

1

–

2002

# Pikka- **JALKA**

Pyörävanhusten äänenkannattaja



Pinnojen välejä

Mummoni ja Jaguar

Herculeksen muodonmuutos

Yhden miehen kokoontumisajo

Kauppaneuvos Stockmannin hawaintoja

*Hinta*

*5 euroa*

# Sepyörii sittenkin

Vanhat Velot on kuollut. Eläköön Vanhat Velot ry! Polkupyörien ja pyöräilyn kulttuurihistoriaa harrastetaan nyt virallisesti.

Kangasalan Lepokodissa tammikuussa järjestettyyn perustamiskokoukseen oli kokoonnutunut liki kolmekymmentä henkeä päättämään yhdistyksen säännöistä ja toimintaperiaatteista. Innokkuus ja asiantuntevuus luotsaavat toimintaa eteenpäin samoissa merkeissä kuin vuoden 1994 näyttävässä ensimmäisessä kokoustumisajossa.

Kalevi Lepon, Reijo Lehtosen ja monien muiden inokkaiden velojen uurtamaa uraa ajetaan edelleen pyrkien tavoittamaan Pirkanmaata laajempiakin piirejä. Olemme maan ainoa pyörävanhusten ystävien yhdistys. Toivomme että yhdistys innostaa paikalliseen toimintaan ympäri Suomea. Pankaahan toimeksi!

Olemme pyrkineet luomaan yhteyksiä niin ulkomaisiin sisaryhdistyksiin kuin kotimaisiin organisaatioihinkin. Auto- ja tiemuseo Mobilian ja Tampereen museokeskus Vapriikin antama tuki tulee olemaan tärkeää selvitellessämme suomalaisen pyöräilyn juuria. Toivomme, että jäsenillämme riittää kiinnostusta paneutua ja erikoistua harrastuksen eri puoliin, pyöräteollisuuden vaiheisiin, pyöräkilpailuihin, kulttuurihistoriaan, tekniikkaan, ja kaikkeen pyöräilyaiheeseen krumeluuriin, mitä markkinoilla pursuaa.

Toimintamme etsii linjoaan, niin myös lehtemme. Vaikka olimme tyytyväisiä ensimmäiseen numeroon - niin kuin saadun palautteen mukaan muutama muukin - kehitämme lehden sisältöä ja ulkoasua jatkuvasti. Älkää hämmentykö muutoksista, vaan tarttukaa kynään, muistelkaa ja haastatelkaa niitä jotka vielä paremmin muistavat.

Kerätkää talteen sellaista, minkä ette soisi joutuvan kaatopaikalle. Erityisesti sekä me harrastajat että museot kaipaavat alkuperäistä kirjallista materiaalia: luetteloita, mainoksia, käsikirjoja. Onko Sinulla tallessa jotakin, joka voisi helpottaa tiedonjanossa?

Markku Lahtinen  
Vanhat Velot  
puheenjohtaja

## Pikajalka 1/2002

Pyörävanhusten äänenkannattaja

<http://www.narva.sci.fi/museo/velot/velosel.html>

ISSN 1457-5566

2. vuosikerta nro 2

### Julkaisija

Vanhat Velot

### Painos

200 kpl

### Painopaikka

TTKK-paino, Tampere

### Irtonumero

5,- euroa, esim. Mobiliasta, Wanhoista Arabia-astioista tai Vehoniemeltä. Muut kuin jäsentilaukset 10 e/vuosi.

### Päätoimittaja

Kalevi Lepo  
Vietäväntie 119, 36270 Kangasala  
Puh. (03)3773072

### Toimituskunta

Mikko Kylliäinen  
Markku Lahtinen (grafiikka, taitto)  
Reijo Lehtonen (talous, ilmoitukset)  
Risto Lehto

### Lehti ilmestyy seuraavan kerran

2/2002 marraskuu  
aineiston jättö 15.10.2002  
1/2003 huhtikuu  
aineiston jättö 15.3.2003

### Pikkuilmoitukset

maksuttomia Velojen jäsenille,  
isommissa yhteys Reijo Lehtoseen

Lehti ei vastaa yksittäisten kirjoittajien näkemyksistä.

**Kansi:** Ahman huimaus  
Kuva Mikko Kylliäinen



# DRAISIINISTA POLKUPYÖRÄÄN

TEKSTI KALEVI LEPO

KUVAT MIKKO KYLLIÄINEN

Polkupyörä on meille kaikille tuttu, kulkemistamme helpottava sekä jouduttava kapine. Mutta kehitysvaiheiltaan se on myös osin tuntematon.

Lähdin kohentamaan omaa, toivottavasti lukijankin, 1800-luvun pyörätietoutta. Käytin apuna Heikki Kuvan *Kaksipyöräisten vuosisata* (1988) sekä Jutta Franken *Illustrierte Fahrrad-Geschichte* (1987) -teoksia. Lisätukena olivat oma hatara muistini sekä pino yleistä historiaa.

Vapaaherra von Draisista tahdon alkaa.

Saksalaista Karl von Draisia (s.1785 Badenissa) pidetään polkupyörän, tai oikeammin *potkupyörän*, isänä. Eri lähteet kertovat hänen jo ohjattavan mutta vain potkien kuljetettavan - ellei peräti juostavan - "draisiennensa" syntyneen vuonna 1817.

Draisia ennen ohjainta vailla olevan, kahden peräkkäisen pyörän varaan nostetun "hevon" kehittäjänä voi mainita ranskalaisen Méde de Sivracin (1791). Mutta tämän jälkeen saa ottaa pitkän hypyn, aina saksalaiseen Philipp Moritz Fischeriin (1853) ja toisaalta ranskalaiseen Pierre Michauxiin (1863) asti, ennen kuin pyörän kehittälyssä taas tapahtui merkittäviä. Näiden kehittelyssä jo voi - polkimien ansiosta - käyttää polkupyörän nimeä.

Erilaisia poljin- ja kampivälityskokeiluja pyörään ennen Fischeriä ja Michauxia, tai heidän ohellaan, tekivät toki muutkin: heistä mainittakoon skotlantilainen Kirkpatrick Macmillan (vuonna 1839) sekä saksalainen Karl Kech (1862).

Yleensä 1800-luvun alku oli maailmalla ja etenkin Englannissa vauhdikasta teollistumisen aikaa. Vain muutama maininta: 1829 ajettiin Englannissa jo höyryvetureilla kilpaa. 1855 valmistui lennätinlinja Helsingin-Viipurin-Pietarin välille. 1862 otettiin käyttöön Helsingin-Hämeenlinnan rautatie. 1860 Suomi sai oman ra-

han, 1856 postimerkin. Vuonna 1850 täällä alkoi teollinen tulitikkujen valmistus.

Nyt vähintään "lapsenkengissä" oli, keskeisimmin ehkä Michauxin ansiosta, etupyörän polkimilