutuiksi, teinpä jossain vaiheessa Zephyriin mm.
kytkinremontin ja vaihdoin moottoriin uudet männänrenkaatkin öljynkulutuksen pienentämiseksi.
Isän auton lisäksi aloin korjailla myös naapureiden ja tuttavien autoja.

Maan autokannasta huomattava osa oli vanhoja, ennen sotaa tehtyjä malleja. Uusien länsimaisten
autojen tuonti oli rajoitettua, tuontimäärät pieniä ja jonotusajat pitkiä. Merimiehet toivat maahan
valuuttatuloilla ostamiaan sekä uusia että vähän käytettyjä autoja ja niillä oli kysyntää. Meri-
miesautojen kauppiaiden joukossa oli myös huijareita. He ottivat asiakkailta tilauksia ja perivät
huomattavan osan auton hinnasta ennakkoon. Autoa ei sitten alkanut kuuluakaan lupausten mu-
kaan ja lopulta hävisi sekä kauppias että rahat.

Erään tuttavani englantilaisen Ford V–8 Pilotin, malli 1948 jarrut oli jokakeväinen riesa. Autossa oli
edessä nestejarrut ja takana mekaaniset. Niitä oli aina ennen katsastukseen vientiä ”passailtava”,
että auto läpäisisi katsastuksen. Auton keskivaiheilla olevan tasausvivuston piti jakaa poljinvoima
eteen pääsylinterille ja taakse johtaville tangoille. Kun etujarrut sai jotenkuten pitämään, ei takana
ollut jarruja juuri lainkaan. Ja kun sai takajarrut toimimaan, olivat etujarrut taas heikon tuntuiset.
Vaikka jarrujen teho katsastukseen vietäessä tuntui melko vaatimattomalta, totesi katsastusmies
kerran: ”Nämähän ovat Pilotin jarruiksi ihan hyvät”.

Autoteknisten harrastusteni lisäksi olin mukana myös ilmailun parissa, Vallilan Nuorisoilmailijoi-
den lennökkikisaan Vanhankaupungin lahdelle saimme vieraaksi Leningradin lennökkijoukkueen,
joka koostui melko iäkkäistä ja kokeneista lentäjistä. Tulkkina meillä oli oman kerhon jäsen, **Paavo
Galkin**, jonka kotikieli oli venäjä. Vieraamme ihmettelivät keskikaupungilla Metro–Auton ikkunassa
näkemäänsä venäläisautoja ja niiden alhaisia hintoja. He kyselivät, ketkä voivat niitä ostaa. Kun ker-
roimme, että ne ovat vapaasti kenen tahansa ostettavissa, he kertoivat oman maansa ”systeemis-
tä”. – Ensin piti anoa lupa auton ostoon ja ainoa mahdollinen automerkki oli Moskvits. Anomuk-
sessa piti selvittää miten rahat on saatu. Jos lupa myönnettiin, piti rahat maksaa tiettyyn pankkiin
ja näin pääsi jonotuslistalle. Noin 1–2 vuoden päästä tuli sitten ilmoitus, että auto on noudetta-
vissa. – Noudettaessa oli sitten otettava autojonon ensimmäisenä oleva ”Mosse” olipa se minkä
värinen tahansa.

”Teku” tähtäimessä työharjoitteluun

Isän Zephyr oli jatkuvasti menossa. Isä ajeli työasioissaan päivät ja minä ”kurvailin” illat ja yöt. Moottori oli vielä lämmin isän aamulla lähtiessä. Liiallisten harrastusteni vuoksi lukio-opinnot eivät oikein luistaneet. Puuhiani autotallissa seurannut Aarno Linnapuomi kehui autoteknisiä taitojani ja suositteli minulle pyrkimistä Helsingin Teknilliseen Opistoon, jossa hänellä itselläänkin oli joitakin tunteja. Niinpä lopulta jätin lukion kesken ja pääsin kesäkuun alussa 1957 töihin uutukaiseen Stockmannin autokorjaamoon Pitäjänmäelle hankkiakseni ”tekuun” tarvittavan 18 kuukauden työharjoittelun. Yhden kesän olin ollut jo töissä huoltoasemalla, Käpylän Shellillä. Työmatka-ajokiksi ostin käytetyn 125-kuutioisen CZ-moot-toripyörän.

Stockmannilla oli ylityönjohtajana **Kauko Ranta**, jonka kerrottiin toimineen sota-aikana marsalkka Mannerheimin autonkuljettajana. Hän sijoitti minut aluksi peltikorjaamon puolelle, jossa työnjohtajana oli **Väinö Aalto**. Työni oli sitten kolariautojen vaurioituneiden osien purkamista. Palkkaa sain aluksi 85 penniä/tunti. Samaan aikaan työhön tulleet 2-vuotisen ammattikoulun käyneet kaverit saivat vain 75 penniä. Parin viikon kuluttua palkkani nostettiin 1 markkaan ja ammattikoulun käyneille 85 penniin. Parisen kuukautta peltipuolella työskenneltyäni sain siirron ”erikoistehtävään”. Suuressa korjaamossa valmistui asiakastöitä päivittäin runsaanpuoleisesti ja valmiit autot odottelivat hakijoita korjaamohallissa pääoven tuntumassa. Niistä huolehtimaan tarvittiin ”halpa mies, jolla on ajokortti”. Tuntipalkkani nousi 10 pennillä.

Tehtäviini kuului tarkastaa autoista öljy- ja nestetasot, rengaspaineet, pyyhkiä pois mahdolliset sormenjäljet yms. Joskus piti käydä viemässä asiakkaita korjaukseen tulevilla autoillaan kotiin ja viedä valmistuneita autoja asiakkaille. Myös korjaamopäällikkö **Jarl E. Meincke** tarvitsi joskus kyytiä loistokkaan näköisellä sinivalkoisella Ford Zodiackillaan. Zodiack oli Zephyrin de luxe-versio. Noiden tehtävien suorittamisen lisäksi jäi päivittäin paljon ”luppoaikaa”. – Kun viereisen töiden vastaanottotiskin luona puuhaileva nuori autoteknikko **Seppo Peltola** havaitsi minun olevan joutilaana, kutsui hän minut koppiinsa ja alkoi kertoilla minulle öljyjen SAE- ja API-luokituksesta ym. autoteknisistä asioista. Oli ilo kuunnella hänen huumorilla höystettyä jutteluun. Seppo Peltola (myöhemmin mm.”autofilosofinakin” tunnettu) oli jo tuolloin verrattoman hauska ”velikululta”. – Kerran tuli eräs naisasiakas, joka kysyi työnjohtaja Hellbergiä. Seppo kertoi, että Hellberg näytti menevän äsken tuonne hallin toiseen päähän, maalaamoon päin ja lisäsi, että hän on sellainen pitkä kiharatukkainen mies. – Todellisuudessa Hellberg oli kyllä pitkä, mutta täysin ”nahkatukka”, eli ei haiventakaan päässä. Hellberg tulikin sitten hallin perällä naista vastaan ja nainen kysyi vastaantulvalta ”Hellbergiä, joka on kuulemma pitkä ja kiharatukkainen mies”. – ”Minä olen Hellberg.” kuului vastaus ja nainen oli hyvin nolona. – Arvasihan Hellberg, kuka oli asiakasta neuvonut ja tuli tapaamisen jälkeen naureskellen siitä Sepolle kertomaan.

Työtehtävieni lomaan jäänyttä ”luppoaikaa” käytin myös eri puolilla korjaamoa kierrellen ja seurailen toisten töitä. Kun tarkoitus oli kuitenkin saada käytännön kokemusta ”tekua” varten, juttelin tästä Kauko Rannalle ja pyysin päästä kunnon hommiin. Ranta lupasi järjestää minulle valmiiden autojen paikan viereen jotain huolto- ja korjaustöitä viereisen moottorikorjausosaston työnjohtajan, **Ossi Forsgrenin** valvonnassa. Pian sainkin tehtäväksi säätää uudehkon BMW:n jarrut. Nostin auton pukeille ja aloin etsiä jarrukilpien takaa säätöruuveja. Eipä sellaisia löytynyt edestä eikä takajarruistakaan. Kysyin neuvoa Rannalta. Hän käski ottaa sekä etu- että takapyörästä jarrurummut irti. Kun olin saanut rummut irti, tulivat Kauko Ranta ja Ossi Forsgren tutkimaan jarruja. Eipä löytynyt säätölaitteita vieläkään. Aikansa ihmeteltyään meni Ranta koppiinsa soittamaan BMW:n maa-

hantuojalle Haka-Autoon. Puhelun jälkeen tuli Ranta hieman nolona kertomaan, että autossa onkin itsesäättävät jarrut ja kehotti minua vetelemään rummut takaisin paikalleen.

Valmiiden autojen alueen toisella laidalla oli korjaamon sähköosasto. Sieltä on jäänyt mieleen erityisesti akkumies, joka rakenteli työkseen vanhoista akuista uusia. Tyhjennettyään vanhan akun kotelon perusteellisesti hän latoi kennoihin uudet levyt ja erottimet, kannet päälle, pienellä kaasupillillä lämmittäen uutta pikeä pintaan tiivisteeksi ja akku oli kuin uusi.

Kolme kuukautta olin ollut valmiita autoja hinkkailemassa eikä Rannan lupaamia muita töitä ollut ilmaantunut pitkiin aikoihin. Lehdessä olin nähnyt, että lähelle avattavaan Autorexin Renault-korjaamoon haettiin asentajia. Ruokatauolle lähtiessäni pyysin Rannalta lupaa hieman pitemmän tauon pitämiseen ja kerroin meneväni kyselemään parempia hommia naapurista. Kun palasin tauolta, oli Ranta minua jo odottelemassa ja minut siirrettiin heti takaisin autopeltiosastolle. Siellä työskennellyt pätevä autopeltiseppä sai puolestaan siirron minulta vapautuneeseen hommaan. Kun olin sitten iltapäivän loppupuolella taas kolariauton purkuhommissa, tuli Ranta kysymään ” No onkos hyvä nyt ?” ... Vastasin: ”Onhan tämä taas parempi, mutta haluaisin kyllä päästä oppimaan muutakin. Kyllä aikaisemmat purkuhommat olisivat jo riittäneet.” Seuravana aamuna pääsin sitten moottorikorjausosastolle. – Seppo Peltolalta kuulin myöhemmin, että hän oli jutellut asiasta Rannan kanssa minun ollessa ruokatauolla naapurissa töitä kyselemässä. Sepolle olin ennen tauolle lähtöäni asiasta vihjaissut.

Moottorikorjausosastolla työskentelin aluksi vanhempien asentajien kaverina, mutta vähitellen sain tehdä töitä myös aivan itsenäisesti. Täysremonttiin otettavat moottorit pestiin suuressa lipeäliuospadassa keittäen. Kerran olin erään vanhemman asentajan, Vuorisen ”Jalin” kaverina laittamassa BMW:n moottoria pesuun. Oli perjantai-iltapäivä ja ”Jali” tuumasi, että jätetään se pataan koko viikonvaihteeksi, niin on varmasti puhdas. Kun sitten maanantaina aloimme nostaa pataan ketjujen varaan jätettyä moottoria, roikkui ketjuissa vain kampikoneisto vauhtipyörineen, sylinteriputkissa olevine mäntineen ja nokka-akseli jakoketjuineen. Alumiiniset sylinteriryhmä ja -kansi olivat liuenneet vahvaan pesuliuokseen. Teräksiset pikkuosat haravoitiin sitten pesualtaan pohjalta. Toruja tietysti tuli, mutta yllätyshän tämä oli työnjohdollekin. Oli moottoreita jätetty pesupaljuun viikonvaihteeksi aikaisemminkin, mutta ei alumiinisia. – Asiakas oli kyllä sitten jälkeinpäin tyytyväinen, kun sai korjaamon kustantamana tehdasuuden moottorin autoonsa.

Korjauksiin ja huoltoihin tulevat autot olivat suurelta osin Stockmannin edustamia Fordeja, englantilaisia Zephyr Sixejä, Zodiaceja, Consuleita ja pienimpinä jokunen Ford Popular sekä saksalaisia Taunuksia ja ranskalaisia Vedette Versaillesia. Versailles olikin koriltaan sen hetken ”kaunotar”, moottorina pieni V-8. Myös isoja amerikkalaisia Ford Custom, Mercury ja Fairlane-malleja oli jonkin verran ja uusimpia harvinaisuuksia olivat Edsel, Mustang ja Lincoln mallit. USA:n lähetystön punainen Thunderbird kävi huollossa myös. Pakettiautoista saksalainen Taunus Transit oli varsin yleinen. Kuorma-autopuolella korjailtavista yleisin oli englantilainen Ford Thames, jossa oli V-8 bensakone. Saksalainen Ford Rhein oli myös bensakäyttöinen, kunnes tuli uusi Kölnin Fordin FK-sarja, jonka V4 ja V6 2-tahtidieseleitä mainostettiin taloudelliseksi ja savuttomaksi. Savutus tuntui kuitenkin olevan niiden suurin ongelma. Sarja jäikin sitten viimeiseksi saksalaiseksi Ford-kuorma-autoksi, kun sen valmistus lopetettiin 1959. – Englannista tuli sitten uusi Ford Trader ”puolibuldog-mallisto” dieseleineen markkinoille.

Muitakin merkkejä otettiin huoltokorjauksiin tarjonnan mukaan ja joukossa oli erikoisuuksiakin. Silloisen kilpa-autotallin, Scuderia Askolinin, Mercedes 300 SL katolle pystyyn aukeavine ”lokkisii-

pi-ovineen” oli erikoisin ajokki, jota pääsin hieman pihalla pyöräyttämään. Historian puolelle jo kauan sitten jääneitä silloisia merkkejä olivat mm. englantilaiset Standard Vanguard ja Standard Eight, Jovet Javelin, Armstrong Siddeley, Austin A 40 ja A 60, Austin- ja Morris Minit, Morris Minor ja Oxford, Hilman Imp ja Minx, Rover, Triumph Herald ja Mayflower, Vauxhal Velox ja Viva, Hum-ber Hawk ja isompi Pulman, saksalaiset Borgvard Hansa ja Isabella, NSU Prins , Cocomobil ja 2-paikkaiset kääpiöautot BMW Isetta ja Messersmith. Ranskalainen Panhard Dyna oli etuvetoinen alumiinikorinen lentokonetehtaan tuote. Amerikkalaisia harvinaisuuksia olivat Rambler, Nash, Packard, Hudson, Studebaker, Chrysler, Plymouth, Oldsmobile, Buick, Dodge, Kaiser ja Henry J . - Kävipä kerran englantilaisin kilvin varustettu Rolls Roycekin oikaisuttamassa Suomen kuoppaisilla teillä etupuskurin alla repsahtaneita sumuvalojaan. Wolksvagenit, ”Sitikat”, Peugeotit ja Renaultit olivat harvinaisia Stockmannilla. Yksi harvinaisuus oli myös tsekkiläinen Tatrplan, jossa moottori oli takana. Kuorma-autopuolella kävi myös jokunen Volvo ja Bedford sekä muutama Reo-kuormurikin remontissa. Historian puolelle jääneistä pakettiautoista tulee mieleen myös englantilainen Commer Cob, joka oli tuolloin Suomen teillä melko yleinen. Commer teki myös kuorma-autoja. Suomen teillä melko yleisiä olivat myös ruotsalaiset Scaniat ja englantilaiset Leyland, Fargo, Dodge ja De Soto kuorma-autot, mutta Stockmannin korjaamolla ei niitä käynyt. Maan Auto Oy:n ikkunassa Mechelininkadulla näin joskus ranskalaisen Hotschkiss Gregoiren.

Yksi erikoinen jarruongelma jäi pysyvästi mieleen. Erään firman Ford Trader kuorma-auton jarrut vinkuivat pahasti. Kuljettaja kertoi, että kun hän aikaisin aamulla lähtee ajoon ja jarruttaa ensimmäisessä risteyksessä, niin koko kortteli herää. Jarruja oli sitten korjailtu useampaan kertaan vanhempien asentajien toimesta. Oli vaihdeltu jarrukenkiä, hiottu ja mankeloitu niihin jotakin kuparinväristä mönjää yms. Kuitenkin vinkuminen uusiutui pian uudelleen ja auto palasi korjaamolle. Lopulta ongelman kanssa puuhailu annettiin vaihteeksi ”nuoremmille”, minulle ja toiselle työharjoittelijalle. Kävimme koeajolla kaverini kuunnelleessa vinkumista lavalta. Hän totesi äänen tulevan vain vasemmasta etupyörästä.

Tuumasimme sitten, että vinkumisen syy on joko jarrurummussa tai kengissä. - Jospa vaihdamme vasemman ja oikean etupyörän napoineen ja rumpuineen keskenään, niin vaihtuuko vinkuminen oikeaan pyörään vai vinkuuko vasen edelleen? Näin sitten teimmekin. Ja ihme tapahtui. Vinkuminen katosi eikä jarrut ainakaan seuraavien kuukausien aikana alkaneet vinkumaan.

Kevään korvalla lähdin ”testaamaan” itseäni ja vanhaa CZ-moottoripyörääni Päijänteen ympäriajoon. Reitti kierteli aluksi Helsingin, Nurmijärven, Keravan, Porvoon ja Mäntsälän välimaastojen kelirikkoisilla pikkuteillä ja metsäpoluilla. Illan pimetessä ensimmäistä välietappia Lahtea lähestyessä havaitsin, että pyöräni valot olivat teholtaan surkeat. Kun takaa tuli joku paremmilla valoilla, näin edessä vain oman varjoni. Lahdessa olisi ollut ihanneajassa saapuneille 2 tunnin tauko, mutta olin sinne tullessa jo lähes tunnin verran myöhässä. Valojen heikkouden vuoksi katsoin parhaaksi keskeyttää ja ajelin suorinta tietä kotiin.

Stockmannin moottorikorjausosastolla työt olivat monipuolisia ja opettavaisia. Tein jo moottorikorjaustöitä itsenäisesti vanhempien asentajien tapaan, mutta palkka vaan pysyi edelleen samana, 1 markka 10 penniä/tunti, kun vanhemmat asentajat saivat 2,5 - 3 mk. Kesäkuun alkupäivinä -58, kun olin työskennellyt moottorihommissa 7 kuukautta eikä palkka mielestäni vastannut taitojani, lähdin kadun vastakkaisella puolella olevalle **Niilo Tammilehto Oy**:lle kysymään työpaikkaa. Työpaikka luvattiin heti ja palkkaa 2 markkaa/tunti.

Niinpä sitten siirryinkin Tammilehdolle Simca- ja Fiat-hommiin 15.06.-58. Työt olivat suurelta osin uusien Simca- ja Fiat autojen varustelua ja luovutus kuntoon laittoa. Asenneltiin ulkopuoliset

peilit, lasinpesulaitteet, roiskeläpät, pestiin pois suojavahat ja poistettiin auton sisustusten suoja-
muovit. Iltaisin, kun liikeneruuhkat olivat ohi, ajettiin ylitöinä satamaan tulleita autolasteja Pitä-
jänmäkeen. Laivat purkivat autolastinsa Jätkäsaaren satamaan. Satamassa oli kaksi firman miestä
tankkailemassa autoihin noin 5 litraa bensaa. Starttaus tapahtui irtoakulla, jonka jälkeen piti selvi-
tä Pitäjänmäkeen moottoria välillä sammuttamatta. Satamaan päin ajettiin yhden työkaverin pie-
nellä Golliat-merkkisellä etuvetoisella ”kotterolla”, jonka kyytiin ahtautui kuskin lisäksi 4 henkilöä.
Käytössä oli firman kolmet koe-kilvet. Neljäs auto tuotiin Golliatin ”hinauksessa”, mikä todellisu-
udessa oli ajamista Golliatin perässä köysi sopivasti löysällä. Golliatin pieni 2-tahtikone ei olisi ve-
tämistä juuri jaksanut. Ajaminen naru sopivasti löysällä olikin melko vaativaa. Jos löysää jäi liikaa,
meni köysi pyörän alle ja seurauksena oli yleensä sen katkeaminen. Vanhemmat asentajat antoi-
vatkin tämän homman minulle. Kävihän siinä joskus niinkin, että kun hinausköysi kaikesta huoli-
matta katkesi jossakin matkan loppupuolella, emme pysähtyneet sitä solmimaan vaan ajoimme
viimeiset kilometrit peräkkäin perille asti.

Fiatit olivat suurimmaksi osaksi Fiat 600 ja 1100 malleja. Fiat 600:ssa oli moottori takana. Samalla
600-kuutioisella moottorilla varustettu oli myös Fiat Multipla, 6-hengen ”buldoc-malli”. Takuu-
korjauksista yleisimpiä olivat silloisissa Fiat 1100 moottoreissa ilmenneet nokka-akselivauriot.
Nokka-akseleista hävisivät nokat alle 10 000 ajokilometrin aikana. Syynä kerrottiin olleen ruotsa-
laisen teräserän lämpökäsittelyvirhe, jonka seurauksena nokat olivat jääneet pehmeiksi. Varaosina
toimitetuista nokka-akseleistakaan ei ollut varmuutta olivatko nekin vielä viallisia ja joihinkin
moottoreihin jouduttiin sama homma tekemään vielä toisenkin kerran. Vanhempien Fiat 600
moottoreiden täysremontit näyttivät tulevan noin 60 000 ajokilometrin iässä. Samaa luokka kestä-
vyydeltään olivat ranskalaisen Simca Beaulieu V-8 moottorit. Tämä Ranskan Fordin aikaisemmin
valmistaman Ford Vedette Versaillesin jälkeläinen oli mielestäni sen aikakauden kaunein auto. Sa-
malla korimallilla alkoi sitten tulla halvempaa Simca Arianea, jossa moottorina oli suora nelikko,
sama moottori oli pienemmässä Simca Arondessakin.

Tammilehdolla oli ”tekua” varten työharjoittelua hankkimassa myös **Mikko Långström**. Nummelas-
sa asuvalla Mikolla oli oma orkesteri, jolla oli runsaanpuoleisesti keikkoja viikonloppuisin lähinnä
Lounais-Suomen tanssilavoilla. Mikko oli rumpali, laulusolisteina bändissä olivat **Sirpa Säde** Kar-
jaalta ja helsinkiläinen **Ilkka Rinne**, oikealta nimeltään **Martti Miettinen**. Sirpan oikea sukunimi oli
Kullberg. Loppukesän aikana alkoivat omat tanssireissuni suuntautua lavoille, joilla Mikko bändei-
neen esiintyi. Tammilehdon korjaamolla sähköasentajana toimi myös Sisiliasta kotoisin oleva itali-
aano, **Carmelo Leo**, joka ajeli valkoisella Italian rekisterissä olevalla Lancialla. Myös Carmelo oli
Mikon keikoilla joskus laulusolistina. Carmelo oli italialaiseksikin hyvin lyhytkasvuinen. Lancian
tuulilasin takaa ei näkynyt kuin hieman otsaa, kun hän kaahaili liikenteessä. Carmelo ei juurikaan
nopeusrajoituksista piitannut. Poliiseista hän kertoi selviytyvänsä heittäytymällä kielitaidottomaksi.
Lyhyys ja pienikokoisuus ei Carmeloa liioin haitannut. Autohommissa siitä oli monesti etuakin.
Joskus se kuitenkin tuntui häntä harmittavan. Kerran eräällä keikalla Karjalohjalla Carmelo lähti
laulujen lomassa tanssittamaan tyttöjä. Lyhyimmätkin tytöt näyttivät olevan päätä pitempiä. Niinpä
Carmelo muutaman erän lattialla pyörähdeltyään tuumasikin: ”Täällä paljon kaunis naisia, mutta
miksi minä näin saatanan pieni.”

Opinnot alkavat

Kevään korvalla olin hakenut Helsingin Teknilliseen Opistoon ja minut oli hyväksytty. Syksyllä al-
koivat sitten opinnot HTO:n autotekniikan opintosuunnalla. Autotekniikan ”yliopettajana” toimi
dipl.ins. **Erkki Viitasalo**, joka alkoi opettaa moottorioppia sekä lujuusoppia. Hän vaikutti heti al-

kuun kiireiseltä mieheltä. Kiire oli milloin ministeriöön, milloin Teknilliseen Korkeakouluun tai johonkin muualle. Tästä syystä hän usein lopetti tuntinsa aikaisemmin ja joskus hän tuli taas kiireitään valitellen myöhässä luokkaan. Opetus oli kyllä tehokasta ja täyttä asiaa.

Matematiikassa alettiin mennä melkoista vauhtia tiukan tuntuisen tohtori **Salan** johdolla. Syyskauden aikana piti kahlata lukion matematiikka ja kevätkuolella mentiin sitten eteenpäin korkeampaa matematiikkaa. Opetettuaan yhden uuden asian Sala usein totesi: "Nyt tämä on teille opetettu valtion puolesta. Toista kertaa en tätä opeta." Kotitehtäviä oli runsaasti ja jos joku tehtävä oli tuntunut ylivoimaiselta, oli siitä tunnin alussa hänelle ilmoitettava. Jos asia selvisi vasta, kun joutui raapustamaan laskutehtävän taululle, eikä siitä tullutkaan mitään, oli siitä seurauksena melkoinen sapiska. "Miksi ette kertoneet tunnin alussa, että ...?" hän karjui. Jos joku asia ei ollut mennyt jollekulle "perille", oli Salan ohje seuraavanlainen: "Jos tämä asia muodostaa teille kynnyksen, jonka yli ette voi päästä, kehotan vakavasti harkitsemaan kannattaako jatkaa tässä oppilaitoksessa." – Vuoden aikana tätä joutui harkitsemaan aika moni ja luokan oppilasmäärä putosi kevääseen mennessä kahdeksalla.

Oppiaineista ihmeellisimä oli koneoppi, jota opetti aluksi vanha tutiseva rehtori **Y.J. Cl. Collan**. Koko ensimmäisen vuoden hän kertoi meille pumpuista, joka oli lähinnä pumppujen historiaa. Hän luki otteita kellastuneesta monisteestaan ja ostatti meillä muutaman arkillisen monistettuja pumppujen kuvia. Arkeilla oli pienikokoisia kuvia muinaisen Rooman likavesipumpuista alkaen, mutta ei yhtään autotekniikkaan liittyvää rakennetta. Kuivaa juttua hänellä pumpuista riitti. Ainoa huumorinpilkahdus oli kerran, kun kertoili alkeellisesta, neljästä laudasta ja puuvartisesta männästä tehdystä, kirnua muistuttavasta pumpusta: "Yksi huono puoli tällä pumpulla on se, että sillä ei voi pumpata kuumaa vettä, kun siinä on nahkamäntä." *"Missä voi sulaa, siinä nahka palaa, heh-heh-heh."* hän nauroi ja ihmetteli, kun kukaan oppilaista ei nauranut hänen hyvälle vitsilleen.

Kemiaa opettava **dipl.ins. Lindström**, "Pihvi", oli taas sieltä hauskimmasta päästä. Jo Kemiaan kurssin aloitus oli hauska. "Alussa ei maailmassa ollut kuin vettä vaan kaikkialla ... ja pääkemistin henki liikkuu vetten päällä", hän kertoi ja näytti peukalollaan ylöspäin. Huumoria riitti aina asian lomaan. Tunnin alussa hän kuulusteli edellisellä kerralla käsiteltyä ja läksynä olevaa asiaa ja jakeli kysymyksiä oppilaille aina jostakin kohdasta järjestyksessä lähtien. Jos kohdalle sattuneeseen kysymykseen ei osannut vastata, piti nousta seisomaan. Seuraavat kysymykset tulivat sitten seisomassa oleville ja kun osasi vastata, pääsi istumaan. Jos kemian tunnilta oli ollut pois, oli siitä seuraavalla kerralla "Pihville" kerrottava. Kerran eräs oppilas taas kertoi poissaolostaan ja syynä oli "flunssa". Toinen kertoi myös syyksi "flunssan". "Flunssa ja flunssa. Mikä se semmoinen flunssa on?", kysyi "Pihvi" lasiensa yli luokkaa katsoen. "Se on semmoinen virus, joka..." yritti toinen kaverista selittää. "Virus ja virus." naurahti "Pihvi". "Älkää te yrittäkö juksata vanhaa miestä. Eihän se ole mikään virus. ... Ei se ole mitään muuta kuin viinan puutetta." neuvoi hän. – Joskus kevätlukukauden puolivälin tienoilla Långströmin Mikko joutui seisomaan pitkään, kun ei osannut vastaila kysymyksiin. Silloin "Pihvi" tuumasi: "Pitäisihän sinun tietää, kun sinulla on niin samantapainen nimikin, Långström ja Lindström. ... Tämän jälkeen minä en kutsu sinua kuin Lonkiksi vaan." Ja niin Mikko olikin sitten lukukauden loppuun asti Lonki. "No Lonki" aloitti "Pihvi" kysymykset Mikolle.

Långströmin Mikko rahoitti opintonsa bändinsä kanssa keikkailemalla. Muusikot ja laulusolistit asuivat melko hajallaan ja siksi autoin joskus Mikkoa kuljetusongelmissa. Isäni oli syksyllä vaihtanut Ford Zephyrin Saksasta käytettynä tuotuun, vuoden 1954 malliseen Mercedes 180:een. Tässä alkuvuoden MB:ssä oli moottorina aikaisemmassa MB 170-mallissa käytetty 54-hevosvoimainen

sivuventtiilinelikko. 1954 loppuvuoden malleissa oli Mersuihin tullut täysin uusi moottorikonstruktio, johon tehdas siirtyi ”kertaheitolla”, kansiventtiilimoottori, jossa ketjuvetoinen nokka-akseli oli kannessa keinuvipujen yläpuolella.

Jossakin vaiheessa kevään korvalla kävin muutamana iltana tekemässä moottoriremonttia erään isäni tuttavien Roveriin. Rover oli myös melko yleinen auto siihen aikaan. Roverin P 4 mallin moottori oli varsin erikoinen. Imuventtiilit olivat keinuvipuineen sylinterikannessa, pakoventtiilit olivat sivuventtiilejä sylinteriryhmässä. Männän pään muotoilulla ja sylinteriryhmän/-kannen viistolla leikkaustasolla oli saatu aikaan kolmiomainen palotilan muoto. Moottorin öljynkulutuksen hillitsemiseksi halusi omistaja vaihtaa männänrenkaat uusiin, jotka hän oli itse hankkinut. Työ tehtiin hänen omassa tallissaan Vallilassa. Auton rakenne vaikutti siltä, että homma onnistuisi moottorin ollessa paikallaan. Kannen ja öljypohjan irrottamisen jälkeen huomasin kuitenkin, että kiertokangen alapää ei mahtuneetkaan tulemaan sylinterin kautta ylös. Sen verran männät kuitenkin nousivat ryhmän pinnasta ylös, että juuri ja juuri sain männänrenkaat vaihdetuiksi.

Olin vaihtanut syksyllä CZ-moottoripyöräni hieman tuoreempaa 125 kuution JAWA-CZ:aan ja keväällä kokeilin uudelleen Päijänteen ympäriajoa. – Nyt menikin paremmin. Tässä ”korppusahojen” luokassa lähti taipaleelle 25 kilpailijaa. Perille maaliin asti pääsi 12, minä olin 11. Aamuyöllä Jyväskylältä ”paluureitille” lähdettäessä ei pyörä kulkenut normaalisti ja aikataulussa pysyminen tuotti tuskaa. Vasta kilpailun jälkeen löysin syyn. Toisen pakoputken äänenvaimennin oli pikeentynyt aivan tukkoon.

Toukokuun alussa 1960 pääsin kesätöihin Sisun korjaamolle, aluksi Fleminginkadun vanhaan korjaamoon, ”Siperiaan”, josta kesäkuun alussa muutettiin Konalaan valmistuneeseen uuteen korjaamoon. Kotitallissa korjailin iltaisin tuttavien autoja. Kesäkuun alun lauantaina (4.6.) oli Mikolla keikka Pyynikin lavalla Tampereella. Mikko pyysi minua auttamaan kyydeissä tuomalla laulusolisti Ilkka Rinne Helsingistä Pyynikille. Isältä sain taas Mersun käyttöni.

Onnettomuus

Viikkoa aikaisemmin olin tavannut sukulaishäissä Tuohikotissa söötin lahtelaisen Raunin, joka piti koukasta ottamassa Lahdesta kyytiin. Pari edellistä yötä oli mennyt melko myöhään kotitallissa auttohommien merkeissä ja Pyynikillä koko illan tanssittuamme ajelimme sitten ukkossateessa Lahteen. Raunin jätiin kotiportilleen aamuviiden aikoihin. Kun lähdin siitä yksin ajelemaan Helsinkiin päin, pysähdyin Hennalan kasarmin kohdalla pysäkkilevikkeelle ja kiinnitin turvavyön. Kevään aikana oli alettu puhua turvavöiden merkityksestä ja olin parisen viikkoa aikaisemmin asentanut Mersun etuistuimiin Autoturva-merkkiset vyöt, jotka lienevät olleen silloin aivan ensimmäisiä kotimaisia vöitä. Vyöt, molempien olkapäiden yli menevät ”valjaat”, olivat paksua pumpulihihnaa. Olkavöissä ja toisen lantiovyön päässä oli metallivahvisteiset rei’ät, joista ne ladottiin lantiovyön toisessa päässä olevaan terästappiin ja lukittiin narun päähän kiinnitettyllä sokalla työntämällä se tapissa olevaan reikään. Kaikki neljä vyötä oli kiinnitetty yhdellä pultilla auton lattiaan etupenkin takana.

– Tuo vöiden kiinnittäminen pelastikin minut sitten hetkeä myöhemmin varmalta kuolemalta. Oli kaunis sunnuntaiamu (5.6.–60), kello lähestyi 6:tta, kun ajelin yksin Lahdesta Helsinkiin päin ja lähestyin Mäntsälää. Koko edellinen ilta ja yö oli mennyt lahtelaisen Raunin kanssa tanssireissulla Tampereella. Olo tuntui jotenkin nukuttavalta ja ajattelin, että pitäisikö pysähtyä ja ottaa pienet torkut. Isäni oli kuitenkin antanut tehtäväkseni ottaa klo 9 Helsingistä kyytiin erään kirvesmiehen

ja tuoda hänet töihin kesäpaikkaamme Kirkkonummelle. Niinpä oli jatkettava matkaa, vaikka väsyttikin.

Yht'äkkiä heräsin kuin kauheaan uneen. Auton torvet soivat ja havaitsin roikkuvani turvavöistä. Auto oli nokallaan pystyssä, perä kohti taivasta, takapenkki selkänojineen oli selässäni ja leuka tuntui aivan tunnottomalta. – Olin asentanut autoon kaksi lisätorvea ja ne pitivät todella melkoista ääntä. Tajusin sitten kojelautaan syttyneen punaisen valon ja käänsin avaimesta virran pois päältä, jolloin torvetkin vaikenivat. Irrottelin itseni valjaista. Yhtenäinen etuistuini oli hypännyt kiskoilta irti ja housunlahkeeni oli takertunut kiinni jonnekin penkin alle. Revin toista housunlahjetta halki polvitaipseeseen saakka ja sain jalkani irti penkin alta. Sitten painiskelin irtonaisten penkkien kanssa ja yritin avata ovia päästäkseni ulos. Ovet olivat tiukasti kiinni. Sameaksi menneen tuulilasin takana näytti kasvavan ruohoa. Iso "haitariksi taittuva" kattoluukkukukaan ei suostunut aukeamaan. Valkoinen nailonpaitani oli verestä punaisena. Suusta ja repeytyneestä leuasta valui verta jatkuvasti. Kun sitten kaikin voimin pukkasin olkapäälläni vasenta etuovea, se vihdoin aukeni ja pääsin ryömimään sitä pitkin ulos.

Samalla hetkellä, kun ryömin ovea pitkin valtatie pientareelle, kömpi tien vastakkaiselta puolelta läähättäen vanhahko mies ja riensi avukseni. Nousin pystyyn ja otin perä taivasta kohti ojassa nokallaan olevasta autosta tukea. "Onko autossa muita", kysyi mies. "Ei ole." vastasin. "Heräsin torvien sointiin ja arvasin, että jotain on tapahtunut ja lähdin juoksemaan", kertoo mies. "Olen **Vihtori Rantanen**. Taloni on tuo pieni punainen tuolla pellon laidassa. Jaksatteko kävellä tuonne? Naapurissa on puhelin. Soitetaan sieltä ambulanssi."

Kerroin, että ohitin Lahdesta lähdettyäni kuorma-auton, joka on varmaan sieltä tulossa. Kaukaa kuuluikin jo lähestyvän auton ääni. "Missä on tämän auton akku?" kysyi mies sitten. "Tuossahan se näkyy taittuneen konepellin alla." vastasin. "Otetaan kaapeli irti, ettei syty tuleen," sanoi mies ja irrotti taskustaan ottamallaan pienellä jakoavaimella kaapelikengän akusta. Kuorma-auton ääni lähestyi, mutta sitä ei vielä näkynyt. Nojatessani omaan ajokkiini huomasin sen huojuvan. "Eikös tuupata tämä ojaan pyörilleen?" ehdotin ja niin tehtiinkin. Auto rojautti syvänpuoleiseen ojaan pyörilleen. Nyt näin paremmin, mihin olin törmännyt; ojan yli johtavan liittymän betonisen rumpuputken ympärille suurilla kivillä vahvistettuun penkkaan. Auto oli käynyt nokan kautta katollaan ja pompannut takaisin. Iso kattoluukku ja takakontin kansikin olivat menneet melkoisesti sisään.

Mercedes-kuorma-auto saapui ja pysähtyi. Ohjaamossa oli kolme miestä, joista yksi meni lavalla olleeseen Fiat 600 kolariautoon. Minut autettiin etupenkille keskelle, johon miehet olivat levittäneet pari pyyheliinaa veren vuodoilta penkkiä suojaamaan. Kuljettaja kertoi, että matkaa Mäntsälään on 12 kilometriä ja siellä on kunnanlääkäri, jolta saadaan ensiapu. Liikkeelle lähdettyä kysyi kuljettaja, miksi olin ojaan ajanut. Kerroin, että ilmeisesti nukahdin ja olin melko väsynyt. Hetken päästä kuljettaja neuvoi: "Niin, kun tästä nyt kuitenkin tulee poliisikuulustelu, niin minun mielestäni ei olisi väärin, jos kerrotte asian poliisille hieman toisin. Älkää kertoko, että olitte väsynyt. Se on lain mukaan melkein sama kuin olisi humalassa."

Mäntsälästä löytynyt ensimmäinen kunnanlääkäri kuitenkin kieltäytyi ensiavusta, koska hänellä ei ollut päivystysvuoroa ja kertoi toisen lääkärin olevan päivystysvuorossa. Mersun kuljettajan selvitettyä, että lääkärin velvollisuus on auttaa tällaisissa hätätapauksissa päivystysvuoroista riippumattakin ja ainakin pitäisi kertoa, missä toinen kunnanlääkäri toimii. "Kyllä siellä on viittoja, etsikää!" oli tyyli vastaus ja ovi pamahti kiinni. Pian vastaan tulleen Mäntsälän poliisin opastuksella löytyi sitten se toinen lääkäri aivan kylän toiselta laidalta. Siellä sain ensiavun, jäykkäkouristuspiikin ja viisi tikkiä leukaan sekä saman verran toiseen poskipäähän. Mäntsälän poliisi kyseli

ojaanajoni syytä ja kerroin sitten, että olin alkanut etsimään autoradiosta uutta asemaa ja huomioni kohdistui kai liiaksi radioon. Tuon ensiavun ohessa selvisi myös, että minua neuvonut Mercedes-kuormurin kuljettaja olikin poliisi, **ylikonstaapeli Salmela** Keravalta.

Matkani jatkui sitten Mäntsälän EMW-ambulanssilla Helsinkiin Töölön sairaalaan. Alaleukani oli poikki kolmesta kohdasta ja vasen poskiluu oli murtunut. Vyöt olivat antaneet periksi niin, että olin lyönyt leukani ilmeisesti ohjauspyörän keskiöön ja poskipää oli taivuttanut puolikkaan ohjauspyörän kehästä akseliputkeen saakka. Turvavöiden päät olin kiinnittänyt lattiaan takapenkin juureen pultilla ja lattiapellin molemmin puolin oli vahvikkeena 1,5 millin paksuiset isot peltilevyt. Tämä kiinnityspiste oli venynyt noin 5 cm korkeaksi kartioksi. Molemmissa olkapäissäni oli vöiden kohdalla noin 20 cm pitkät mustelmat. Tajusin, että vyöt olivat pelastaneet minut varmalta kuolemalta. Autoa tarkastellessani tajusin myös, että paljon onneakin oli ollut mukana. Moottorin etupäässä sijainnut bensapumppu oli tullut jäähdyttimen läpi, bensaputket olivat poikki ja bensaa valunut tankista auton oltua perä taivasta kohti pystyssä. Moottori oli käynyt vielä jonkin aikaa siinä pystyasennossa kohokammioon jääneellä bensalla, koska kampiakselin hihnapyörästä oli "sorvaantunut" pois melkoinen osa, kiilahihna palanut karrelle ja auton takapää oli mustassa noessa moottorin poltettua runsaasti öljyä. Onneksi konehuone ei siinä tilanteessa tuprahtanut tuleen.

Sen kesän työt jäivätkin sitten siihen. Yliopiston hammasklinikalla tehtiin suuhuni "raudoitus" ja vedeltiin alaleuka yläleukaan kiinni n. 60 pienellä kumilenkillä. Lähes pari kuukautta piti sitten pärjätä vain liemiruokia litkien. Koko loppukesä kului leuan paranteluun. Isä osti pahasti vaurioituneen, korjauskelvottomaksikin arvioidun autonsa tilalle uudemman, vuoden -58 MB 180:n. - Elokuussa aloitin kuitenkin omassa tallissa tuon onnettomuusautoni korjaamisen. Myin Jawa-CZ-moottoripyöräni ja ostin rahoilla kaasuhitsauslaitteet. Opiskelun lomassa jatkoin korjaustöitä iltaisin

"Pumppuopista" höyrykoneoppiin

"Tekun" toisen vuoden opinnoissa koneoppi jatkui höyrykoneoppina. Opettajaksi tuli **dipl. ins. Okkonen**. Tunnit olivat iltaan sijoitettuja kaksoistunteja ja Okkosen opetusmetodi oli nukuttava. Hän luki ilmeisesti rehtori Collanin vanhaa höyrykoneoppimönistettä ja kun kello soi, hän laittoi rastin vaikka keskelle lausetta ja siitä jatkoi sitten lukemistaan seuraavalla tunnilla. Jos häneltä kysyi jotakin, ei hän osannut juurikaan vastata. Kokeet olivat kuitenkin vaikeanpuoleisia. Joulutodistukseen sain arvosanaksi 6. Kevätlukukauden ensimmäisten kokeiden kysymyksetkin tuntuivat vaikeilta ymmärtää ja kun koko aine tuntui melko tarpeettomalta kirjoitin koepaperin kulmaan nimeni jatkoksi "höyryautotekniikan opintosuunta". Tästä tuo Okkonen ilmeisesti ei pitänyt ja kokeesta saamani arvosana oli 1- (=yksi miinus). Toisiin kevään kokeisiin piti sitten valmistautua perusteellisesti ja niistä sainkin 9½. Kun todistukseen sain arvosanaksi vain viitosen, menin kysymään asiaa Okkoselta. Hän katseli arvostelukirjaansa ja sanoi: "Jouluna oli 6, kokeista on tullut yks' miinus ja 9½. Kun nämä lasketaan yhteen ja jaetaan 3:lla, niin ei tästä tule enempää." - Ja näinhän se tosiaan olikin.

- Jossakin vaiheessa Okkonen kertoi USA:ssa järjestettävistä kiropraktikkokursseista, jotka tuntuivat häntä kiinnostavan. Toistakymmentä vuotta myöhemmin (keväällä 1974) tapasin hänet yllättäen Varkaudessa. Ammattikoulun opettajana toimiessani alkoi vaivata selkäkipu. Eräs opettajakaveri suositteli käyntiä kiropraktikko **Nymanin** vastaanotolla. Nymanilla oli vastaanotto Varkauden Toritorpalla kerran kuukaudessa ja "maineikkaan" kiropraktikon vastaanotolle tuli potilaita Itä-Suomesta jopa bussi-

lasteittain. Kävin ilmoittautumassa ennakoon Toritorpan vahtimestarin ”keräyslistaan”. Kun vastaanotto alkoi, oli pihalla useita kymmeniä vastaanotolle ilmoittautuneita. Kiropraktikko tuli ulko-ovelle valkoisessa takissaan ja kutsui listan mukaan aina 5 henkilöä kerrallaan sisään. Hahmo vaikutti jotenkin tutulta ... ja niinhän se olikin ... Okkonen!

Kun sitten minun vuoroni tuli, näytti siltä, että minäkin olin hänestä tutun näköinen. Vastaanottohuoneen pöydän kulmalle laittoi jokainen vuorollaan 10 markan setelin. Kuitteja ei kirjoitettu. Kehotti sitten lattialla olevalle pukille makuulle kysäisten samalla oireiden laatua. Sitten hieman sormilla selkänikamien ”oikomista” ja lopuksi toteamus: ” Jos ei tämä auta, niin tulkaa uudelleen”.

Nymanista tiedettiin sen verran, että hän asui Keravalla ja piti samanlaisia vastaanottoja myös Ilomantsissa. Hieno Mersunsa oli Toritorpan pihalla ja rekisterikilpi viittaisi pääkaupunkiseutuun. Muutama vuosi aikaisemmin olin nähnyt Okkosen TV:ssä, kun hän esiintyi Keravan uuden teknillisen koulun rehtorina.

Ei siitä käynnistä minulle ainakaan mitään apua ollut. Lähdettyäni pois Varkaudesta kuulin, että kun myös verottaja oli alkanut kiinnostua ”Nymanin” toimista, oli hän teettänyt jossakin Pohjanmaan veneveistämöllä ison ”paatin” ja purjehtinut Amerikkaan.

Erkki Viitasalon opettamien autoteknisten oppiaineiden sisällöt tuntuivat hyvin teoreettisilta ja käytännön asioista kaukaisilta. Renkaan ja tienpinnan välisiä kitka- ja muodonmuutos-ilmiöitä käsiteltiin laajasti, samoin auton ohjausgeometriaan ja ajo-ominaisuuksiin vaikuttavia asioita. Mitailtiin ja laskettiin moottorin pyörivien osien hitausmomentteja, toisen kertaluvun massavoimia yms.

Autonäyttelyissäkin käytiin opiskelun lomassa ja nähtiin uusia malleja. Aikaisemmin jo mainitsemastani Wartburgista muistuu mieleen Itä-Saksan kielitoimistossa suomeksi tehty esite, jonka mukaan Wartburgissa oli ”suuri kauneus ja korkea upeus” sekä ”uusi vilkaskierteinen moottori”.

Opintoretkiäkin tehtiin silloin tällöin autoliikkeisiin. Konela Oy:n korjaamolla kerrottiin ja vähän naurettiinkin venäläisten keksinnölle putkittaa sylinteriputket kovemmalla teräsholkilla iskunpitämyksen puoleenväliin saakka. Näin oli tehty uusissa Volgan moottoreissa. – Männänrenkaat eivät kuitenkaan ”hyväksyneet” sylinterissä olevaa poikittaista saumaa ja tästä aiheutui melkoisia ongelmia. Lyijypohjainen laakerimetallikin osoittautui Volgan moottoreissa heikoksi. Konelan Oy:n korjaamopäällikkö kertoi mm. erään Helsingin taksikuskin sanoneen, että ”Minkä hän Popedalla voitti, sen hän Volgalla menetti”. Joillakin taksimiehillä oli jo kolmas moottori nokalla, vaikka mitarissa oli vasta vajaat 10 000 kilometriä. Konelassa oli tästä syystä alettu rakentaa Volgan moottorit ennen myyntiä uudelleen ja vaihdettiin mm. länsimaiset laakeriliuskat kampikoneistoon. Volga ei kuitenkaan saavuttanut sellaista taksimiesten suosiota mikä Popedalla oli ollut.

Opiskelun ohessa syksystä alkaen olin koko talvikauden ajan kunnostellut ojaanajossa ruttaamaani Mersua kotitallissa iltaisin ja viikonvaihteisin. Korin oikominen alkeellisilla välineillä oli haastava ja sangen opettavainenkin homma. Auton keula oli rutistunut muodottomaksi konehuoneen rintapeltiä myöten. Niinpä leikkasin kaikki rutistuneet pellit pois itsekantavan korin kotelorakenteetkin rintapellin kohdalta katkaisten. Vakuutusyhtiöiden yhteisvarastolta Pasilasta sain uudehkosta kolariautosta purettu virheettömät lokasuojat, sisälokasuojat ja konepellin melko edullisesti. Etuosan pituussuuntaiset kotelopalkit sain Kar-Airilla mekaanikkona työskennelleen tuttavani kautta Saksasta. Kar-Airin pilotit toivat pitkät peltikotelot Convair Metropolitanin pyrstössä Suomeen ja kävin

ne itse hakemasta Seutulan (nyk. Helsinki–Vantaan) lentokentän hallista. Palkeista katkaisin sitten tarvittavat pätkät, jotka hitsailin paikalleen. Auton kattokin oli muuttanut muotoaan. Vasemman etuoven aukko oli noin 3 cm madaltunut ja yläsaranan seutu liikkunut noin 5 cm eteenpäin. Koje-
laudan rakenteet olivat ”niksahtaneet” keksikohdasta muutaman sentin etuviistoon ylös ja tuulila-
sin aukkokin oli muuttanut muotoaan. Kaikki muodot sain kuitenkin vedeltyä ”kohdalleen” vaikka
oikomisvälineinä oli vain pieni hydraulinen pullonosturi ja erilaisia rautalankavirityksiä, joilla sain
aikaan vetojännitykset. Toukokuussa oli auto ajokunnossa, sisätilat osaksi uudelleen verhoiltu ja
ulkopinta paklattu ja hiottu pintamaalausta varten. Maalaustyön teki Käpylän vanhan rautatiease-
man lähellä toiminut Haverisen automaalaamo. Kaiken muun tein itse. Auto jäi sitten omaksi ajo-
kikseni.

Kesäksi Fordille

Kesätauon alettua toukokuun alussa 1961, pääsin töihin Oy Ford Ab:lle Hernesaareen. Käyttöpääl-
likkö **Kalevi Mannonen** laittoi minut aluksi töihin kuorma–autojen kokoonpanolinjalle. Linjalla
koottiin amerikkalaisia Ford F 600–kuorma–autoja. Rungot tulivat isoissa 2 rungon pakkauksissa,
V–8 bensamoottorit, vaihteistot, akselistot ja punaiset ohjaamot erikseen pakattuina. Autoja koot-
tiin lyhyehköllä linjalla noin 2 kpl päivässä. Suuri osa näistä autoista meni paloautojen alustoiksi.
Jonkin verran koottiin myös hieman kookkaampaa F 700 ”Big Job” mallia, joihin asennettiin eng-
lantilaiset 6–sylinteriset dieselmoottorit. Moottori oli sama, kuin englantilaisissa Ford Trader 75
”puolipuldokeissa”. F 700 mallin ohjaamot olivat väriltään kirkkaanvihreitä.

Uusia henkilö– ja pakettiautoja tuli Fordin omaan laituriin laivalasteittain pitkin kesää ja autojen
siirtely laiturilta varastotarhaan oli varsin kiireistä puuhaa. Laivojen vinssit nostelivat autoja laivas-
ta melko nopeaan tahtiin ja autot oli heti ajettava laiturilta muutaman sadan metrin päässä olevaan
tarhaan. Tankit olivat tyhjä, mutta kaasuttimen kohokammiossa oli bensa sen verran, että se
juuri ja juuri saattoi riittää. Heti moottorin pärahdettyä käyntiin oli lähdeittävä, että pääsi tarhaan
asti. Saksasta ja Belgiasta tulleissa Taunus–lasteissa oli autojen avaimet valmiiksi virtalukoissa ja
ovet lukitsematta. Englantilaiset Anglia– ja Cortina–lastit olivat työläämpiä. Samaan aikaan, kun
ensimmäiset autot olivat jo laskeutumassa vinssillä laiturille, heitti laivan perämies laiturille pussil-
lisen avaimia. Autojen ovet olivat lukossa ja avaimen numero oli merkitty väriliidulla sivulasiin.
Avaimissa oli vastaavat 3–numeroiset luvut stanssattuna. Oikean avaimen löytäminen noin 150 –
200 avaimen joukosta vei jonkin verran aikaa ennen kuin autoja päästiin liikuttelemaan. Takaviis-
tolla takalasiilla varustetun uuden Anglian 1000–kuutioinen moottori oli lyhytiskuisuudeltaan sen
ajan sensaatio. Auto osoittautui varsin näppäräksi pikkuautoksi ja myyntiluvut kasvoivat nopeasti.
Myöhemmin tuli moottorista myös 1200–kuutioinen versio.

Melko usein Fordin laituriin tulleita laivoja kävi tarkastamassa tullimiesten ns. ”rautakaarti”, noin
10 miehen ryhmä, joka etsi laivassa mahdollisesti olevaa salakuljetettua pirtua tai tupakkaa. Ker-
ran monta tuntia kestäneen tarkastuksen jälkeen tuli laivan perämies kysymään, saisivatko he
kantaa ”muutamia pahvilaatikoita” Fordin tiloihin muutamaksi tunniksi. Lupa annettiin ja pian lai-
vamiehet alkoivat kantaa laatikoita niille osoitettuun paikkaan. Laatikoista kertyi melkoinen pino.
Jokaisessa laatikossa oli litran pirtupulloja 8 kappaletta. Aamulla töihin palattuamme oli tuo arviol-
ta 100 laatikon pino poissa. – Kerran autolastin purkutöiden aikaan sai laivassa käynyt ”fordilai-
nen” laivan kannella valvoneen tullimiehen peräänsä. Tullimies yritti saada juosten laiturilta Fordin
sisätiloihin kiirehtivää haalaripukuista miestä kiinni. Mies pääsi ovesta sisään ja luikahti piiloon
varaosalaatikoiden taakse. Tullimies säntäsi pian samasta ovesta sisään ja kysyi lähellä ovea olevil-
ta miehiltä: ”Näittekö juuri sisään tullutta miestä, jolla oli keltaiset haalarit ja musta baskeri pääs-

sä?” – No, miehiä tämä vain nauratti. Samanasuisia miehiähän oli siinä ympärillä useitakin, koska sellainen työasu oli kaikilla.

Eräänä loppukesän aamuna havaitsimme, että yhteen suuren työhallin nurkkaukseen oli ilmestynyt muutamia kankaalla peitettyjä autoja. Menimme kurkistelemaan mitä ne ovat. Autot olivat ennen näkemättömiä malleja eikä niiden pinnasta löytynyt mitään tekstejä. Takapenkkiä paikalla oli monenlaisia kojeita ja mittareita. Eräältä työnjohtajalta sitten kuulimme, että autot ovat uusien mallien prototyyppejä, joita tehtaan miehet ovat menossa testaamaan Lappiin. Seuraavan yön aikana autot olivat kadonneet. – Myöhemmin selvisi, että ko. autot olivat Ford Caprin ja Corsairin prototyyppejä.

Loppukesällä onnistuin vaihtamaan Mersu 180:ni vuotta nuorempaan kolaroimattomaan MB 220:een. Helsingin linja-autoaseman ylänurkassa sunnuntaisin toimineella autotorilla tapaamani ”joppari” teki vaihtokaupan päikseen eli ilman välirahaa. Ahvenanmaan rekisterissä ollut auto haettiin iltahämärissä eräästä Ruusulankadun autohallista.

Myöhemmin kuulin, että se oli ollut siellä jonkin aikaa piilossa. Edellinen omistaja oli saanut jonakin yönä poliisit peräänsä, kun oli ollut hakemassa laivasta ”juomia” Jätkäsaaren satamassa. – Minua eivät poliisit kuitenkaan pysäyttäneet.

Työt muuttuivat syyskuun alussa taas opiskeluksi. Opiskelun sisältöön tuli nyt aikaisempaa enemmän autotekniikkaa. Kahden oppilaan ryhmissä tehtiin harjoitustöitä, joissa mm. määriteltiin auton painopisteen paikka, laskeskeltiin kuorma-auton rungon taipumaa täydellä kuormalla sekä miten moottorin teho ja vääntömomentti eri pyörintänopeuksilla ja eri vaihteilla muuttuvat auton voimansiirrossa vetäviltä pyöriltä saatavaksi kehävoimaksi. Oppilaitoksen autolaboratoriossa tehtiin erilaisia tutkimuksia niin ikään.

Traderit

Seuraavana kesänä työkokemukseni kartuttaminen jatkui jälleen Oy Ford Ab:llä. Edellisinä vuosina myyntiin tuulleen englantilaisen kuorma-auton, Ford Traderin 55 ja 75 malleissa oli ilmennyt heikkouksia, jotka oli tuotannossa jo vahvistettu. Näitä autoja oli kuitenkin Fordin varastotarhassa useita satoja ja niihin täytyi tehdä kaikki tuotannossa tehdyt muutokset ennen myyntiä. Autoihin piti tehdä mm. seuraavat muutokset: Etujouset vaihdettiin ja takajousien etummaisat korvakkeet vaihdettiin jämerämpiin, polttonestetankkien etuseinä vahvistettiin kaksinkertaiseksi, vaihteiston sivuakselin kiinnitys alumiinivalua olevaan koppaan vahvistettiin teräsholkein ja moottoriin vaihdettiin leveämmät jakopään pyörät sekä nokka-akseli. Aluksi pääsin kolmen asentajan ryhmään, jonka piti harjoitella huoltokouluttaja **Koski-Ukon** johdolla moottorin muutostyön suoritus muutamaan kertaan ja kun työ alkoi mennä rutiininomaisesti, määriteltiin suoritusaikojen perusteella korjaamoille ohjeaika. Vastaavia töitä tehtiin kampanjana piirimyyjien korjaamoilla jo myytyihin autoihin. Tämän työn suoritus piti meidän myös sitten opettaa kesälomiltaan palaaville asentajille.

Kesän alkaessa, kelirikko aikaan oli myös YAL:n (Yleinen Autoliitto) järjestämä autojen taloudellisuusajo, johon Fordilta osallistui 2 kuorma-autoa eri kokonaispainoluokkiin ja Taunus 17 M pakettiauto. Minut ”pestettiin” Trader 75:een kartanlukijaksi. Harjoittelimme kuljettajan, **Jorma Kilpeläisen** kanssa taloudellisinta ajotapaa parina iltana kulutusmittarin kanssa ja saimme myös hyviä neuvoja muutamilta asiantuntijoilta. Kilpailussa autoissa oli oltava täyden kantavuuden mukainen sorakuorma. Reitti oli Helsinki-Taavetti-Vaalimaa-Virojoki-Taavetti-Helsinki. Tankit plommattiin

lähtöpaikalla, valvottu tankkaus oli Taavetissa menen ja tullen ja maalissa selvisi reitin kokonaiskuluks. Keskinopeuden piti olla kuorma-autoluokassa 70 km/h 10% tarkkuudella. Jokaisessa ajoneuvossa oli mukana valvoja, ettei luvattomia tankkauksia matkan varrelle tehty. Fordin saalis oli kilpailussa loistava. Muut autot ottivat luokissaan 1. sijan, me jäimme raskaimmassa luokassa kakkoseksi. – Eipä siellä täydellä soralastilla mutkaisilla teillä voinut juuri taloudellisuutta ajatella, että pysyi aikataulussa. Lauantai-illasta sunnuntai-aamupäivään siinä kisailtiin, ja maanantaina saatiin esitellä komeita palkintopyytyjä. Maaliin saavuttaessa manaili kevyemmän luokan Ford F 700:ssa valvojana ollut varusmies kohtelua tyyliksi, kun ”kuski ei ollut yöllä suostunut pysähtymään kusitauolle”. ”Mehän ei sinun kusihätäs’ takia pysähdytä. Siihen menee ainakin litra polttoainetta. Jos et kestä, niin kuse housuus”, oli kuski noitunut. Niinpä oli varusmiehen sitten lopulta yön pimeydessä suihkaistava paineensa vauhdissa ovenraosta tien oheen. Maalissa sitten selvisi, että voitto tuli vajaan litran erolla toiseksi tulleeeseen De-Soto-kuormuriin.

Sitten jatkuivat taas ”harjoitukset” Traderin moottoreiden parissa. Sylinterikannen irrotus ja nokka-akselin vaihto oli tuossa puolibuldogissa hieman tavanomaisesta poikkeava, kun auton rakenteesta johtuen kantta ei voinut nostaa suoraan ylös. Kannen etupuoliskon pultit kierreltiin auki normaaliin tapaan konepellin alta, mutta takapäin pultit ohjaamon puolelta, josta avautui suurehko luuku moottoritalan takaosaan. Kun pultit oli irrotettu, nostettiin kannen etupäätä hieman ja työnnettiin reilun metrin pituinen lauta kannen alle ja vedettiin kansi laudan varassa ulos. Nokka-akselin irrottamiseksi ”ongittiin” venttiilinnostimet työntötankojen paikalle vaihdettujen magneettipäisten tankojen varaan ja tangot lukittiin nostinten yläasemaan pyykkipojilla. Sitten saattoikin jo nykäistä vanhan nokka-akselin ulos ja uusi työnnettiin tilalle.

Traderin polttonestesäiliöiden vahvistaminen oli sitten seuraava työni. Tätä työtä jo pitkään pajas- saan tehnyt vanhahko seppä oli lähdössä kesälomalle ja Kalevi Mannonen tarjosi tätä työtä minulle loma-ajaksi. Seppä neuvoi minulle tankkien vahvistamishomman. Tarhassa olevista autoista piti käydä irrottelemassa tankki ja hilata se pajaan. Tankin etupäädyn reunat piti puhdistaa pienellä käsihiomakoneella maalista, sovittaa päätylevyn päälle toinen samanmuotoinen sinkitty levy ja kiinnittää se paikalleen tinalla juottaen. Työ oli urakkatyötä, 5 tuntia/tankki. Seppä kertoi, että jos ahkerasti tekee, saa tehtyä kolmekin tankkia päivässä. Vahvistettuja tankkeja ei tarvinnut enää mennä kiinnittämään autoon takaisin. Sen homman hoitelivat toiset miehet.

Seuraavana päivänä oli sitten minun vuoroni aloittaa tankkien vahvistamiset. Aluksi tein yhden kappaleen, mutta sen kanssa puuhatessa tuli mieleen sarjatyö, jollaista olin harrastanut jo aikaisemmin Tammilehdolla uusien autojen varustelussa. Siellä tein roiskeläppä-, peili- ym. varustelut 3 – 5:een autoon kerrallaan ... ja hankin hyvin. Kun aloin tekemään roiskeläppien kannatinrautoja lattarautaa pätkien ja paloja yhteen hitsaten, tein niitä saman tien useampaan autoon ja kun hain työkaluvarastosta porakoneen ja oikean kokoiset terät, porailin tarvittavat rei’ät kaikkiin vierekkäin oleviin 3 – 5 autoon. Tunturakoilla sain siellä parhaina päivinä jopa 18 tunnin palkan.

Niinpä ensimmäisen tankin vahvisteltuani lähdin ulos varastotarhaan työntökärryt mukana, irrottelin tankit 5:stä Traderista ja toin ne kärryillä pajaan. Asetin tankit sopivalle etäisyydelle työjakkaran ympärille. Käsihiomakoneella putsailin sitten peräkkäin kaikki 5 tankin päätyä, sovittelin vahvikelevyt jokaiseen ja kun sain kolvin kuumaksi, juottelin kaikki päätylevyt kiinni. Ensimmäisen 5 tankin sarjan sain valmiiksi ennen työajan päättymistä. Sitten alkoi aamulla aloitettu 5 tankin sarjaan valmistua jo ennen iltapäivän kahvitaukoa.. Tankkien kanssa sitten ahersin seuraavat viikot. Neljännellä viikolla tuli Mannosen Kalevi juttelemaan, että olivat ”yläkerrassa” huomanneet liian hyvän urakan. Seurauksena olikin, että taksa muutettiin kolmeksi tunniksi/tankki. – No, pääsihän silläkin

vielä tuplapalkalle, kun ahkerasti puuhaili. Kun vanha seppä palasi sitten lomalta ja kuuli mitä oli tapahtunut, suuttui hän niin, että meinasi vetää minua turpaan. Ei hän sen jälkeen minua edes morjestanut. – Loppukesä meni sitten Traderien muutostöiden merkeissä.

Taunus

Alkukesän aikana tuotiin maahan varsinkin Taunus 17 M "mulkosilmämallia" pakettiautoina suuria määriä ja autot muutettiin täällä henkilöautoiksi. Kysymyksessä oli henkilöautoverotuksessa havaittu porsaanreikä. Erillisinä sarjoina tulivat tehtaalta alkuperäiset takapenkit, sivulasit listoineen sekä katto- lattia- ja seinäverhoukset, joten muutostyö kävi melko helposti. Tämä veroetu oli kuitenkin huomattu ja uusi laki astui voimaan heinäkuun lopussa. Onnistuin ostamaan Fordilta isälleni tuon alkukesän taloudellisuusajon voittajajaksilön ja se ehdittiin muuttaa henkilöautoksi vielä vanhan lain mukaisesti. – Auton voittotulos taloudellisuuskilpailussa oli 800 kg kuormalla 6,61 litraa/100 km ja pieniruokaiseksi se osoittautui sitten jatkossakin..

.Saksan tehtailla Ford Rheinin G 700 kuorma-auton valmistus oli lopetettu ja korin muotit siirretty Englantiin, josta alkoi sitten tulla muodoltaan saman näköistä Ford K 700 kuormuria. Moottorina tässä oli Trader 75:sta tuttu 6-sylinterinen diesel.

Opinnot jatkuvat

Syyskuun alussa jatkuivat opinnot "tekussa" taas. Opiskelun lomaan järjesti Erkki Viitasalo muutamia "erikoisohjelmia". Tutustuimme mm. HKL:n Ruotsista kokeiltavaksi saatuun takamoottoriseen Scania-bussiin, alkoholikäyttöiseen MAN kuorma-autoon ja olimme "painolastina" HKL:n ilmajousitetun bussin koeajossa. Vanhankaupungin lahden peilikirkkaalla jäällä saimme testata oppilaitoksen Taunus 17 M:n käyttäytymistä jarrutuksissa, kun joko etu- tai takajarrut oli kytketty pois toiminnasta. Harjoitustyönä laskeskelin mm. pitkälavaisen MAN-kuorma-auton rungon maksimitaipumaa täydellä kuormalla. Tammikuussa olimme muutaman päivän diesel-kurssilla Suomen Autoteollisuuden tiloissa. Kouluttajana oli mm. **Antti Saarialho**.

"Tarvon moottoritie" oli valmistumassa ja sen vielä suljettuna olevan ajoradan uudella asfaltilla noin Gallen-Kallelan museo Tarvaspään kohdalla vetelimme muutaman tunnin oppilaitoksen Taunusta köyden päässä jousivaa'alla vetovastusta mitaten. Erkki Viitasalon johdolla tutkittiin rengaspaineiden ja kuormituksen vaikutusta vierintävastukseen. Renkaan ja tienpinnan väliset ilmiöt ja auton ajokäyttäytyminen tuntuivat olevan Viitasalolle rakkaimpia aiheita ja niihin käytettiin runsaasti aikaa. Moni autotekniikan tärkeäkin osa-alue jäi kokonaan käsittelemättä.

Opintoretki Saksaan

Vihdoin koitti kevät, opinnot päättyivät ja "HTO-63:n" opiskelijat saivat päättötodistuksensa huhtikuun lopussa. Kevään aikana oli suunniteltu luokkaretkeä, mutta se kariutui. Osa porukastamme olisi halunnut itään, toinen länteen ja niin suunnitelmista luovuttiin. Teknillisen koulun puolelta valmistuneiden autoteknikoiden Keski-Euroopan retkelle oli kuitenkin pari paikkaa vapaana ja niinpä minä lähdinkin mukaan heidän 2-viikkoiselle kierrokselle. Matkan johtajana oli silloin Helsingin "tekussa" opettajana toiminut dipl.ins. **Olavi Laine** ja matkaan lähdettiin keravalaisen liikennöitsijä **Leevi Saaren** upouudella ilmajousitetulla Mersu-bussilla. Turkuun ajettiin ja matka jatkui sitten autolautta Scandialla Norteljeen. Aamulla satamaan saavuttaessa ilmeni, että bussin kuljettajaksi pestattu keravalainen taksikuski ei illan ryyppäämisen vuoksi ollutkaan ajokunnossa. Niinpä

yksi retkeläisistä, **Ilkka Perasto**, sai joukkomme kokoneimpana kuljettajana lähteä sompailemaan bussia Ruotsin vasenkätiseen liikenteeseen. – Oli siinä Ilkan ympärillä neuvojia, kun saavuttiin kaupunkialueelle ja kierreltiin liikenneympyröitä päinvastaiseen suuntaan. Hyvin kuitenkin selvitettiin. Ilkka ajoi bussia sitten aina Söderteljeen, Scanian tehtaalle asti, mikä oli retkemme ensimmäinen tutustumiskohde. Illalla oli suunnitelmissa ehtiä vielä hyvissä ajoin Gedser – Grossenbroden lautalla Tanskan puolelle, mutta rantaan tullessa siellä olikin valtava jono. Siinä tuntikausia vuoramme odotellessa tuli satamaan itäsaksalainen uusi junalautta sovittamaan kiskojaan laiturin kiskoihin. Sen kannella näimme useita konepistoolein varustettuja sotilaita vahtimassa, ettei kukaan laivasta loikkaa Ruotsiin.

Kööpenhaminassa yövyttyämme ajoimme Tanskan halki Saksan autobahnoille ja Hampuriin. Tanskassa oli tuolloin dieselöljy halvempaa kuin Saksassa ja siksi bussissa oli mukana useita jerrykannuja, jotka Tanskan puolella täytettiin. Hampurissa huomattiin, että yksi jerrykannuista oli ajon aikana vuotanut ja minun matkalaukkuni sattui olemaan matkatavaratilassa juuri tuon vuotaneen jerrykannun vieressä. Matkalaukussa olleet vaatteeni olivat imaisseet suurimman osan vuotaneesta dieselistä ja koko laukku oli ”pöhötynyt” kelvottomaksi. Niinpä sitten oli suunnistettava matkalaukkukauppaan ja ilta kului majapaikassa pyykin pesun, kuivattelun ja silittämisen merkeissä aamutunneille asti.

Retkemme autoteknisiä tutustumiskohteita olivat mm. Fordin autotehtaat Kölnissä ja Opelin tehdas Bochumissa, jossa tehtiin Opel Kadetteja. Fordin moottoritehtaalla näimme mm. täysin automaattisesti toimivan moottorin sylinteriryhmän koneistuslinjan, jossa ryhmät valmistuivat valuaihiosta valmiiksi asti käsien koskematta. Opelin koritehtaan yhtenä erikoisuutena oli kokoonpanolinjan katossa jatkuvasti kulkevaan ketjuun sijoitettu varaosavarasto. Sieltä kokoonpanolinja sai tarvittaessa täydennystä, kun jotakin osaa valmistava kone oli pysähdyksissä huoltoa tai korjausta varten.

Bochumista ajoimme Hollannin puolelle ja pieneen idylliseen Walkenburgiin, jossa oli tarkoitus yöpyä leirintäalueella mukaan otetuissa teltoissa ja makuupusseissa nukkuen. Korkealla mäellä olevalle leirintäalueelle tullessamme kiiruhti bussiamme vastaan harmaatukkainen iloinen herrasmies, leirintäalueen johtaja, joka riemuitsi suomalaisten tulosta. ”Tämä on ensimmäinen kesän merkki, kun suomalaiset tulevat. Tästä uusi turistikausi taas alkaa”, hän selitti. Elettiin vasta toukokuun alkua ja yöstä oli tulossa viileänpuoleinen. Niinpä johtaja suositteli meille yöpymispaikaksi vielä suljettuna ollutta ravintolasalia, jonka oven hän meille avasi ja sinne lattialle sitten makuupussimme levitimmekin.

Aamulla lähdimme jalkaisin tutustumaan mäen alla olevaan kaupunkiin. Näky oli uskomattoman kaunis. Kapeahkoja katuja reunustivat kaikkialla vaaleanpunaisia kukkia täynnä olevat kirsikka- ja mangoliapuut. Asukkaat olivat pesemässä katujen kapeita jalkakäytäviä vesisuihkuin ja harjoin. Talojen pihamaat upeine kukka- ja pensasistutuksineen olivat kuin postikorteissa. Iltasella tutustuimme sitten tämän lähinnä turismista elävän pikkukaupungin kapakoiden tunnelmiin. Paluumatkalla tutustuimme vielä Amsterdamiin ja sen yöelämään. Opiskelukaverini oppikoulun ajoilta, **Kalevi Merikanto**, oli työharjoittelussa Haagissa ja tuli meille Amsterdamiin oppaaksi. Iltasella yöelämään tutustuessamme menimme hänen opastuksellaan erääseen katutason alapuolella olevaan eliittiluokan ”kapakkaan”. Paikka tiedettiin kalliiksi ja siksi tilasimme vain yhden oluet istuaksemme siellä hetkisen. Muutamissa pöydissä seurueet kajauttelivat juomalauluja. Niinpä Olavi Lainekin ehdotti: ”Eiköhän pojat mekin kajauteta näille yks’ laulu. Täällä ei varmasti kukaan ymmärrä suomea, joten lauletaanpa tällainen vähän tuhma laulu: – Heilini jätti, hyvästi jätti, jätti niin mukavasti.

Koipensa nosti taivasta kohti, pieri niin kamalasti.” ... Hiljaa hyräillen ensin pari kertaa harjoiteltiin ja sitten kajautettiin parikymmenpäisen joukon voimalla. Saimme valtavat aplodit. Kun oluet oli juotu, lähdimme jatkamaan kierrosta. Aamulla lähdimme Pohjanmeren ja sisäjärven väliselle padolle tehtyä ”autobaanaa” ajellen kotiin päin.

Yksi pakollinen koulu oli vielä odottamassa, Helsingin Autopataljoona, jonne piti astua kesäkuun puolivälissä.

Autopataljoonassa

Kesäkuun saapumiserässä aloitti varusmiespalveluksen noin 100 alokasta, joista minä lienen ollut vanhin. Olihan minulla kaksi 3 vuoden lykkäystä ja vielä yksi eränsiirto tammikuusta kesäkuuhun ja ikää oli kertynyt jo 26 vuotta. Ensimmäinen kuukausi oli jalkaväen perusopetusta, sulkeista, aseenkäsittelyä, marsseja, maastossa rämpimistä yms. Sitten alkoi autoteknillinen koulutus.

Noin puolet varusmieserästä oli kerrallaan kuljettajakoulutuksessa aamupäivän, toinen puoli harjoitteli autojen rakenne- ja huoltokoulutuksessa autohalleilla. Iltapäivällä osat vaihtuivat. Kouluautot olivat melko paljon ajettuja Ford Thameseseja, mallia 1955.

Ajoon lähdettiin pataljoona pihalta siten, että yksi mies pääsi rattiin ja kolme lavalle odottelemaan omaa ajovuoroaan. Aluksi harjoiteltiin läheisillä pikkukaduilla auton käsittelyä, liikkeelle lähtöä, peruutusta yms. Sitten lähdettiin liikenteeseen. Opettajan käskyt piti toistaa. Kun opettaja sanoi ”oikealle”, oli oppilaan vastattava ”oikealle, herra kersantti” jne. Jo parin ensimmäisen puolituntisen jälkeen sanoi opettajani, **kersantti Huttunen** : ”Teiltä näyttää tämä ajaminen sujuvan melko sutjakkaasti. Siellä komppanian seinällä on piirroksia Helsingin suuremmista risteyksistä. Teidän olisi tutkittava niitä ryhmyksiä, että voitaisiin mennä tuonne keskustaankin”. ... ”- Herra kersantti”, vastasin, ”Minusta tuntuu, että hallitsen tämän kylän ryhmykset, kun olen täällä jo vuosikaudet ajellut”... ”Ai, oletteko helsinkiläinen?”... ”Kyllä, herra kersantti.” ... ”Minkälainen ajokortti teillä on?”, kysyi hän sitten. ”Kuorma-auton ammattikortti, herra kersantti”, vastasin. ”Kauanko teillä on ajokortti ollut? ”... ” Kahdeksan vuotta, herra kersantti ”, vastasin, – Sitten oli hetken hiljaisuus ennen seuraavaa kysymystä. ”Mi..mitenkäs se on mahdollista?” ” No tuli otettua opintojen vuoksi vähän lykkäystä, herra kersantti.” Taas hetki ja uusi kysymys. ” Mitäs ... on ... tullut opiskeltua?”. ”Teknillisen opiston autopuolenhan minä tuossa juuri lopettelin.” ... ” Jaa-a ” huokasi opettaja. ”Jotakin outoa minä tässä hieman arvelin olevan. ... Mitenkäs sinne oikein pääsee ? Olen yrittänyt kolmesti pyrkiä teknillisen koulun puolelle, mutta en ole päässyt”, kertoi hän sitten.

Seuraavalla ajokerralla tyyli sitten muuttui täysin. Kersantti Huttusella oli hymy herkässä, kun kutsui minut pataljoona pihalla auton rattiin. Ajettiin portista Mechelininkadulle. ” Tiedättehän te mistä Kallion kirkko on ?” kysyi opettaja. ... ”Kyllä tiedän, herra kersantti.” ... ” No, ajakaa sinne ihan mistä vaan haluate.” Näin sitten ajeltiin seuraavina päivinäkin pari...kolme puolituntista kaupungin keskustaa ristiin rastiin. Sitten alkoi opettaja antaa tahallaan mahdottomia ohjeita aivan kaupungin keskustassa. ”Käännyttäen tuosta oikealle.” ... ”Eipä käännyttä, kun on kielletty ajosuunta.” ... ”Tästä vasemmalle.” , kun oltiin tulossa oikeanpuoleista kaistaa risteykseen. ... ” Ei ehdi enää ryhmittyä.” vastasin. Tällaisen puolituntisen jälkeen totesi opettaja: ” En minä saa teitä virhettä tekemään, vaikka kuinka yritän. Turhaa on teidän kanssa armeijan bensoja polttaa. Nyt odotellaan vaan, että ajokorttikokeet alkavat.

- Armeijan ajokoulutus olisi ollut normaalisti 12 tuntia, joista minä olin ajanut tässä vaiheessa vasta 3½ tuntia.

Autohalleilla kouluttajina toimivat edellisen ikäluokan alikersantit. Joukko oli jaettu noin kymmenen miehen ryhmiin. Opetusvälineinä oli vanhojen kuorma-autojen alustoja. Ensimmäisenä aiheena oli moottorin kiinnitys, kumityynyjen merkitys, josta kerrottavaa riitti noin kymmeneksi minuutiksi. Sitten alikersantti alkoi kysellä: "No niin, miksi moottori on kiinnitetty kumityynyillä runkoon?" Seisoin tuossa haalaripukuisessa joukossa varmaankin hieman muualle vilkuillen, kun kysymys kohdistettiin minulle. "Jaa-a, ... En minä vaan tiedä, herra alikersantti." vastasin piruuttani.... "Ettekö te ole kuunnellut lainkaan?" tulistui alikersantti. ... " En, olen ajatellut aivan muita asioita." vastasin. ... " Kyllä se tietää, se on autoinsinööri. " valisti vieressäni seisonut kaveri. ... "Oletteko?" ... " Kyllä olen, herra alikersantti." Alikersantin naamalla alkoi väri vaihtua, ensin kalpeaksi sitten alkoi punastumaan eikä hän saanut enää mitään sanotuksi. Seisoin ryhmässä hetken. Ajattelin sitten, että annetaan pojan puhua ja siirryin viereisen ryhmän jatkoksi kuuntelemaan samaa aihetta. – Alkeellisia asioita riitti sitten kuunneltavaksi jatkossakin.

Kuljettajakurssin keskeytti syksyllä kuitenkin aliupseerikoulu Uudenmaan jääkäripataljoonassa Santahaminassa. Sinne oli valittu Autopataljoonasta 20 autosotamiestä ja minä olin tietysti niiden joukossa. AUK:n jääkärikoulutus oli melko rankkaa hommaa. Aluksi oli paljon polkupyörä- ym. sulkeisia, Sipoon metsissä rämpimisiä sekä pitkiä polkupyörä- ja jalkamarsseja. Ampumaradallakin käytiin silloin tällöin ja kivääriammunnan lisäksi kokeiltiin myös sekä kevyellä että raskaalla singolla ammuskelua kentän laidalla olevaan maaliin.

Lokakuun alkupuolella oli AUK:n suunnistuskilpailut, jota varten meidät vietiin kuorma-autoilla Nuuksion kansallispuiston maastoon. Maasto oli minulle entuudestaan tuttu jyrkkine kallioineen ja upottavine soineen. Maastosta johtuen rastilta toiselle ei kannattanutkaan lähteä kompassin mukaan suorinta tietä. Sen sijaan siellä oli varsin hyvä polkuverkosto. Niinpä juoksentelinkin polkuja myöten rastilta rastille. Kun saavuin maaliin, ei siellä ollut vielä ketään ja kesti melkoisen kauan ennen kuin saapui seuraava mies. – AUK:n suunnistusmestaruushan siitä tuli ja palkinnoksi kolmen vuorokauden kuntoisuusloma.

Lokakuun loppupuolella oli edessä suuri runsaan viikon kestävä n. 17 000 miehen sotaharjoitus Säkylän ja Rauman välimaastossa ja porukastamme tehtäisi tiedustelukomppania. Kerrottiin sen merkitsevän jopa sadan kilometrin pituisia polkupyörämatkoja päivittäin. AUK:n johtaja, **kapteeni Autio**, värväsi oppilaista moottoripyörälähetettä sotaharjoitukseen kantahenkilöstön "kuskeiksi". Vaatimuksena oli vähintään 250 kuutioinen pyörä. Näitä ei kuitenkaan löytynyt tarpeeksi ja kapteeni olisi jäänyt ilman "motoristia". Kerroin, että minulla olisi kotona 200 kuutioinen Victoria Swing. Sellaisen uutuuden olin jossakin vaiheessa ostanut. Sain iltapäiväloman pyörän hakuun. Seuraavana päivänä oli ohjelmassa päivän mittainen esisotaharjoitus Sipoon metsissä. – Tuossa harjoituksessa sitten aloin "kapua" kuskaila pyörälläni. Victorian sähköisesti toimiva "nappivaihteisto" alkoi kuitenkin reistailla. Illalla kasarmille päästyämme esitin kapteenille, että saattaisiin käydä vaihtamassa pyöräni vähän parempaan". – No, seuraavan päivän sain lomaa tähän tarkoitukseen. Niinpä ajelin tuttavani **Rolf Stellbergin** juttusille Auto-Primaan. Hänen tallista löytyi muutama vuoden ikäinen BMW R 50, 500 kuutioinen, maastoajoon varusteltu, josta sitten vaihtokauppa tehtiin. Kylläpä "kapun" naama ilostui, kun saavuin kasarmille "Bemarilla"..

Muutama päivä myöhemmin AUK:mme joukot lastattiin Pasilassa kaikkine ajoneuvoineen junaan, jonka purkauspaikka oli Panelia. Viikon sotaharjoitus oli minulle "yhtä juhlaa". "Kapun" kanssa olimme tehneet yksityisen sopimuksen. Hän maksaa minulle polttoainekulut tuplasti, joten en ollut riippuvainen armeijan huollosta, kuten muut motoristit. Motoristiasu oli omani, vain armeijan maastopuvun huppu oli vedetty kypärän päälle. Vasemmassa käsivarressa oli ensiapumiehen pu-

naristi-nauha, kainalossa kevyt tyhjä ensiapulaukku muistuttava olkalaukku ja kaulalla roikkui kevein mahdollinen ase, Normandian maihinnousua varten tehty ”Pelti-Heikki”, jonka lipas oli saappaan varressa. ”Kapu” oli kotoisin Säkylästä ja siellä hänellä oli runsaasti sukulaisia ja tuttavuuksia. Iltaisin klo 5:n kieppeillä, kun muut valmistautuivat yöpymis- ja vartiointihommiin, lähdimme me kyläilemään. Heti ensimmäisenä iltana olimme erään pankinjohtajan luona illallisella ja illallisia riitti viikon kaikiksi illoiksi aina jossakin. Vartiopalvelukseen ei minun tarvinnut osallistua, sillä ”Noin ison pyörän käsittely on niin raskasta hommaa, että yöt pitää saada nukkua”, selitti kapteeni. Viikon mittainen sotaharjoitus huipentui sotilasparaatiin Raumalla. Muut tulivat sieltä kolonnassa, mutta minä sain ajella yksin omaa reittiäni kotiin ja seuraavaksi aamuksi Santahaminaan.

AUK:n jälkeen olisi päässyt Auto P:stä 4 ”kaveria” RUK:hon Haminaan. Joukossamme oli kolme autotekniikkoa, yksi autoteknikko ja yksi ylioppilas, joka oli jo hyväksytty teknilliseen opistoon. Minulle metsissä juoksentelu, marssiminen ym. höykytys jo riitti eikä RUK kiinnostanut. Palasin Auto P:hen korpraalina jatkamaan AUK:n vuoksi kesken jäänyttä kuljettajakurssia. AUK:sta toin mukani suunnistusmestaruuden kiertopalkinnon, suuren puisen karhupatsaan ja sain vielä palkinnoksi yhden viikonloppulomankin.

Autokomppanian päälliköksi oli tullut jostakin tykistön puolelta **yliluutnantti Saarikko**, Hänen kanssaan sattui hupaisa yhteenotto pian Auto P:hen palattuani. Olimme taas autohalleilla ja ohjelmassa oli nyt venttiilien säätö. Hallin perällä oli kuitenkin kiinnostavampaa katseltavaa ja niin oli hiippaillut sinne. Olin juuri kumartunut tutkimaan ilmeisesti Chevrolet-merkkisen henkilöauton alustan erikoiselta vaikuttavasta kytkintä, kun joku takanani karjaisi: ”Oletteko liian viisas venttiili-asioista, kun ei kiinnosta?” kapsahdin pystyyn, käännyin ympäri ja totesin kysyjän olevan yliluutnantti Saarikko. Tein asennon, vedin kättä ”lippaan” ja vastasin. ”Kyllä olen, herra yliluutnantti.” ... ”Mi... mikä on teidän siviiliammatti?” seurasi kysymys. ”Autonsinööri, herra yliluutnantti.” Seurasi hetken hiljaisuus. ... ”Jaa, no sitten taitaa nuo asiat olla tuttuja ... mutta mitenkäs on tuollaiset?” jatkoi hän ja näytti vieressä olevaa häikäpöntöllistä Volvo-kuormuria. ”Kyllä noistakin teknillisessä opistossa puhuttiin, mutta niiden suhteen on minullakin varmasti opittavaa”, vastasin. ... ”Mutta ei täällä saa juoksennella missä sattuu”, hän jatkoi. ”Menkää siihen ryhmään, johon kuulutte.”

– Kun iltasella oli palattu tupiin, kysyi eräs edellisen ikäluokan autosotamies minulta, kuka täällä on autoinsinööri. Kerroin, että minäkin olen ja on muutama muukin. Hän kertoi sitten, että Saarikko oli tullut päivällä kuorma-autojoukkueen toimistoon ja kertonut siellä **sotilasmestari Toivaselle**: ”Hitto, kun tuli äsken soiteltua yhdelle korpraalille ja se olikin autoinsinööri.” – Seuraavana päivänä minut ”ylennettiin” rakenne ja huolto-oppituntien kouluttajaksi.

Kuljettajakurssin päätteeksi oli minunkin vuoro suorittaa ”inssiajo” pataljoonan autotarkastajalle, **insinöörimajuri Ulviselle**. Arvosanaksi sain 9½. Tuo puolen numeron pudotus tuli pienestä, mielestäni tulkinnanvaraisesta virheestä. Siihen aikaan ajettiin Kaisaniemenkatua myös Rautatientorille eli alaspäin. Torin kulmaan tullessa oli vanhahko täti-ihminen astumassa suojielle. Pysähdyin ennen suojieta. Täti kuitenkin otti pari askelta ”pakkaa” takaisin jalkakäytävälle. Kun täti jäi siihen jököttämään, ajattelin, että kun sinä et mene niin minä menen ja nykäisin auton liikkeelle. Samassa täti päättikin lähteä uudelleen kadun yli. No, jarru äkkiä pohjaan ... , mutta puskurit oli sen verran suojiatien päällä, että se puoli numeroa ”rokotettiin”.

Sain sitten uuden ”viran”, siirron erikoisautojoukkueen varajohtajaksi, **ylivääpeli Pajun** apulaiseksi. Erikoisautojoukkueen ajokkeja olivat maasturit, venäläiset GAZ:it eli ”Kosyrevat”, Mercedesen Unimogit (pieni ja iso) ja sitten tuli testattavaksi kotimainen Sisun uutuus, ”Masin” prototyyppi.

Tuossa prototyypissä moottori (Fordin 6–diesel) oli keskellä ohjaamon takana. Auto P:n korjaamohallissa tehtiin prototyypille erilaisia kokeita. Yksi vaatimus oli, että yhtä pyörää on voitava nostaa lattiatasosta 60 senttiä ilman, että runkoon syntyy pysyvää vääntymää. Malmin ampumaradan maastossa käytiin vertailemassa maastoajoneuvojen ominaisuuksia mäkisessä maastossa ja paksussa hangessa. ”Kosyrevat” olivat kyllä edelleen parhaita, mutta kyllä ”Masi–proto” meni siinä missä Unimogitkin.

Jossakin välissä kävimme myös ajelemassa yhden päivän häkäpöntöin varustetuilla Thamesseilla. Niitä oli AutoP:ssä 3. Yksi dieselmoottorinen Volvo–kuormurikin oli häkäpönttövarusteisena. Bensavehkeistä siinä oli erona se, että dieselöljyä ruiskutettiin ”sytykkeeksi” noin 10 % normaaliruis–kutuksesta. Dieselistä kerrottiin saatavan häkäkäyttöisenä parempi teho, noin 75 %, kuin bensako–neista, joissa teho jäi noin 60 %:iin normaalitehosta. Laiskojarahhan nuo häkävehkeet tuntuivat ole–van. Puolisen tuntia sai jokainen kuljettajakurssilainen tästä kokemusta Sipoon mutkaisilla ja mä–kisillä teillä.

Yliluutnantti Saarikko tarvitsi silloin tällöin apuani muiden joukkueiden pulmia ratkottaessa.

Presidentti **Paasikiven** ja pääministeri **Kekkosen** Venäjältä saadut Zis 110 lahja–autot olivat epä–varmoiksi ajokeiksi osoittautuneina päätyneet Auto P:n henkilöautojoukkueen käyttöön. Toisella ajettiin joitakin kaupunkikeikkoja silloin tällöin ja toisesta otettiin tarvittaessa varaosia. ZIs 110 oli amerikkalaisen Packardin (1938) jäljitelmä. Moottori oli 8–sylinterinen suora sivuventtiilikone. Ker–ran ajokuntoisen Zis:in ongelmana oli jäähdyttimen vuoto. Sitä oli yritetty tilkitä mättämällä jääh–dyttimeen ruisjauhoa. Iso ruisjauhosäkki oli auton vierellä.

– Eihän se kuitenkaan sillä konstilla tiivistynyt vaikka neste näytti jo ruisvelliltä ... ja niin otettiin jäähdytin toisesta Zis:stä. Vuotava jäähdytin toimitettiin sitten johonkin jäähdytinkorjaamoon.

Henkilöautojoukkueen ajokkeina oli myös pari vanhaa 7–hengen Volvoa, joissa oli 6–sylinteriset moottorit. Yksi niistä ”tempuuli” siten että, kun moottori oli muutaman kilometrin ajon seurauk–sena lämmennyt, se sammui eikä suostunut enää käynnistymään. Saarikko tuli sitten kerran ky–symään ylivääpeli Pajulta minua henkilöautojoukkueeseen ”lainaksi”. Volvo oli saatu pihalla käy–mään kahden autosotamiehen toimesta ja Saarikko selitti, että moottori jaksaa käydä vain suurilla kierroksilla. Käyntiäni oli hyvin epätasainen ja sinertävä savu leijui auton takana. Sanoin heti pai–kalle tultuani, että eihän se käy kuin muutamalla pytyllä. Kysyin, onko moottorin puristus–paineita mitattu. Saarikko selitti: ”Ei me niin suurta hommaa ruveta tekemään” ja ehdotti, että kiskottaisi moottorin käydessä tulpanjohtoa irti ja kokeiltais näin mitkä sylinterit toimivat. Niinpä hän alkoi itse näpelöidä sytytysjohtimia ja sai sieltä melkoiset ”tärskyt” näpeilleen. Toinen sotamiehistä sai tehtäväksi hakea korjaamolta pihdit, joissa on muovieristeet kahvoissa. Toinen mies istui jatku–vasti kuskin paikalla ja piti moottorin kierroksia melko korkeana, ettei kone sammu. ... Seuraavas–sa vaiheessa sitten pihditkin lensivät Saarikon kädestä, kun vieläkin tuli ”tärskyjä”. Kun moottorista oli sitten saatu kiskotuksi jo 4 tulpan johtoa irti ja vain 5.– ja 6.–sylinterin johtimet olivat kiinni ... ja moottori käydä ryskytti edelleen, alkoi se jo ihmetyttää minuakin. Ehdotin uudelleen puristus–painemittausta. ”Eikös se ole aika iso homma?, kysyi Saarikko. ”Tulpat pitää ottaa irti ja tökätä mit–tari vuoronperää jokaiseen reikään ”, selitin. ”Onkohan tuolla korjaamolla sellaista mittaria?” arveli Saarikko. ” Johan on piru, jos ei sieltä sellaisia löydy.” tokaisin. Toinen autosotamiehistä pantiin asialle. ... Ja löytyihän sieltä jopa kolme erilaista mittaria. Sitten antoi Saarikko jo minun jatkaa hommaa. Ykkösynterinin reiästä ei startilla pyöritettäessä löytynyt painetta hitustakaan, eikä kak–kosestakaan. Epäilin jo mittaria vialliseksi. Kolmospytyn reiästä jo löytyi hieman elon merkkiä, ne–losesta sitten hieman enemmän. Vitossylinterissä mittarin lukema jo kohosi sellaiseksi, että pytty

saattoi korkeammilla kierroksilla olla pelissä mukana ja vain kuutospytyssä oli kohtalaiset puristusaineet.

Diagnoosi osoitti moottorin olevan "loppuun ajettu" ja Saarikko kertoi myös määrärahojen olevan tämän auton kohdalta lopussa. Armeijan systeemi oli kuulemma sellainen, että korjauksiin sai käyttää enintään auton hankintahinnan verran. Niinpä Volvoa odotti nyt vienti armeijan varikolle Kalkkuun, Tampereen laidalle, romutettavaksi. Saarikko tuumi, että saisikohan tämän vielä ajamalla sinne. "Olisihan se hienoa, että joku auto tulisi Kalkkuun ihan omin voimin..." "Saattaisihan se onnistuakin, jos pystyy pitämään kierrokset vaan jatkuvasti korkealla", lausahdin ikään kuin vitsinä. Saarikko otti tämän kuitenkin ihan todesta ja oli lähtenyt muutamaa vuorokautta myöhemmin yön hiljaisina tunteina Volvolla kohti Kalkkua ja pääsi ajamalla perille asti.

Myöhemmin satuin kuulemaan Saarikon ja kuorma-autojoukkueen johtajan, sotilasmestari Toivasen keskustelun, joka koski Thames kuorma-autoa. Moottori "nikotteli" kaasua painettaessa ". Saarikko kysyi Toivaselta, joko se vika on löytynyt. Toivanen kertoi, ettei vielä, mutta sitä siellä juuri tutkitaan. "Joko siitä on puristukset mitattu?", kysyi Saarikko. Toivanen naurahti: "Ei se voi puristuksista johtua, se on kaasuttimessa, ... kiihdytyspumpussa."

Kevättalvella selvisi, että armeijan jälkeen pääsen töihin Helsingin Autokatsastuskonttoriin. Kysäisin ylivääpeli Pajulta voisinko ajaa armeijassa vielä linja-autokortin. Siitä saattaisi katsastushommissa olla etua. Ja sehän järjestyikin nopeasti. Ajoharjoitukset täysmittaisella Vanaja-bussilla alkoivat nuorehkon **kersantti Parviaisen** toimiessa opettajana. Ajelimme Helsinkiä ristiin rastiin noin tunnin verran päivässä parin viikon ajan ja pari viikkoa ennen siviiliin pääsyä suoritin armeijan ajotutkinnon "täysillä pisteillä".

Koko kevättalvi oli melko leppoisa aikaa. Enimmäkseen se oli juttelua ylivääpeli Pajun kanssa lämpimässä toimistuhuoneessa. Kerran tuli Saarikko taas kysymään minua henkilöautojoukkueeseen "lainaan". Paju sanoi, ettei Louhos nyt jouda. "Tuossahan hän istuu joutilaan näköisenä", totesi Saarikko. "Hän tuli juuri tuolta pakkasesta vaan välillä sisälle lämmittelemään", kertoi Paju. Huhtikuun loppupuolella alkoi AutoP:n kantahenkilöstö kaveerata aktiivisesti minun kanssa, kun oli levinyt tieto minun siirtymisestä autokatsastajaksi toukokuun puolivälissä. Kantahenkilöstön oli katsastettava omat ajokkinsa silloisten määräysten mukaisesti ja katsastukseen pääsemiseksi heidänkin piti anoa siihen vapaata.

Yli 7 vuotta vanhat autot oli silloin katsastettava kesäkuun loppuun mennessä ja alle 7-vuotiaat lokakuun loppuun mennessä. Mitään aikavarausjärjestelmää ei silloin ollut ja kevään edetessä jonot Kaivopuiston rannassa olevalla katsastuskonttorilla pitenevät. Katsastusreissu saattoi jonotuksen vuoksi venyä hyvinkin pitkäksi eikä auton läpimenostakaan voinut ollut koskaan varma. Kantahenkilöstön ajokalusto oli pääasiassa tuota vanhempaa ikäluokkaa.

Niinpä kersantit, vääpelit kuin luutnantitkin kävivät sopivan tilaisuuden tullen yksitellen juttelemassa ja kyselemässä voisinko tarkastaa heidän ajokkinsa kunnon jossakin pihan laidalla olevien rakennusten takana. Totta kai minä suostuin ja kävin niitä iltaisin tarkastelemassa. Ajankohdista sovittiin yksittäin ja ikään kuin muut eivät asiasta tietäisi. Palkinnoksi he yleensä tarjosivat sitten kahvit sotilaskodissa. Kun havaitut puutteet ja viat oli korjattu, kävin tarkastamassa ajokit uudelleen. Taisi noita tarkastettuja kantahenkilöstön autoja sitten siviiliin päästessäni olla kertynyt lähes parikymmentä.

Kun olin ollut katsastustehtävissä parisen viikkoa, sain katsastuskonttorin päälliköltä, **U.U.J. Kopselta** luvan käydä katsastamassa Auto:P:n henkilöstön ajoneuvot paikan päällä. Omistajat kävivät sitten vain konttorilla maksamassa ja hakemassa rekisteriotteeseen leiman. Puolessa päivässähän tuo katsastuskeikka oli sitten tehty.

Autokauppoja

Jo ennen autopataljoonaan lähtöä olin myynyt Mersuni. Siviiliin päästyäni ja työpaikan saatua oli hankittava itselle auto. BMW-moottoripyöräni osti **Kalevi Rahko**, joka kilpaili sillä sitten sivuvuonullisten moottoripyörien kilpailuissa. Aluksi ostin hieman etukulmasta kolaroidun vuoden 1957 mallisen Opel Kapitänin, jonka kunnostelin. Sitten alkoi "autokuume" uuden auton hankkimiseksi. Ajattelin, että pitäisihän katsastusmiehen ajella hieman paremmalla ajokilla

Jo varusmiespalvelusaikana olin seurallut Teekkarien autotestiä, jossa japanilaisella Datsunilla, "Haastajaksi" ristityllä ajettiin jatkuvasti läpi Suomen. Haastaja-teksti oli suurin kirjaimin auton molemmissa kyljissä. Testiä ajettiin non-stoppina kevään kelirikkoisilla teillä Helsingin ja napapiirin välillä. Tavoitteena oli pitää auto jatkuvassa ajossa niin kauan, kunnes jokin vika estää jatkamasta. Miehistöä vaihdettiin ja normaalit huoltotoimet tehtiin ja taas oli auto menossa. Lehdissä kerrottiin "Datsun kestää"-otsikoin väliaikatietoja testin etenemisestä. Ajo päättyi vasta, kun mittariin oli kertynyt yli 100 000 km ja syy oli vain jokin pienehkö tiivistevuoto. Nyt toukokuun lopulla oli tulossa markkinoille Datsunin uusi Bluebird-malli ja ensimmäiset kappaleet tuotiin Japanista lentorahtina ensiesittelyyn.

Autokeskus Oy:n aikaisemmat omistajat, Bromanin veljekset olivat tuoneet Datsunin "Haastajamallia" maahan suurehkon erän siinä toivossa, että kestopestin antama maine kestävydestä avaisi markkinat. Tulos ei ollut kuitenkaan tyydyttävä, koska "Haastaja" oli kestävydestään huolimatta konstruktiona vanhanaikainen, erilliselle rungolle rakennettu ja 4-hengen autoksi melko painavaakin. Osa Suomeen tuoduista autoista oli kuulemma markkinoitu edelleen Ruotsiin. Niinpä Autokeskus Oy olikin velkaantuneena myyty Aro-yhtymälle. Uutta Datsun Bluebirdiä mainostettiin nyt näyttävästi ja "Datsun kestää" oli suoritetun kestopestin yhteydessä tutuksi tullut mainoslause. Kerrottiin myös, että uudessa Datsunissa on edelleen vahva runko, mutta nyt yhteen hitsattu koriin. Auton ulkonäkökin oli nyt varsin uudenaikainen.

Autokeskuksella oli näyttelyhuoneisto Etelä-Esplanadilla. Heti, kun uusi Datsun Bluebird tuli näytteille, menin siihen tutustumaan. Auto oli siistin näköinen ja lujatekoisen tuntuinen. Alusta oli esitteiden mukaan galvanoitu, kaikki koristeliat, pölykapselit yms oli ruostumatonta terästä ja autossa oli vaihtovirtalaturi, jota siihen mennessä oli ollut vain kalliissa amerikkalaisautoissa.

Kumarruin tutkimaan auton alustaa ja totesin rakenteen olevan itsekantavan. Autoa esittelevä myyjä tuli siihen viereen ja kysäisin häneltä missä se koriin hitsattu runko mahtaa olla. Myyjä alkoi näyttää ensin etuakseliston tuntumassa olevia kotelorakenteita, jotka sitten liittyivät kynnyskoteloon ja yritti väittää tätä rungoksi. "Eiköhän olisi parasta puhua vain itsekantavasta korista", sanoin hänelle. "Tällaisia rakenteitahan ne ovat nykyisin kaikki." – Eikä myyjä kommenttiani vastustellut.

Auto kuitenkin vaikutti lujatekoiselta ja näppärän näköiseltäkin eikä hintakaan tuntunut pahalta. Niinpä aloin juttelemaan auton tilaamisesta. Kuulin, että ensimmäinen laivalastillinen 550 autoa saapuu Suomeen parin viikon päästä, mutta ne kaikki on jo myyty. Toinen laivalasti yli 1000 autoa on myös jo lähtenyt Japanista. Niistä taitaa olla aivan muutama vielä myymättä. Tarkistus osoitti,

että vapaana oli ainoastaan yksi sininen ja kaksi tummanpunaista autoa. Lasti saapuisi Suomeen kolmen viikon kuluttua. Päätin tehdä kaupat sinisestä, sillä pitäähän Bluebirdin olla sininen.

Katsastuskonttorilla oli meikäläisiä varakatsastusmiehen vakanssilla toimivia autoinsinöörejä kuusi viiden vakinaisen lisäksi ja tehtävänä oli tehdä tarkastukset katsastukseen tuleville autoille. Katsastusmaksu oli 10 mk/auto. Varakatsastusmiesten palkka oli urakkapalkka, 3,50 mk hyväksytyistä autoista. Hylätyistä autoista sai palkkion vasta sitten, kun auto tuli uusintatarkastukseen ja hyväksyttiin. Mitään peruspalkkaa ei ollut.

Autoja näytti olevan jo pitkä jono odottelemassa aamuisin töihin tullessa. Jonoa riitti koko päiväksi ja jonon pituus näytti kasvavan päivä päivältä. Katsastus tapahtui Kaivopuiston rannassa olevassa noin kolmen auton pituisessa katoksessa, johon autot tulivat parijonossa. Työvälineinä oli kädessä riiputeltava valojen suuntauslaite, ruuvitaltta ruostevaurioiden tutkimiseen ja hallitunkki, jolla autoa saattoi tarvittaessa hieman nostaa. Katoksessa suoritettun tarkastuksen päätteeksi ajettiin autolla pieni lenkki, jolla testattiin jarrujen ja ohjauksen toimivuus.

Tarkastuksien ja hylkäämisten suhteen piti olla tarkkana, vaikka joskus teki mieli päästää pienehköt puutteet huomautuksella. Ennen työhön pääsyä oli maistraatissa pitänyt vanhoa vala, joka velvoitti tunnolliseen ja rehelliseen toimintaan. Eräs aikaisemmin toiminut katsastaja oli kärehtänyt siitä, että oli hyväksynyt hyvinkin epäkuntoisia autoja ja jopa autoja näkemättä, kun oli saanut niistä 50 mk/kpl ”pimeätä rahaa”. Joskus oli sitten poliisi ratsiassaan havainnut vakavia puutteita, vaikka auto oli muutama päivä aikaisemmin katsastettu.

Uuden Datsun Bluebirdini sain kesäkuun puolivälissä. Muutaman päivän ajeltuani havaitsin, että kuljettajan istuimen kupeesta yritti työntyä ulos noin 3–4 mm:n paksuinen teräslanka. Ajoin Autokeskuksen korjaamolle näyttämään tapausta. Siellä neuvottiin menemään pienehköön Töölössä sijaitsevaan autoverhoomoon, jossa lanka otetaan pois. Ajoin annettuun osoitteeseen ja siellä istuimen vaahtokumipehmusteeseen valettu jäykistelanka poistettiin myös apumiehen penkistä. Langan todettiin olevan tarpeeton. Tämä ongelma oli havaittu jo ensimmäisen lastin autoissa ja siitä oli ilmoitettu heti tehtaalle Japaniin. Myöhemmin kuulin, että kolmannen laivalastin, yli 1000 auton istuimista oli ko. lanka jo poistettu laivamatkan aikana. Tieto ongelmasta oli tullut tehtaalle laivan jo lähdettyä. Johonkin reitin välisatamaan oli tehtaalta kuitenkin lennätetty miehet, jotka laivamatkan aikana poistivat autoista tarpeettomat jäykisteet.

Koska katsastusvälineistö oli niukka, oli mm. jarrujen testaus suoritettava viereisellä hiekkakentällä täysjarrutuksella. Ruostevaurioita tutkittiin nostamalla autoa hallitunkilla ja sorkkimalla epäilyttäviä kohtia ruuvitaltalla. Citroen ID ja DS-mallien tarkastus oli helpompaa, kun kehoitettiin kuljettajaa nostamaan auton maavara ylimpään asemaan. Pienen Citroen 2 CV:n (”sätkäkoneen”) katsastuksesta jäi mieleen mm. auton erikoiset ikkunat. Helteisinä päivinä puolesta välistä ylös taittuva oven ikkuna oli taitettu yläasentoon. Kun ovesa ei ollut kunnollista kädensijaa oven kiinni vetämiseen, tuntui helpoimmalta tarttua kädellä ikkuna-aukon alareunaan ja kiskaista ovi kiinni.. Mutta silloinpa se yläpuolisko räpsähtikin alas sormille ja aiheutti melkoista kipua. Parin kolmen erehdyksen jälkeen alkoi muistaa tämän vaaran.

Joitakin erikoisia tapauksia on jäänyt tuolta lyhyeltä ajalta mieleen. – Noin seitsemänkymppinen mies Kauniaisista toi katsastukseen vuoden 1939–vuosimallin Citroenin, jonka mittarissa oli vain 12 000 km. Auton penkit oli suojattu valkeasta lakanakankaasta tehdyin suojuksin, oiverhouksia suojaava ovenkahvojen ja ikkunaveivien varaan ripustetut valkeat suojarahvit, polkimien kumit oli

”paketoitu” ja lattia suojattu pahveilla. Koriin stanssattu valmistenumero oli noin 2 mm:n vaseliini-kerroksen alla. Auto oli ollut sotavuosia lukuun ottamatta joka vuosi rekisterissä. ” Tällä autolla ei ole ajanut muut kuin minä ja katsastusmies”, kertoi omistaja.

Hauskin tapaus oli, kun ”kansanhauskuttaja” **Eemeli** tuli katsastuttamaan matkailuperävaunuyhdistelmäänsä. Nauruhermoja kutkuttavaa huumoria tuli solkenaan Eemelin aina totisena pysyvältä naamalta, kun mittailimme yhdistelmän pituutta ja tarkastelimme valojen ym. laitteiden toimintaa. Olivat lähdössä **Tapio Rautavaaran** ja **Repe Helismaan** kanssa kesäkiertueelle.

Kesäkuun lopun lähestyessä jonot kasvoivat kilometrien pituisiksi. Saimme niin halutessamme jäädä työajan jälkeenkin jatkamaan katsastuksia ja asiakkaat saivat käydä konttorilla maksamassa ja hakemassa katsastusleiman myöhemmin. Ylitöitä tehtiinkin päivittäin parisen tuntia, koska siitä tuli rahaa. Jonoa jäi kuitenkin satoja metrejä, kun lopetettiin. Useat jättivät autonsa jonoon yöksi ja palasivat aamulla jatkamaan jonotusta. Oma kesäkuun ”saldo” oli muistaakseni yli 1200 hyväksytyä autoa, mistä sai sen aikaisen rahan arvon mukaan kohtalaisen hyvän palkan. ... Mutta, kun kesäkuu vaihtui heinäkuuksi, vaihtuivat myös osat. Nyt oli meitä 11 katsastusmiestä jonossa ja autoja ei tullut kuin muutamia autoja silloin tällöin päivän mittaan. Hankkeethan romahtivat meiltä ”varamiehiltä” melkein nollaan, vakinaisilla oli jonkinlainen pohjapalkka. Niinpä olikin ryhdyttävä etsimään varmempaa työpaikkaa. Huomasin sanomalehdessä ilmoituksen, jossa haettiin autoinsinööriä Oriveden ammattikouluun viransijaiseksi. Lähetin hakupaperit seuraavana päivänä.

Kesäkuun suuret katsastusluvut olivat ilmeisesti herättäneet konttorin johtajissa epäilyksiä, että tarkastuksissa olisi hyväksytty myös huonokuntoisia ajokkeja. Niinpä tämän asian tiimoilta oli järjestetty ”testejä”. – Minulle tuotiin uusintatarkastukseen Peugeot 203, jonka eräs vakinainen katsastaja oli hylännyt kynnyskoteloiden ruostevaurioiden vuoksi. Tarkastin auton ko. osat ja totesin kotelot paikatuiksi. Tein merkinnät rekisteriotteeseen ja asiakas lähti konttorille makselemaan. Omaan muistivihkooni merkitsin aina hyväksytyn auton rekisterinumeron, niin tein nytkin. Hetkistä myöhemmin minut kutsuttiin erään johtajan, **Kalevi Savolaisen**, juttusille ja eteeni työnnettiin sama Peugeot 203:n rekisteriote, jonka olin hyväksynyt ... ja kysyttiin: ”Kuinka olet voinut hyväksyä tämän auton, jota et ole edes nähnyt?” Me tiedämme missä tämä auto tällä hetkellä on eikä se ole lainkaan ajokunnossa. Hämmästyin. Katsoin sitten vihkostani tarkastamani Peugeotin rekisterinumeron ja sepä ei ollutkaan sama, kuin minulle esitetystä rekisteriotteesta. ”Nyt minulle on taidettu esittää eri auton rekisteriote.” selitin. ” Minulla on aivan eri rekisterinnumero vihkossani ja sen Peugeotin kynnyskotelot oli kyllä korjattu.”

– Muut katsastajat merkitsivät numerot muistivihkoonsa rekisteriotteesta, minä jostakin syystä aina auton rekisterikilvestä. Nyt en ollut huomannut, että minulle oli esitetty eri auton rekisteriote. Lopetin sen päivän katsastukset siihen ja aloin ottaa selvää, kenen tuo minulle esitetty auto oli. Soitin autorekisterikeskukseen ja sain sieltä omistajan tiedot. Minulle esitetyn Peugeotin omistaja oli eräs Teekkarien Autokoulun opettaja. Menin häntä tapaamaan ja kuulin, että konttorilta oli hänelle annettu ko. rekisteriote ja katsastuksessa tehty ”tarkastusraportti-lomake” ja neuvottu esittämään se minulle. Kävin tapauksen selvitettyäni Kalevi Savolaisen juttusilla ja ilmoitin lopettavani, koska työkaverit virittelevät tällaisia ansoja.

Muutaman päivän sain pitää lomaa. Sitten tuli puhelinsoitto Orivedeltä ja rehtori **Arvo Romppainen** kutsui minut sinne haastatteluun. Seuraavana päivänä ajelin Orivedelle, ”kaupat” tehtiin ja tilava asuntokin löytyi läheiseltä kansakoululta. Työt alkoivat elokuun alussa, kun olimme saaneet perheeni (vaimo ja 3-vuotias poika) kanssa muuttokuorman perille. Jo ensikäynnillä Orivedellä au-

toillessani huomasin, että useat kyläläiset morjestivat minua. Syy selvisi, kun muutimme käytöstä poistetun kansakoulun entisen opettajan asuntoon. Koulurakennuksen toisessa päädyssä asui johtajaopettaja Kaartonen perheineen ja heillä oli samanlainen sininen Datsun Bluebird.

Hieman myöhemmin syksyllä paljasti silloinen aikakauslehti Viikko-sanomat melkoisia väärinkäytöksiä Helsingin autokatsastuskonttorilla. Vakinaiset katsastusmiehet (Kalevi Savolainen ja Henrik Kalliala, joka oli myös Helsingin kaupunginvaltuuston jäsen) olivat hyväksyneet autoja, joissa oli todella pahoja vikoja. Viikkosanomissa oli isokokoiset kuvat hyväksytyjen autojen vioista ja katsastajille olivat myös kelvanneet rekisteriotteen väliin sujutetut 50 mk:n setelit. – Rekisteriotteet olivat tuohon aikaan ohuita pahvikantisia muutaman sivun kirjasia.

Opettajan tehtävissä

Vakanssini Oriveden ammattikoulussa oli auto-osaston ammattiaineiden opettajan viransijainen. Virkaa vakinaisena hoitanut opettaja, **Antti Pohjanheimo**, oli ottanut vuoden virkavapaata ja lähtenyt vaimonsa kanssa USA:han vaimonsa stipendiaattiopintojen vuoksi.

Jo ensihaastattelussa oli rehtori **Arvo Romppainen** minulta kysynyt poltanko tupakkaa ja käytätkö runsaasti alkoholia. Kun hän sai kysymyksiinsä kieltävän vastauksen, oli hän tyytyväinen. Hän pahoitteli silloin sitä, että koulussa on yksi tupakkaa polttava opettaja, joka poltteelele ihan oppilaiden nähden. Arvo sekä vaimonsa Paula olivat hengellisiä ja valvoivat varsin aktiivisesti oppilaiden toimia niin koulun välitunneilla kuin myös vapaa-aikoina. Paula, joka opetti yleisaineita, aloitti aamun ensimmäisen tunnin lyhyellä aamuhartaushetkellä virrenveisuineen. Omia oppilaitani näytti hymyilyttävän aamuisin, kun viereisestä luokasta alkoi kuulua virrenveisuu. Rehtori valvoi, että opetus toimii, ja saattoi tupsahtaa milloin tahansa tunteja kuuntelemaan.

Tehtäviini kuului 2-vuotisen auton asentajalinjan tietopuolinen luokkaopetus, johon autoalan ammattiaineiden lisäksi kuuluivat myös matematiikan ja fysiikan opetus. Käytännön työnopetusta työhallissa hoiteli työnopettaja **Matti Järvenpää**. Oriveden ammattikoulu oli tuolloin Suomen pienin ammattikoulu, jossa oppilasmäärä oli vain hieman yli sadan ja taisi se olla kouluista nuorinkin. Oppituntien valmistelu ja opetusmateriaalien kehittäminen teettivät aloittelevalle opettajalle melkoisesti yli- ja kotitöitä. Muitakin tehtäviä ilmaantui

Koulun opetus- ja havaintovälineistö oli vielä melko niukka. Syyskuun puolivälissä haimme Järvenpään Matin kanssa Kuopion Rissalasta koululle edullisesti myydyn TVH:n käytöstään poistaman Sisu kuorma-auton. Auto oli vielä ajokunnossa. Auto purettiin, sen dieselmoottorista, 6-sylinterinen Ford, saatiin toimiva opetusmoottori, auton takapäältä tehtiin erään maanviljelijän traktoriin vetävä peräkärri ja paljon pieniä komponentteja saatiin opetuksessa havaintovälineinä käytettäväksi.

Tehtailija Könni

Kuukauden päivät olin opettajan hommassani ollut, kun minua tapaamaan tuli **tehtailija Könni**, jolla oli pieni konepaja suurehkon omakotitalonsa kellarikerroksessa parin kilometrin päässä koulusta. Könni kertoi tehneensä jollekin metsäkoneurakoitsijalle ison metsätraktorin, joka pitäisi nyt katsastaa.

Tampereen katsastuskonttori haluaisi ennen katsastamaan tuloa nähdä ensin koneen piirustukset, mutta sellaisia ei ole lainkaan. ” Koneen yksityiskohtia on vähän skitsailtu Klubi-askin kanteen ja tehty sen mukaan. Varsinaisia piirustuksia ei ole tehty.” hän kertoi.

Jo arviolta yli 60:n ikäinen Könni kertoi , että hänen näkönsä on heikon puoleinen piirustusten tekoon ja kysyi voisinko minä alkaa tehdä koneen piirustuksia hänen konepajallaan iltatyönä. Lupasin tulla koulutuntien jälkeen katsomaan konetta.

Metsätraktori olikin varsin erikoinen, ”veturin” ja suuren telivetoisen peräkärryn yhdistelmä. Noin 5 metrin pituisessa veturissa oli Volvo-linja-autosta otetut etuakseli, vaihteisto ja taka-akseli. Vaihteiston ja taka-akseliston välissä oli alennusvaihte, jolla nopeudet oli pudotettu noin suhteessa 3:1. Akseliväli oli vain kolmisen metriä. Melko kantikas kori 3 hengen tilavine ohjaamoineen oli tehty 3 mm:n teräslevystä. Telivetoinen iso peräkärri oli tehty International-kuorma-auton taka-päästä. Veturin alennusvaihteistosta tuli kardaanimeto peräkärriin.

Könnillä oli suuren omakotitalonsa maanpäällisessä kellarikerroksessa melko täydellinen konepajan välineistö, kaksi sorvia, jyrskone, kaasu- ja sähköhitsauslaitteet ym. Karkaisu-uunikin oli hänellä ollut, mutta koska hän sai karkaistavat kappaleet kuumennettua yhtä lailla keskuslämmityskattilassa, oli karkaisu-uuni joutanut myyntiin, kertoili hän.

Konepajatilain laidalla hieman ylempänä oli Könnin toimistohuone, jonka lasiseinän läpi näki koko pajan. Toimiston nurkkauksessa oli suuri piirustuslauta ja piirustuskone. Könni kertoi työskennelleensä eläkeikään saakka läheisellä armeijan varikolla pääasiassa metallitöitä tehden.

Metsätraktorista piti laatia piirustukset, joista selvisi koneen mitat ja rakenne pääpiirteissään. Niinpä sitten aloitin piirustusten teon ”vapaa-ajan harrastuksena”. Kone oli konepajahallissa, jossa kävin välillä katsomassa rakenneseikkoja ja ottamassa tarvittavia mittoja, sitten taas piirustuslaudan ääreen.

Piirtelyn lomassa Könni esitteli aikaisempia töitään. ” Tuolla varikolla kun oli joutilasta aikaa, niin tein joutessani tommosenkin” kertoili hän ja näytti suuren kirjoituspöydän taakse. Katsoin, mikä siellä oli ja hämmästyin; Noin metrin pituinen täydellinen kärkisorvi. Kerran hän arvuutteli kuvaa laitteesta, jossa oli kaksi hiomalaikkaa ja kuin jyrskoneen jakopäällä varustettu istukka kappaleen kiinnittämiseksi. Hiomakoneen vieressä oli kuvassa tulitikkuaski, mikä kertoi koneen olevan vain noin nyrkin kokoinen. Enhän osannut arvata, mikä tuo kone oli. ” Se on jalokiven hiomalaite, jolla jalokiven tasopinnat hiotaan. Olen tehnyt niitä viisi kappaletta.” kertoi Könni. Hänellä oli myös isokokoinen hopeakuorinen ”taskunauris”, lähes nauriin kokoinen taskukello. Hän avasi sen takakannen ja näytti sen upeaa koneistoa. ”Osoisäni ”Kello-Könni” tunnettiin kaappikellojen tekijänä, mutta hän teki myös tällaisia.” kertoi hän. ”Näitä on Suomessa vain kaksi kappaletta. Toinen on Kansallismuseossa Helsingissä. Tässä on erikoisuutena tuo ohut, spiraalirattaalle kierretty hopeaketju, jonka välityksellä jousi pyörittää rattaita. Kun jousessa veto vähenee ja jousivoima pienenee, vetää tuo ketju vastaavasti suuremmalla säteellä tuota ratasta. Näin kompensoidaan vetovoiman väheneminen. Tällaista periaatetta ei ole käyttänyt kukaan muu kellonvalmistaja maailmassa.” hän selitti. ”Taitaa olla aika arvokas kello.” arvelin. ” Onhan tätä moni yrittänyt jo minulta ostaa, mutta en ole myynyt.” kertoi hän. ”Kerran kyllä hetkisen mietin asiaa. Tuli Helsingistä suuren romuliikkeen johtaja tähän asioilleen uudella isolla Mersulla. Kun näytin hänelle kelloa, hän kysyi vaihtaisinko kellon Mersuun. Silloin mietin hetken aikaa, mutta vastasin kuitenkin, että ajan mieluummin tuolla Skodalla.”

Taisi siinä piirustusten teossa ja Könnin juttuja kuunnellessa mennä toista viikkoa, pari kolme tuntia iltapäivän päätteeksi kun kävin piirtelemässä. Sitten Könni lähetti kuvat Tampereen katsastus-

konttorille. Muutamaa päivää myöhemmin saapui katsastusaseman päällikkö **Pertti Moll** konetta sitten katsastamaan. Minutkin oli kutsuttu paikalle. Moll kysyi minulta : ”Onko tämä kone tehty näiden piirustusten mukaan?” ... ” Ei ole.” vastasin ” Vaan piirustukset on tehty koneen mukaan.” jatkoin sitten. Moll tutki konetta pitkään ja totesi sitten, että se kyllä voidaan traktoriksi hyväksyä. Koneesta pitäisi kuitenkin saada vielä painot, akselipainot ja kokonaispaino, totesi Moll. – Könni manaili, että pitääkö kone punnituksen vuoksi ajaa Tampereelle asti. Ei kai siinä muuta mahdollisuutta liene, totesi Moll. Kun seuraavana päivänä poikkesin Könnin pajalle, kertoi Könni hymyssä suin: ”Se on punnittu jo.” ... ” Yön hiljaisina tunteina keksin, että sehän on helppo homma. Aamulla tuossa sorvissa pyöräytettiin lyhyehkö sylinteri, siihen mäntä ja O-rengas tiivisteeksi, kierteitetty reikä sylinterin kupeeseen ja siihen painemittari. Sylinteriin sitten öljyä. Pantiin sylinteri ensin etu-akselin alle, paine x pinta-ala = akselipaino, sitten sama taka-akselille ja saatiin taas akselipaino. Kokonaispaino on akselipainojen summa. Sama tehtiin sitten peräkärryllekin.” kertoili Könni. ”Ilmoitin painot jo Mollillekin. Hän kysyi, miten kone on punnittu. Kerroin, ... hän oli hetken hiljaa ja sanoi sitten: Hyvä on.” naureskeli Könni.

Uusia automalleja

Isäni oli päättänyt vaihtaa jo melko paljon ajetun Taunus 17 M:nsä uuteen farmarimalliin, joita alkoi tulla markkinoille tammikuussa (-65). Uusi Taunus 17 M oli aivan uusi konstruktio V-4 moottoreineen ja kokonaan uudelleen muotoiltuine koreineen. Kun hän sitten sai uuden autonsa ensimmäisten saapuneiden joukosta, alkoi autossa ilmetä monenlaisia vikoja. Aivan ensimmäisinä pakkaspäivinä ovea avatessa irtosi lukon painonapin kromaus ja ”kromiholkki” leikkautui peukalon pään lihakseen. Sairaalareissuhan siitä tuli. Muutama päivä myöhemmin pakkasaamun ruuhkassa Eduskuntatalon edessä ruuhkassa seisoessa poksahdi lämmityslaitteen kennosto halki ja kiehuvat nesteet ja höyry lojaltivat jalkatilaan. Ei siinä voinut muuta kuin avata ovi ja juosta karkuun höyryn täyttämästä autosta. Latausgeneraattorin takapää oli kiinnitetty lyhyellä korvakkeella pakosarjaan. Korvake johti pakosarjan kuumuuden laturin laakerille niin, että laakeri ”leikkasi kiinni” noin kuu-kauden välein. Keväämmällä, kun tiet alkoivat pölytä, alkoi auton takapäästä tunkeutua sisätiloihin runsaasti pölyä. Syytä etsittiin merkkikorjaamolla useita kertoja ennen kuin lattiarakenteen kotelo-palkeista seinäverhouksen alle johtava suuri aukko löydettiin.

Kevättalvella ammattikoulun rakennusosaston opettaja **Arvo Suokas** kertoi tilanneensa tamperelaisesta autoliikkeestä uuden auton, Ford Taunus 15 M:n. Kesällä katsastuskonttorilla työskennellessäni olin poikennut vieressä olevalla Oy Ford Ab:llä, aikaisemmalla työpaikallani. Fordille oli silloin tullut melko suuri erä etuvetoisia Ford Taunus 12 ja 15 M:iä, jotka olivat seisseet ehkäpä vuoden Italian taivaan alla.

Autot olivat laivasta nostettaessa niin nokisia, ettei niiden väristäkään saattanut saada selvää. Arveltiin niiden seisoneen hiilisatamassa. Etelän aurinko oli saanut kumiosat halkeilemaan, istuimet olivat osin haalistuneita ja ruostettakin oli paikoin peltiosien reunoissa. Työnjohtajat silloin manailivat valtavaa työmäärää, mikä tarvitaan autojen saamiseksi myytävään kuntoon. Arvio oli, että työtunteja tarvitaan 100 –150 autoa kohti.

Nyt arvelin, että myytävät 15 M:t ovat vielä samoja kesällä Italiasta tulleita autoja ja soitin Fordille, Kalevi Mannoselle. Hän kertoi, että valitettavasti ne ovat vielä niitä autoja. ” Ei sellaista voi sitten hyvälle työkaverille suositella.” totesin ja Mannonen oli kanssani samaa mieltä. – Kerroin asiasta Arvo Suokkaalle, joka hämmästyti tiedoistani... ja muutti tilauksensa Taunus 17 M:ksi.

Olin sitten Arvo Suokkaan kanssa hakemassa Taunus 17 M:ää tamperelaisesta autoliikkeestä.

Liikkeen johtaja kutsui minut huoneeseensa kahden kesken ja kysyi miksi olen kertonut asiakkaalle perättömiä asioita. Kerroin hänelle luottamuksellisesti, mistä ja miten olen tietoni saanut, jonka jälkeen johtaja totesi: ”Nämä tiedot kyllä selvittävät meille monta asiaa.” ja kiitteli minua saamisestaan tiedoista.

Datsunin valtavan suosion innoittamana alettiin Suomeen tuoda myös muita japanilaisia merkkejä. Seuraavina saapuivat Isuzu Belletit, Toyota Coronat ja Crownit. Japanilaisissa autoissa oli uutuutena mm. vaihtovirtalaturit, joita oli aikaisemmin nähty vain amerikkalaisissa autoissa.

Seuraavaksi Vammalaan

Oriveden ammattikoulun sijaisuus kesti vain vuoden ja uusi työpaikka löytyi kevään korvalla Vammalan ammattikoulun auto-osastolta. Elokuun alusta (1965) aloitinkin sitten siellä ammattiainesten opettajana. Työnopettajana oli vanhahko ja kokenut autoteknikko **Pentti Suuronen**. Työsuhteeni oli määräaikainen vuodeksi kerrallaan, koska minulta puuttui opettajan pätevyyteen vaadittu pedagoginen opettajatutkinto. Vaarana oli, että mikäli vuoden päästä virkaan löytyy pätevä hakija, joutuisin taas etsimään uutta työpaikkaa.

Jossakin vaiheessa koulun rehtori **Pekka Arponen** moitti meille nykyisten autojen peltejä heikoiksi. ”Minun Chrysler Valiant on vasta vajaan kolmen vuoden ikäinen ja nyt jo tulee ruoste pelleistä läpi”, hän kertoi. Suuronen Pentti arveli, että syy onkin autotallissa. Rehtori asui koulun tontille rakennetussa omakotitalossa ja talli oli sen kellarikerroksessa. Niinpä lähdimmekin katsomaan rehtorin tallia.

Tallin maapohjainen lattia oli metrin verran ympäröivää pihaa alempana, ovi oli turvonnut tiiviiksi ja tallin seinillä oli suuret lämpöpatterit. Lattia oli kostea ja Ilmakin tuntui kostean tunkkaiselta. Valkoisen Valiantin etu- ja takalokasuojissa oli runsaanpuoleisesti sinapin värisiä pieniä ”kukkia”. – Tämähän on varsinainen höyrykaappi, totesimme. Kyllä syy on tallissa eikä autossa. Kävimme kertomassa käsityksemme sitten myös rehtorilla

Vuoden vaihteen jälkeen helmi- maaliskuun vaihteessa huomasin lehdessä ilmoituksen, jossa Oy Ford Ab haki traktoriosastolle huoltokouluttajaksi nuorta autoinsinööriä. Aikaisemmat työkokemukset Fordilla olivat varsin myönteiset ja niinpä laitoin sinne hakemukseni. Ajattelin, että jos saisain paikan, voisin hoitaa opettajan tehtävää kevätlukukauden loppuun ja siirtyä sitten Fordille.

Fordilta tulikin vastaus varsin nopeasti ja pyydettiin ottamaan *pikaisesti* yhteys traktoriosaston johtaja **Tom Skoggiin**. Soitettuani Skogille hän kertoi, että minun olisi otettava työ vastaan viimeistään maaliskuun 25 p:nä, että ehtisin kouluttajille järjestetyille kurssille Pariisiin. Aikaa oli tuohon ajankohtaan vain reilut kaksi viikkoa. – Menin heti rehtori Pekka Arposen juttusille kyselemään mahdollisuutta irtisanoutumiseen tällaisella aikataululla. Hetken mietittyään hän suostui ehdolla, että löydän itse ammattitaitoisien sijaisen. Onnistuin sitten löytämään sijaiseksi Raumalla konkursiin menneeltä autoliikkeeltä työttömäksi joutuneen autoteknikon.

Fordille oli sitten kiiruhdettava viimeisen koulupäiväni perjantaina klo 3:ksi, että ehdin saada lentoliput ja matkarahat maanantaina Pariisissa alkavalle kurssille lähtöön. Sain hieman ohjeita sekä lentoliput, lento sunnuntai-iltana Pariisiin, hotellin nimen ja maanantai-aamuna tapaisin hotellin ravintolassa Fordin kouluttajan **Andre Verbryggenin**.

Onneksi vanhempani asuivat Helsingin Käpylässä, että en tarvinnut hotellimajoitusta. Finnairilla oli silloin lakko ja vain muutamia ulkomaan lentoja pystyttiin hoitamaan. Aluksi ajattelin, että olivat toki Fordilla varmistaneet, että ko. lento Pariisiin lennetään. Kuitenkin sunnuntaina puolen päivän tienoilla soitin varmuuden vuoksi Finnairin toimistoon. Puhelimeen vastasi silloin Finnairin palveluksessa olevan **Barbara Helsingiuksen** ääni, joka kertoi, että ko. lento on peruutettu. – Kysyin, miten pääsisin seuraavaksi aamuksi Pariisiin. ” Ei mitenkään.” oli vastaus ensin, mutta sitten ... ” Hetkinen... – Jos pääsette nyt puolessa tunnissa tänne Dagmarinkadun toimistoon, että ehdimme kirjoittaa uudet liput, niin pääsette Finnairin vuokraamalla koneella Kööpenhaminaan, sieltä toisella koneella Amsterdamiin ja sieltä kahden tunnin odottelun jälkeen kolmannella lennolla Pariisiin, ... Se ei mene uudelle Orlyn kentälle vaan vanhalle Le Bourget kentälle.” – ”No, Pariisiin kuitenkin”, huokasin.

Tulipa melkoinen kiire. Nopeasti tavarat matkalaukuun ja isäni lähti ”kiidättämään” minut Käpylästä Dagmarinkadun toimistoon. Saatuani uudet liput, oli heti hypättävä lentokentälle lähtevään bussiin ja lentokentälle saavuttuani oli Kööpenhaminaan lähdessä Sterling Linesin kone. Lähtö ensimmäiselle ulkomaan matkalleni hieman jännittikin. Onneksi koneessa viereeni istahti Fordilta tuttu ”kaveri”, autopuolen kouluttaja **Lappalaisen ”Fransu”**. Hän oli menossa Lontooseen. Minulla oli Kööpenhaminassa aikaa koneen vaihtoon vain 20 minuuttia ja ilman ”Fransulta” saamiani neuvoja en ehkä olisi suurella oudolla lentoasemalla oikeata porttia ajoissa löytänyt. Amsterdamin kentällä oli sitten aikaa oikean portin löytämiseen riittävästi ja illan jo hämähäyryä olin Le Bourget-kentällä.

Tullitarkastuksen jälkeen ulos päästyäni otin taxin ja annoin kuljettajalle lapulle kirjoittamani hotellin nimen. Matkaa tuntui olevan pitkään ja luulin jo, että minua kierrätetään ympäri kaupunkia. Lopulta saavuttiin hotellin eteen. Maksoin kentällä vaihdetuista frangeista kuskin käteen taksamittarin osoittaman summan, mutta se ei näyttänyt riittävän. Ymmärsin, että se oli autolle ja kuljettaja halusi myös oman osuutensa. Ladoin sitten kuljettajan kouraan lisää rahaa vähitellen, kunnes hänen naamansa alkoi näyttää tyytyväiseltä.

Hyvin nukutun yön jälkeen tapasin aamulla hotellin baariin saapuneen kouluttaja Verbryggenin. Viikon pituiselle englantilaisen Lucas-CAV-yhtymän kurssille oli saapunut Fordin traktoriosastojen huoltokouluttajia eri maista 10 henkilöä. Minä olin ainoa pohjoismaalainen. Aamupalan jälkeen siirryimme suureen kattoikkunalliseen turistibussiin, jolla matkasimme kaupungin laidalla sijaitsevaan Lucas-yhtymän koulutuskeskukseen. Kurssin aiheina olivat Ford-traktoreissa käytettyjen Lucasen laturien ja säätimien, starttimoottorien ja CAV:n jakajapumppujen rakenteet sekä näiden korjaus- ja huoltotoimet. Noin vuotta aikaisemmin olivat vanhat Fordson-traktorit muuttuneet täysin uusiksi Ford-traktoreiksi, joita valmistettiin kahdessa uudessa tehtaassa, toinen Englannin Basildonissa ja toinen Antwerpenissä. Heti alussa kyseltiin kurssilaisilta traktoreissa esiintyneistä ongelmista. – Hämmästelivät, kun kerroin, että olen vasta ensimmäistä päivää Fordin palkkalistoilla enkä juurikaan tiedä ongelmista.

Kurssin ohjelmisto alkoi aivan sähkötekniikan perusasioista. Selvitettiin, mitä tapahtuu, kun johdinsilmukka pyörii magneettikentässä yms. Aamupäivät käsiteltiin tietopuolisia asioita, iltapuoli klo 18 saakka oli käytännön harjoituksia. Englanninkielen taito useilla hieman kangerteli, koska kaikille kurssilaisille englantia oli ”vieras kieli”. Klo 13 lähdettiin pihalla koko ajan odotelleella turistibussilla muutaman kilometrin päässä sijainneeseen hienoon ravintolaan. Pitkän lounaspöydän keskellä oli rivistö jaloja juomia, joita kukin sai ottaa mielensä mukaan. Kun sitten runsasta tuntia

myöhemmin palailtiin kurssipaikalle käytännön harjoituksiin, eivät kieliongelmat enää haitanneet. Lucas-yhtymä kustansi kaiken iltaohjelmia myöten ja viikko hurautti nopeasti.

Noihin aikoihin oli markkinoille tullut myös ranskalainen Simca 1000, jonka vitsailtiin Suomessa olevan presidentti Charles De Gaullen lahja Suomen autokorjaamoille. Pariisiin illassa näitä ”Simca tonneja” ajeli keskustan kaduilla sisävalot kytkettyinä kuulemamme mukaan noin 1000 kappaletta ja ratin takana istuivat kaupungin ilotytöt vähissä vaatteissaan. Niitä saivat halukkaat ”ampua lennosta” kuin takseja.

Näin alkoivat kouluttajan tehtävät Fordin traktoriosastolla. Osastolla meitä oli 12 henkeä. Johtajana oli **Tom Skog** ja esimiehenäni huoltopäällikkö **Lars Hjelt**. Aluksi työskentelin eläkkeelle siirtymistä odottelevan kouluttajan **Tage Lindmanin** kanssa yhdessä ja hän perehdytti minut kouluttajan tehtäviin sekä koko maan kattavaan Fordin huoltoverkostoon. Tage Lindman oli nuorempana harrastanut nyrkkeilyä ja toiminut mm. nyrkkeilylegenda Gunnar Bärlundin sparraajana.

Kirkkonummen Veikkolassa sijainneessa kurssikeskuksessa, ”Navalassa”, järjestettiin 1–2 viikon kurseja Ford-liikkeiden traktorihuoltomiehille ja huollon esimiehille. Ford-liikkeitä oli tuolloin maassa n. 50, niissä yhteensä noin 200 erikoiskoulutettua traktorihuoltomiestä ja n. 100 huoltoautoa huolehtimassa noin 50 000 Fordson- ja Ford-traktorin huolloista ja korjauksista. Minun vastuulleni oli siirtymässä noiden parinsadan huoltomiehen ajan tasalla pitäminen. Fordin Euroopan ”päämajasta” Brysselistä tuli jatkuvasti englanninkielisiä huoltokirjeitä, joita oli käännettävä suomeksi ja monistettava piirimyyjille lähetettäväksi. Kurssien välillä oli kierreltävä piirimyyjien korjaamoilla ja asiakkaiden luona neuvomassa kiperimmissä huoltopulmissa. Pian tapasin myös **Seppo Peltolan**, ”autofilosofin”, joka oli siirtynyt Stockmann-Autosta Fordille ja oli nyt PR-osastolla. Hänellä riitti aina hauskoja ja uusia juttuja kerrottavaksi. Osastopäällikkö **Aarno Linna-puominkin** tapasin silloin tällöin Fordin auto-osastolla asioidessani.

Parin kuukauden kuluttua minut lähetettiin 2 viikon ”peruskurssille” Antwerpeniin. Yksi traktoreiden erikoisuus oli amerikkalainen 10-nopeuksinen Select-O-Speed vaihteisto, jossa neljän planeettapyörästä kytkentöjä tehtiin hydraulisesti neljällä monilevykytkimellä ja kolmella nauhajarulla. Näitä vaihteistoja myytiin sitten parissa vuodessa Suomen markkinoilla yli 500 kpl. Loppukesällä lähdin kurssille samaan paikkaan viikoksi oppimaan ”teollisuustraktoreiden” etukuormaimien ja kaivureiden hydraulikka-asioita.

Syksyllä oli vuorossa 2 viikon metsätraktorikurssi Ruotsissa, Filipstadissa, missä tehtiin Ford-5000 traktoreista suuria kuormaa kantavia, runko-ohjattuja Brunett-metsätraktoreita. Traktorista oli etuakselisto poistettu, takapyörät olivat tuntuvasti normaalia suuremmat, traktorin ja peräosan välissä oli hydraulisylinterein ohjailtava runkonivel. Takaosan pyörissä oli veto hydraulimoottorein ja käsikäyttöiset nestejarrut. Myöhemmin oli sitten erilaisia täydennyskursseja Antwerpenissa ja Englannissa pari kertaa vuodessa. Kursseilta sain runsaasti tarpeellista oppia, jota oli sitten siirrettävä huoltoverkoston asentajille ja esimiehille.

Fordin henkilöstön käytössä oli tuolloin useita kymmeniä firman autoja, joilla ajettiin noin 20 000 km. Tämän jälkeen autot myytiin ja henkilöstö sai ostaa niitä erikoishintaan. Niinpä minäkin myin Datsunini ja ostin esittelykäytössä olleen Transit-pikkubussin. Se laitettiin ”tip-top” kuntoon, tuulilasi ja seinäverhoilut uusittiin ja kuskin istuimeksi vaihdettiin De-Luxe mallin parempilaatuinen istuin. Kun auton kyljissä oli joitakin pieniä naarmuja, tehtiin kylkien alaosien maalaus ehdotuksestani eri värillä ja niin autosta tuli kaksivärinen.

Kursseja ja neuvontakäyntejä oli jatkuvasti ympäri Suomen pohjoisinta Lappia myöten. Vuosina 1967–1968 oli minulla noin 200 matkapäivää vuodessa. Käytössäni oli työsuhdeautona Taunus 17 M farmari. Autoissa ei tuolloin ollut vakiona turvavöitä. Onnettomuuteni jälkeen kunnioitin voittoa sen verran, etten suostunut ajamaan ilman turvavöitä. Aika moneen autoon Fordilla vyöt sitten asenneltiin vaatimuksestani. Kolme autoa vuodessa ennätin ajaa 20 000 km mittarilukemaan. Suomi ja Fordin piirikorjaamot tulivat tutuiksi ja kokemus karttui. Erilaiset hydraulikkaongelmat olivat melko yleisiä. Kurssikeskuksessa ”Navalassa”, Kirkkonummella lähellä Veikkolaa, pidettiin 1 – 2 viikon täydennyskursseja huoltomiehille siten, että vuodessa noin puolet maan 200:sta huoltomiehestä kävi kursseilla. Tämän lisäksi kävin pitämässä kurseja myös piirimyyjien luona sekä huoltomiehille että asiakkaille.

Fordin traktoriosastolla työskentelin vuoden 1968 loppuun. Tämä oli työlästä mutta opettavaista ja mielenkiintoista aikaa. Suomi tuli tutuksi kierrellessä neuvonta- ja koulutusmatkoilla aina Lappia myöten. Erityisesti huolto-ongelmia tuottivat hydraulijärjestelmät. Select-O-Speed-vaihteistoissa oli monenlaisia vikoja, Ford-kaivuri- ja etukuormaajien Vickers-siipi-pumput tuottivat tuskaa etenkin talvipakkasilla. Syyksi paljastui suunnitteluvirhe. Imuputkisto oli ahdas ja mutkikas, mikä aiheutti liian suuren virtausvastuksen, alipaineen ja kavitaation pumpussa. Jonkin verran oli reissailtava myös uusien metsätraktoreiden kimpussa pohjoisinta Lappia myöten. Rovaniemellä Hirvaan metsäkonekoululla oli yksi Ford Brunet-metsätraktori ja siellä vierailimme huoltoasioissa useinkin työkone-esittelijänä Fordilla työskennelleen **Lauri (”Lasse”) Riikosen** kanssa. Koulun silloinen rehtori **Raimo Lehto** kertoi mm. , että ”Täällä me näille tuleville metsäkoneurakoitsijoille ja ”kuskeille” opetamme miten koneet rikotaan, etteivät tekisi sitä silloin, kun on oma leipä koneesta kiinni.” Erilaisten käyttövirheiden välttäminen näyttelikin tuolloin tärkeää osaa myös asiakkaiden neuvonnassa. Tiedot ja taidot hydraulikka-asioissa karttuivat myös huoltomiehille järjestettyjen kurssien kautta. Eri piirimyyjien kokeneilta huoltomiehiltä tuli kursseilla lisätietoutta myös koulutajalle.

Kestilässä asuvalla Riikosen ”Lasse” oli kotitilansa pellonojien jokavuotiseen perkaamiseen kehittänyt traktorin nostolaitteeseen kiinnitettävän voimaottoakselivetoisen ojajyrsimen hakenut sille patentin ja Fiskarsin konepaja Oulussa teki sitä myyntiin. Lasse sai jokaisesta myydystä ojajyrsimestä ”provisiona” 600 mk. Laitteelle olikin kysyntää ja myyntiä. Kerran pohjoiseen yhdessä matkatesamme olimme Lassen kotona yötä. Komean talon pihaan iltasella tultuamme, kertoi hän, että talo on ”Fiskarsin rahoilla” rakennettu. Lassella oli myös uusi ”keksintö” paperille skitsattuna. Metsätraktorin perävaunun sivulle kaatava kippi, jolla suurikin kuorma voitiin purkaa hetkessä joko irtotukkeina tai nipuksi sidottuna. Olimme yhdessä periaatetta esittelemässä hotelli Pohjanhovin kabinetissa poronkärjistystä syöden **Lauri Marttiinille**, joka konepajassaan teki Fordille ”kipittömiä” perävaunuja. Kipillisen vaunun hän teki vasta sitten, kun Oy Ford Ab tilasi sellaisen Marttiinilta. Seuraavana vuonna Lauri Marttiini kertoi, että kymmenestä vaunusta kahdeksan meni kipin kanssa. Fordilla oli kehitetty Lapin olosuhteisiin ”ylipitkillä telaketjuilla” varustettu Ford-Conty. Isopyöräisen 4-vetoisen traktorin etupyörien etupuolella oli vielä yhdet pienemmät pyörät, joiden yli telaketjut kulkivat. Telavarustuksen rakensi Kuoliovaarassa sijainnut Pulkkasen konepaja. Myöhemmin Riikosen Lasse on ansioitunut mm. Kemin Lumilinnan rakentajana ja koko Lapin lumirakentamisen ”isänä”.

Erilaisten työkoneiden, metsätraktoreiden ja traktorikaivureiden hydraulikoissa oli melkoisesti ongelmia varsinkin kovilla pakkasilla. Huoltotoimenpiteiden, oikeiden öljylaatujen ja koneiden lämmityskäytön yms. neuvonnassa riitti työsarkaa.

Seppo Peltolan juttuja

"Autofilosofi" Seppo Peltola oli Oy Ford Ab:n PR-mies ja "ilopilleri". Hänellä oli runsaasti tietoa ja kokemusta autoalalta, sen historiasta ja tekniikan kehityksestä, mutta hän keskusteli myös asiantuntevasti maailman historiasta, kirjallisuudesta, runoudesta, musiikista yms. Juttua ja huumoria riitti loputtomiin. Taitavana ja tietävänä puhujana hänen kerrottiin voittaneen mm. MTV:n puhumiskilpailun, jossa hän oli puhunut yhtäjaksoisesti yli 6 tuntia aiheesta: Mutteri. *Itsestään* hän käytti usein nimitystä "*vanha paviaani*". – Hänen jutuistaan tässä muutamia, osa itseltään osa muilta kuultuja.

- "On se joskus vaikeata pitää päämiehen mainetta korkealla", kertoili hän. "Kun Jäähallissa lätkämatsien väliajalla uudet Cortinat tulevat jälle ja selostan: Kun avaamme Cortinan konepellin, niin mitä näemmekään? ... Niin pojat katsomosta huutavat kuorossa: "Pelkkää paskaa!" – "Yritä siinä nyt sitten puhua pärstä peruslukemilla."
- Eräissä Ford-liikkeessä oli alkamassa autonäyttely ja Sepon tehtävänä oli avata näyttely ja lausua kutsuvieraat tervetulleiksi. Juuri, kun Seppo oli astelemassa mikrofonია kohti, kii-rehti liikkeen johtajan vaimo kertomaan Sepolle: "Hei Seppo, sulla on reikä perseessä!" ... "Sulla on kaks'" vastasi Seppo ja meni avaamaan näyttelyn. Puheensa jälkeen hän sitten huomasi, että olihan se housun takasauma ratkennut.
- Seppo oli saanut jostakin messuilta arvonnasta palkinnoksi 7 kpl päivän vanhoja kananpoikia. Ehtona oli että, jos niitä ei voi itse pitää, niitä ei saa tappaa, vaan ne olisi annettava johonkin hyvään "kotiin". Seppo elätteli kananpoikia aluksi kerrostaloasuntonsa kylpyammeessa. Kun kananpojat kasvoivat, ne alkoivat loikkia ammeesta ulos ja juoksentelivat sitten pitkin asuntoa. Sepon vaimo oli siihen hermostunut ja hän antoi Sepolle kaksi vaihtoehtoa. – "Joko kananpojat lähtevät tai hän lähtee."

Pääsiäinen oli juuri tulossa ja Sepolla oli työmatka jonnekin Keski-Suomeen. Sepolle tuli mieleen Lahdessa toimivan Etelä-Suomen Auton traktorimyyntipäällikkö, Sipilän "Manu".

– Niinpä Seppo pakkasi kananpojat sopivan kokoiseen pahvilaatikoon, vähän "evästä" mukaan ja reikiä laatikon kylkiin. Sitten kauniit nauhat, rusetti ja kortti HYVÄÄ PÄÄSIÄISTÄ! t. Seppo Peltola. Matkalla hän sitten poikkesi Etelä-Suomen Auton parkkipaikalle, vei paketin eräälle konttoritytölle ja pyysi tyttöä viemään paketin "Manulle" heti, kun hän on itse lähtenyt.

Pääsiäisen jälkeen Seppo antoi Fordin puhelinkeskukseen ohjeen: "Jos Lahdesta joku soittaa, niin minä en ole talossa."

- Seppo oli myös teen ystävä ja asiantuntija, Ravintolassakin hän valisti joskus tarjoilijoita: "Tiedättehän sitten, että teepussia pidetään kuumassa vedessä 3 – 5 minuuttia. Jos teepussi on alle 3 minuuttia vedessä, se ei ole vielä teetä ja jos menee yli viiden minuutin, se ei ole enää teetä."
- Sepon tehtäviin kuului monenlaisten kirjelmien lähettäminen piirimyyjille. Joskus oli annettava moitteitakin. Näiden "myllykirjeiden" allekirjoitukseen Seppo saattoi panna joskus allekirjoituksen: "*Ilman vähäisintäkään kunnioitusta, Seppo Peltola.*" – Itse hän nau-

reskeli joskus, että kaikkihan tietävät, että hänellä on kusta päässä ... ja pakkasella, kun se jäätyy, hän kävelee pää 15 astetta kallellaan.

Seppo väritti omia kertomuksiaan usein hauskasti, kuten seuraavassa jutussa.

- ”Kerran Hämeenlinnassa tuli autooni vika ja samaan aikaan siellä ollut ”fordilainen” **Asser Wallenius** tarjosi minulle kyydin Helsinkiin. (Asser, entinen kilpa-autoilija ajoi tunnetusti kovaa kaikkialla ja niin myös Hämeen mutkaisilla teillä.) Pidin rystyset valkoisena penkistä kiinni, kun Asser veteli kurveja suoraksi niin, että sisäkurvin pyörät olivat ojan päällä. Varoittelin, että autohan menee ojaan. Asser vastasi vain rauhallisesti, että ei se tässä vauhdissa mene. Sitten tuli mutkan takaa hämäläisisäntä hevosella korkean heinäkuorman päällä istuen vastaan ja melkein keskellä tietä. Vasta sitten, kun olimme heinäkuorman jo sivuuttaneet, näin peilistä, kuinka isäntä nousi heinäkuorman päällä seisomaan ja huitoi käsillään sinne suuntaan, josta olimme tulleet ja huusi : hys-hys- hevonen pelkää”.

Seppo ei ottanut alkoholia, mutta osasi eläytyä muiden juhlijoiden tunnelmaan. Kerran eräänä iltana meitä fordilaisia sattui Kouvolassa ravintola Kymen kartanoon 6 henkilöä. Illastettuumme ja otettuumme muutaman ”paukun” päätimme vaihtaa viereiseen Kymen Hoviin. Kaikki muut pääsivät ovesta sisään, mutta Sepon kohdalla nousi ovimiehen käsi pystyyn. Muiden vakuuteltua, ettei hän ole juonut kuin vichyä, hän lopulta pääsi sisään.

Em. Asser Wallenius ajeli aikoinaan kilpaa mm. Eläintarhan ajoissa tummanvihreällä Ford-avoautollaan. Fordilla hän työskenteli piirimyyjien kaupintavarastoja tarkastellen ja kierrellen ympäri maata. Hänen ajotyylinsä oli hurjaa. Useat Asserin kyydissä olleet henkilöt sanoivat, etteivät mene hänen kyytiin toista kertaa. Hernesaarella Fordin takapihalle tuotiin silloin tällöin pahasti kolaroituja autoja. Kun kerran kysyin, kuka on rutannut, oli vastaus: Asserihan se näitä ruttalee muutaman auton vuodessa. Syyt ovat moninaiset. – Poro juoksi eteen tai tie yllättäen loppui yms. Asser selvisi yleensä ilman vammoja. Ikänsä puolesta Asser olisi päässyt jo eläkkeelle, mutta hän halusi yhä jatkaa työskentelyään.

Parisen vuotta myöhemmin, kun olin Fordilta siirtynyt opettajaksi Varkauteen, olin kyyditsemässä Transit-bussillani varkautelaisen Ford-liikkeen asiakasta ja myyntimiestä Fordille Helsinkiin hakemaan uutta kuorma-autoa. Luovutustilaisuudessa oli mukana myös Seppo Peltola.

Seppo kertoi kahvipöydässä silloin, kuinka helppoa varaosien tilaus oli ollut kauan sitten, kun autoja oli Suomesta vielä vähän. Jostakin Fordin arkistosta oli löytynyt Fordille tullut virallinen postikortti vuosisadan alkupuolelta, jossa vastaanottajaksi oli kirjoitettu vain ”Herra Ford, Helsinki”, ja toisella puolella oli teksti: ”Säippä katkes’.. saatana, Lähetä uusi... perkele”. lähettäjän nimi ja osoite oli Kainuusta. Joku oli sitten tiennyt, että ”säippä” tarkoittaa kiertokankea. Saatiin selville minkälainen Ford-auto lähettäjällä oli ja ”Säippä” lähetettiin. Viikkoja myöhemmin tuli taas kortti. ”Herra Ford, Helsinki” ja kortin toisella puolella oli kirjoitettu isolla tekstillä: ”SOPII”.

Kuulimme silloin myös, että Fordille oli tullut vakuutusyhtiöltä pyyntö Asser Walleniuksen siirtämiseksi eläkkeelle. Seuraavana talvena Asser ajoi sitten viimeisen kolarinsa lähdettyään Varkaudesta Helsinkiin. Juvan ja Mikkelin välillä hän ohittaessaan rekkaa lumipyryssä törmäsi vastaan tulleeseen rekkaan ja siitä hän ei enää selvinnyt hengissä.

Seppo "filosofoi" paljon autoteknisistä asioista ja ennusti jo tuolloin mm, että kolmenkymmenen vuoden päästä Euroopassa on vain 4 tai 5 suurta autotehdasta ja pienet ovat kadonneet. Myös Saab ja Volvo katoavat. Japanilaiset saattavat myös siirtää autonvalmistustaan Eurooppaan.

- Ja aika hyvinhän tuo ennustus on toteutunut.

Ammattikoulun opettajaksi jälleen

Jatkuva matkustelu ja kiire alkoi kiusata Fordilla sekä myös se, ettei kurssien suunnitteluun ja valmisteluun annettu riittävästi aikaa. Esimieheni patisteli minua markkinoimaan Fordin markkinoille tuomia omia öljyjä, kun olisi pitänyt valmistella edessä olevia traktorihuoltomiesten ja huollon esimiesten kursseja. Niinpä aloin suunnitella siirtymistä uudelleen ammattikouluhommiin. Marras-kuussa 1968 lähetin hakemukset ammattikoulun opettajaksi Varkauteen ja myönteinen palaute tulikin heti. Vuoden 1969 alussa aloitin siellä sitten opettajan työt.

Yksi syy muuttoon oli myös risaiseksi muuttunut avioliitto. Jatkuva matkustelu, parisensataa matkapäivää ja ajokilometrejäkin kuutisenkymmentätuhatta vuodessa oli aiheuttanut jo siinä määrin riitaisuutta, että se johti eroproessiin. Pian löysin kuitenkin uuden kumppanin. Pitkäkhön eroproessin vuoksi häitä ja toisen lapsemme ristiäisiä juhlittiin samalla täytekakulla.

Varkaudessa jouduin opettajan työni ohessa vielä neuvomaan myös maan vanhimpiin Ford-liikkeisiin kuuluneen Varkauden Kello- Ja Kulta Oy:n huolto-ongelmissa. Opettajan hommassa havaitsin, ettei auton asentajien opetusohjelmaan kuulunut hydraulikka lainkaan. Siitä huolimatta aloin selvittää oppilailleni myös hydraulikan perusasioita. Syksyllä 1970 pääsin pedagogisiin opintoihin Ammattikoulujen Opettajaopistoon Hämeenlinnaan. Opintoihin kuului myös ns. väliaikatyö, joka saattoi olla esimerkiksi "opetuspaketti" itse valitusta oppilaitoksen hyväksymästä aiheesta. Valitsin aiheeksi "Ajoneuvo- ja työkonehydrauliikat". Tämä työ oli tehtävä opintojaksojen välillä olevan parin kuukauden harjoittelujakson aikana.

- Työn tuloksena syntyi sitten 40 minuutin opetuselokuva hydraulikan perusteista ja oheistuotteena syntyi 60 dian opetuskuvasarja sekä siihen 40-sivuinen opetusmoniste ja kuvauksia varten tehtyjä useita halkileikattuja havaintovälineitä. Elokuvan tein super-8 mm filmille magneettiaänellä. Valmiiksi leikattu filmi haki äänitystä varten tarvittavan magneettiraidan Ranskasta. Elokuvassa mm. "näkymätön mies" purki ja kokosi hammaspyöräpumpun, mäntäpumpun ja siipipumpun. Kaiken muun, paitsi elokuvan, tein kaksin kappalein, yhden sarjan omalle koululle, toisen Opettajaopistolle luovutettavaksi. Kun esitin työni tulokset opiston lehtoreille, sain arvosanaksi kiitettävän. Näitä jaettiin eri aloille valmistuneen 70 opettajan ryhmään vain kaksi kappaletta.

Varkauden ammattikoulun auto-osaston opettajat olivat paikallisen autoteknillisen yhdistyksen jäseniä ja niinpä minäkin olin liittynyt Varkauden Autoteknilliseen Yhdistykseen pian työni siellä alettua. Yhdistyksen toiminta oli melko vireää. Kokouksia kuukausittain, liukkaan kelin ja pimeässä ajon kursseja autoilijoille, liikennekilpailuja, autonhuoltokursseja naisautoilijoille yms. oli ohjelmistossa.

Vuoden 1972 loppupuolella **Heikki Haapaniemi** aloitteli SATL:n toiminnanjohtajana ja tuli sitten vierailulle Varkauden Autoteknillisen Yhdistyksen kokoukseen. Hän kertoi mm. liiton oppikirjoista. Esitin hänelle, että liikkuvan kaluston hydraulikkaan olisi hyvä saada asentajatasoinen oppikirja,

jotta hydrauliiikan perusteet voitaisiin ottaa myös asentajakoulutuksessa ohjelmistoon. Kerroin hänelle myös, mitä opetusmateriaalia itse olin jo tehnyt.

Eipä sitten mennyt aikaa kuin muutama päivä, kun Heikki soitti minulle asiasta. Olivat **Antti Saarialhon** kanssa tuumanneet asian tärkeäksi ja kirjan tekemistä tarjottiin nyt minulle.

– Aluksi kieltäydyin ja arvelin, että liitosta löytyisi varmaan paljon parempia kirjantekijöitä. Meni taas muutama viikko ja Heikki soitti jälleen. – Olivat edelleen pohtineet asiaa ja esittivät nyt, että koska minulla opettajana on kokemusta siitä, millainen oppikirjan pitäisi olla, niin voisinko kuitenkin tehdä jonkinlaisen ”raakileen” siitä, mitä kirjassa tulisi olla. Tekeleeni lähetettäisi sitten liiton asiantuntijoille paranneltavaksi.

Olihan sitä kirjaa sitten alettava suunnittelemaan.

Neuvonpidon jälkeen lopulta suostuin. Aloin lähetellä lukuisille hydrauliiikkoja edustaville yrityksille kirjeitä pyydellen heiltä aineistoa hydrauliiikan oppikirjaa varten.

Vickersin edustajan Sperry Rand Oy:n kautta sain luvan käyttää amerikkalaisten oppikirjojen ”Mobile Hydraulics Manual” ja ”Industrial Hydraulics Manual” tekstejä sekä neliväristä kuvamateriaalia. Nämä kirjat olivat minulle tuttuja jo ”Fordin ajalta”. Sain myös Vickersin englantilaiselta edustajalta kirjojen värikuvista paremmat kopiot.

Useat firmat vastasivat pyyntööni lähettämällä laatikollisen myyntiesitteitään. Niistä ei juurikaan apua ollut. Firmojen huoltopäälliköiden lähettämät paksuhkot kirjekuoret sen sijaan sisälsivät juuri sitä mitä toivoin saavani.

Useiden kuukausien työn tuloksena syntyi sitten paksuhko kansiollinen ”käsikirjoitusta”, joka ja kaantui neljään osaan: Hydrauliiikan perusteet, Hydraulijärjestelmien rakenne- ja toimintaperiaatteet, Ajoneuvo- ja työkonehydrauliiikat ja Hydrauliiikan huolto. ”Paketin” lähetin sitten Heikki Haapaniemelle, joka toimitti sen edelleen muutamille liiton asiantuntijoille. Kierroksen jälkeen ”paketti” palasi lausuntoineen, jotka olivat kaikki sisällöiltään suunnilleen samanlaisia: *Ei mitään pois, ei mitään lisää, ei muuta kuin painoon!*

Ensin piti kuitenkin tehdä tekstin oikeakielisyyden tarkastus ja saada vielä Ammattikasvatushallituksen hyväksyntä oppikirjaksi. Oikeakielisyyden tarkasti ja korjaili HTO:n suomenkielen lehtorina toiminut **Matti Hako**, jolle vein tekeleeni kesämökilleen Heinävedelle. Matti Hako oli arvostettu suomenkielen kehittäjä ja tehnyt mm. kirjan ”Hyvääkin parempaa suomea”. Kielitarkastuksen jälkeen menin sitten ”käsikirjoitusmappi” ja lausunnot neljältä asiantuntijalta kainalossa AKH:n oppikirjantarkastaja **Eino Peltomäen** toimistoon.

Eino Peltomäki katseli mapillista ja sanoi, että tämä pitäisi saada hänelle kolmena kappaleena, että hän voisi lähettää sen tarkastettavaksi kolmelle asiantuntijalle.

Kerroin, että minulla on ollut täysi työ saada tekele yhtenä kappaleena kokoon ja kuvat ovat originaaleja, joiden monistaminen värillisinä on mahdotonta. Annoin hänelle myös SATL:n asiantuntijoiden lausunnot. Hän ihmetteli hetken ja kysyi sitten:

– ”Onko kirjassa käytetty SI-järjestelmän yksiköitä?”

– ”Kyllä on.” vastasin.

– ”Ja onko kaikki suureyhtälöt vinolla tekstillä?”

– ”Jos ei ole niin puhtaaksi kirjoitettaessa kallistetaan”, vastasin... ja jatkoin : ”Eihän tässä paljon kaavoja ja matematiikkaa ole, kun sitä ei korjaamalla juurikaan tarvita.”

- "Oletteko sitä mieltä?"
 - "Olen. Tämä on tehty asentajatasolle, käytännön hommia varten. Ei korjaustöissä juurikaan matematiikkaa tarvita."
 - "Oletteko sitä mieltä? hän kysyi uudelleen.
 - "Olen." vastasin.
 - "Oletteko nähneet Ammattikasvatustieteiden hallituksen kustantamaa kirjaa auton jarruista?"
 - "Olen saattanut sellaisen jossakin nähdä."
- Peltomäki kävi hakemassa ko. kirjan viereisen huoneen kirjahyllystä, avasi kirjan keskivaiheilta aukeaman ja työnsi kirjan eteeni.
- "Mitä mieltä olette tästä?", hän kysyi
- Katselin varsin matemaattista aukeamaa monine kaavoineen ja laskutoimituksineen ja totesin, että siinä oli laskeskeltu raskaan kuorma-auton jarrurumpujen, kenkien yms. laitteiden mitoituksia.
- "Tässä on hyvää tietoa sellaisille henkilöille, jotka suunnittelevat auton jarruja, mutta ei asentaja tällaisia oppeja tarvitse. Asentaja huoltaa ja korjaa jarruja sellaisina kuin ne ovat. Ei niihin saa tehdä mitään muutoksiakaan ilman katsastusmiehen lupaa." selvitin.
 - "Oletteko sitä mieltä?"
 - "Kyllä olen."

Siihen loppui puhe matematiikasta ja hän laittoi kirjan sivuun. Hetken hiljaisuuden jälkeen hän jatkoi: - "On tämä nyt vähän ihmeellistä, että te tulette tänne jo valmiiden lausuntojen kanssa. ... En minä kyllä tunne ketään hydrauliiikan asiantuntijaakaan, ... mutta yhdelle asiantuntijalle minä tämän lähetän ja hän on tohtori **Uuno Nurmi** Helsingin Teknillisessä Oppilaitoksessa."

Tunsihan minä Uuno Nurmen, fysiikan opettajani "tekussa". - Hänen lausuntonsa mukaan piti sitten korjata vain muutamia sanoja, kuten esim. paino piti muuttaa massaksi ja korjailtava muutamia pieniä muotoseikkoja. Halkaisijan merkkiä Ø ei saanut käyttää keskellä tekstiä erään kuvan tekstissä, vaikka se viittasi kuvassa olevaan samaan merkkiin, vaan siihen oli kirjoitettava "sisähalkaisija". Korjauksien jälkeen kirja lopulta hyväksyttiin.

Kirjan painatuksen ja kuvien värierottelun otti tehtäväkseen **Monistamo Viitasalo**. Offsetmenetelmää varten käsikirjoitus piti kirjoittaa puhtaaksi arkeille, joilta teksti siirretäisiin valokuvaamalla painatuspelleille. Puhtaaksikirjoitusta varten lainasin sitten kesäloman ajaksi sähköisen IBM "pallo-kirjoituskoneen", naputtelin tekstin puhtaaksi ja suunnittelin samalla kuvien paikat sivu sivulta. Kirja ilmestyi sitten 4000 kpl:een painoksena keväällä 1975.

Muutto Hämeenlinnaan

Kevään korvalla olin saanut kiinnostavan puhelinsoiton Ammattikoulujen opettajaopistolta Hämeenlinnasta. Rehtori **Markus Sauri** kysyi olinko tietoinen, että opistossa on auto-osaston lehtorin vakanssi haettavana. - Enhän sitä tiennyt ja niinpä rehtori neuvoi minua hakemaan sitä Ammattikasvatustieteiden hallitukselta. - Kevätlukukauden viimeisenä koulupäivänä sain sitten puhelun jälleen Hämeenlinnasta ja rehtori kertoi Ammattikasvatustieteiden hallituksen myönteisestä päätöksestä.

Kesäkuun 1975 aikana siirryin sitten Ammattikoulujen Opettajaopiston (Nyk. Opettajakorkeakoulu) autotekniikan lehtoriksi. - Mutta seuraavana keväänä tärppäsi uusi vielä mielenkiintoisempi työ.

Lähdin kesäkuussa 1976 perheeni (vaimo ja kolme lasta) kanssa Tansaniaan, jossa sitten toimin pohjoismaisen maatalousprojektin korjaamo- ja huoltopäällikkönä kaksi vuotta. Työ oli pääasiassa paikallisten mekaanikkojen ja muun huoltohenkilöstön koulutusta.

SATL:ltä Heikki Haapaniemeltä tuli Tansaniaan tieto, että hydraulikkakirjasta tarvitaan uusi painos ja sitä varten olisi tehtävä jonkin verran uudistuksia. Toinen 4000 kpl:een painos saatiin markkinoille 1978.

Teknisten kokemusten lisäksi sain Tansaniassa kokea monenlaista muutakin, josta kaikesta olen kirjoittanut 450 sivuisen kirjan käsikirjoituksen (ei vielä julkaistu). Yhden elämäni jännittävimmistä hetkistä koin tansanialaisen sairaalan yksityisosaston synnytyshuoneessa jouduttuani 24.07.1977 yllättäen kättilöksi. Odottelimme perheenlisäystä. Paikallinen kättilö oli juuri lähtenyt hakemaan iltateetä, kun alkoi tapahtua. Ryntäsin käytävään ja huutelin "helppiä". Ketään ei kuitenkaan löytynyt lähihuoneista. Kun palasin takaisin synnytyshuoneeseen, oli lapsen päästä noin puolet jo näkyvissä. En ollut saanut minkäänlaista valmennusta ko. tilanteeseen. – Nähdessään minut vierellään vaimoni ponnisti ja lapsi muljahti suoraan käsivarsilleni parahtaen heti huutamaan. "Tyttö tämä on," totesin ja pidin parkuvaa tytärtäni muutaman minuutin käsivarsillani, kunnes kättilö tuli jatka-

Kotimaahan palattuamme kesällä 1978 löytyi uusi työ Juankosken ammattikoulun auto-osastolta. Seuraavana syksynä oli kuitenkin haettava virkavapautta ja lähdin Saudi-Arabiaan. YK:n elintarvike- ja maatalousjärjestön, FAO:n maatalouskoneasiantuntijaksi (Farm Machinery Expert). – Matkaan oli lähdettävä lokakuussa 1979 aluksi yksin. Perheelle saatoin anoa viisumia vasta, kun olin perillä Saudissa. Ostelin tax-free Mersun ja Soliferin matkailuvaunun, joilla ajoin Italian Triesteen. Sieltä kalusto jatkoi YIT:n laivakuljetuksena Jeddaan. Minä lensin ensin viikon valmennuskurssille FAO:lle Roomaan. Perheeni sain Saudiin vuoden 1980 alussa. Uusi työmaani sijaitsi Punaisenmeren rannalla Jizanissa, lähellä Jemenin rajaa. Auto- ja maatalouskonekaluston huolto ja korjaustekniikan opetusta ja neuvontaa taaskin tarvittiin. Kalustoa oli valtavasti: Autoja yli 30 kpl, joista suurin osa amerikkalaisia GMC-maastureita, MF- ja John Deere-traktoreita 25 kpl, leikkuupuimureita, maapähkinäpuimuri, monenlaisia kastelumenetelmiä, voima-aseamalla yli kaksi metriä korkeita 600 kW:n Caterpillar aggregaatteja 3 kpl ym. ym.

- "Työajokiksi" minulle hankittiin kuuden hengen ohjaamollinen nelivetoinen Chevrolet Pick Up. – Tästäkin kaksivuotisesta monenlaista kokemusta antaneesta reissusta on tekeillä kirja. Tällä hetkellä naputtelen sitä silloin tällöin jo "loppusuoralla" sivun 320 paikkeilla.

- Kesällä 1981 tulimme perheeni kanssa Mersulla ja Solifer 55TT matkailuperävaunulla ajaen läpi arabimaiden ja Euroopan kotimaahan. Kun saavuimme Jordanian puolelta Syyriaan, alkoi liikenteessä näkyä historiallisia ajokkeja: Standard Vanguard, Jowet Javelin, Triump Mayflower, Armstrong Siddeley, Kaiser ym. ja Latakian satamassa oli ajossa vanhoja pyöreänokkaisia "Ukko-Volvo" ja Reo-kuorma-autoja ... ja kaupungin taksissa mm. 1939 vuoden Plymouth. Uudet autot olivat Syyriassa satumaisen kalliita. Turkin läpi emme ajamalla päässeet, koska turkkilainen rajapoliisi ei pitänyt minun YK:n diplomaattipassista. Pääsimme sitten Syyrian Latakiaista laivalla Turkin ohi Kreikan Volokseen. – Kolmessa viikossa kertyi Mersun mittariin vielä Haaparannan kautta Varkauden kiertäen 10 600 km. – Palasin loppuvuodeksi yksin vielä Saudiin työtäni jatkamaan ja koti-
uduin Juankoskelle joulukuun lopussa.

Juankoskelta siirryin kesällä 1983 Savonlinnan ammattikouluun apulaisrehtoriksi ja parisen vuotta myöhemmin rehtorin sairastuttua vs. rehtoriksi. Hallinnolliset tehtävät eivät kuitenkaan tuntuneet

mieleisiltä ja siksi kesällä 1988 muutin takaisin opettajan rooliin ja ennestään tuttuun Varkauden ammattikouluun. – Hämmästykseni löysin 13 vuoden takaiset opetusmateriaalini koskemattomina opettajanhuoneeni pöytälaatikoista.

Kun itäraja sitten avautui vuonna 1991, alkoi yhteistyö opettajavierailuin Varkauden ystävyyskaupungin Petroskoin kanssa. Petroskoilainen opettajaryhmä saapui tammikuussa Varkauteen tutustumaan suomalaiseen ammattikoulutukseen tulkkinaan inkeriläinen **Arvo Harsia**. Me lähdimme vastavierailulle kesäkuussa. Venäjälle alkoi virrata rajan auettua länsimaisia henkilö- ja kuorma-autoja. Siellä tarvittiin myös autoteknillistä opettajien täydennyskoulutusta länsimaisten autojen huolto- ja korjaustekniikkaan. Yhteistyössä Keski-Savon Ammatillisen Aikuiskoulutuskeskuksen ja Karjalan Opetusministeriön kanssa sain tehtäväkseni suunnitella autoalan opettajien täydennyskoulutusprojektin ohjelman. Vaimoni ei Karjalan siirtolaistaustansa vuoksi sietänyt yhteistyötäni venäläisten virkaveljien kanssa ja ryssävihan vuoksi minuakin alettiin kotona ryssitellä ja haisinkin ryssälle. Jatkoin yhteistyötä kuitenkin. Tammikuussa 1992 pääsimme esittelemään syntyneitä koulutusprojektihanketta Suomen Opetusministeriöön savonlinnalaisen kansanedustaja **Markku Lehtosaaren** järjestämään tapaamiseen toisen opetusministerin **Tytti Isohookana-Asunmaan** kanssa. Rahha arveltiin löytyvän projektin aloittamiseen vielä samana vuonna.

Syksyllä 1992 saatiin Suomen Opetusministeriöltä määräraha yhden opettajan palkkaamiseksi ja täydennyskoulutusprojektin aloittamiseksi. Lähdin Petroskoihin marraskuussa. Lähdestäni oli seurauksena myös avioero ja minua jopa kehoitettiin etsimään sieltä itselleni ”uusi emäntä”. – Sellainenkin sitten pian löytyikin. Kyselin tulkkinani toimineelta Arvo Harsialta sattuisiko hän tuntemaan jotakuta mukavan sorttista naisihmistä, joka osaisi vähän suomeakin. ... Ja löytyihän sellainen heti Karjalan Opetusministeriöstä. – Yhdessä on eletty nyt jo 25 vuotta.

Projekti oli aluksi rajattu SISU-puutavara-autojen tekniikan ja metsätraktorien hydrauliiikan opetukseen. Koulutuspaikka oli Petroskoin Autotransport Teknikum, n. 600 opiskelijan autoteknillinen opisto. Luoteis-Venäjällä oli tuolloin käytössä viitisensataa Sisua puutavaran ajossa ja niiden huolto hoidettiin Suomesta käsin. Paikallisissa korjaamoissa oltiin alkeellisella ”nyrkipaja-asteella”. Vaimoni Vera jätti pian työnsä ministeriössä ja ryhtyi koulutusprojektiin avustajakseni. – Suomesta saatiin koulutusvälineeksi 6 vuotta käytössä ollut täydellinen Sisu-puutavara-auto Loglift-kuormaimineen ja ”kaapillinen” nykyaikaisia työvälineitä. Sisun korjaamo- ja varaosakirjoista oli myös venäjänkieliset painokset. Seuraavana kesänä koulutus laajeni myös kevyemmän kaluston tekniikkaan. Moskovasta saaduilla rahoilla ostettiin Suomesta mm. tietokonepohjainen Bear-moottoritesteri & nelipyöräsuuntauslaitteisto. Suomalaisilta autojen maahantuojilta saimme korjaamokäsikirjoja ja muuta opetusmateriaalia mm. Renault-simulaattorin. Suomesta hankittiin Teknikumille mm. vähän käytetty Autorobot-laitteisto, mikä oli tietävästi Venäjän ensimmäinen. Kempin Mig-hitsauslaitteisto saatiin lahjoituksena Keski-Savon AKK:lta. – Oppilaani olivat Petroskoin Autotransport Teknikumin, Metsäteknikummin ja Petroskoin yliopiston metsätekniikan tiedekunnan opettajia, koulutukseltaan autoinsinöörejä. Osa oppilaistani osasi hyvin suomea ja he käänsivät suomenkielisen opetukseni venäjäksi. Kurssin tuotoksena syntyi myös runsaasti venäjänkielistä opetusmateriaalia. Keväisin teimme muutaman päivän opintoretkiä Suomeen ja tutustuimme mm. Sisun ja Logliftin tehtaisiin, nykyaikaisiin korjaamoihin, katsastus-asemiin sekä Auto & Korjaamomessuihin.

Ajoneuvo- ja työkonehydrauliikat oppikirjan painos oli loppunut jo vuosia aikaisemmin ja ammattikouluväki oli usein kysellyt uuden painoksen ilmestymisestä. Petroskoin projektin alkamista odotellessa tein kirjan sisältöön jonkin verran päivityksiä ja kolmas uudistettu painos, 6000 kpl, val-

mistui Petroskoissa Anohinin kirjapainossa omakustanteisena 1992 lopussa. Painoksesta on vielä jäljellä n. 10 kpl.

Petroskoin koulutusprojekti ”puhallettiin poikki” kesällä 1996, kun EU:ssa jaettiin yhteistyöprojektien koulutusaloja uudelleen. Suomi valitsi vain teletekniikan ja puutekniikan. Auto- ja kuljetustekniikka meni Hollannille ja Belgialle. Työni jäi pahasti kesken. Kouluttamieni opettajien voimin oli tarkoitus järjestää täydennyskursseja muiden Karjalan ammattikoulujen opettajille. Ilman minun mukanaoloa he eivät rohjenneet sellaista aloittaa. – Uusi homma löytyi Suomesta sitten Savonlinnan Ammattioppilaitoksen auto-osastolta, jossa olin autotekniikan lehtorina eläkeikään saakka. Syyskuussa 2000 täytettyäni 63 v. pääsin eläkkeelle.

Sen jälkeenkin on useita ystävyysvierailuja Petroskoihin tehty SATL:n Itä-Suomen piirin yhdistysten puitteissa ja kesällä 2011 järjestettiin siellä SATL:n kesäpäivätkin, osanottajia matkalla oli 104 henkeä.

Kaikki vuodet Varkaudessa ja Savonlinnassa olen ollut myös autoteknillisen yhdistyksen jäsen ja suuren osan vuosista myös puheenjohtajana. Itä-Suomen piirin ”piirikubernöörinä” SATL:n liittohallituksessa olen toiminut 2 x 2 vuotta ja ”Vuoden Autoteknikoksikin” on minut palkittu (2004). Savonlinnan Autoteknillisessä Yhdistyksessä olen edelleenkin hallituksen jäsen ... ja yhdistyksemme kunniajäsen. – Suurin huolestus on nyt: Miten saisimme nuorempaa polvea autoteknillisen yhdistystoiminnan piiriin? ... ”Puuaporukka” pienenee ja jäsenet muuttuvat hiljalleen vapaajäseniksi.

Pitkän kouluttajaurani kiitollisimmat oppilaat ovat olleet aikuisopiskelijoita: Merkkikohtaisen huoltokoulutuksen kurssilaiset, opettajakokelaat Hämeenlinnan opettajaopistossa ja kokeneet autoteknilliset opettajat Petroskoissa. – Myös kehitysmaatyöskentely Tansaniassa ja Saudi-Arabiassa oli suurimmaksi osaksi koulutusta. Siellä oli kaikilla halu oppia uutta, koska sen ansiosta heillä oli mahdollista saada työtä. Tästä sain myös kiitosta oppilailtani. Sopimuskauteni lopussa Saudissa (1981) sain kouluttamiltani mekaanikoilta viimeisenä työpäivänäni lahjaksi heidän pyhän kirjansa Koraanin kultaisena riipuksena kultaisessa kaulaketjussa ja lisäksi läpinäkyvässä pakkauksessa kullatun kuivamustekynän, jonka muodossa he halusivat lausua: ” *Sinulla on kultainen käsi, siinä pitää olla kultainen kynä.*” – Se oli todella ikimuistoinen ja liikuttava hetki. Tunsin, että olen onnistunut tehtävässäni. Ja tuo 12 mekaanikon ryhmä oli minua saattamassa kotimatkalieni lentokentälle asti, jonne oli matkaa n. 50 km.

Nykyisistä nuorista ammattikoulun opiskelijoista vain harvat ottavat opiskelun tosissaan. Oppilasaines on mennyt vuosi vuodelta levottomampaan suuntaan. Monenlaiset harrastukset ja kädentaidot tuntuvat olevan tärkeämpiä. – Joukossa on liikaa ”motivaatiovammaisia”.

Savonlinnassa 20.03.2017

PS. Nämä muisteloni saatavana sähköisesti, jos jotakuta kiinnostaa.

Pekka Louhos (79 v)

louhos.pekka@gmail.com

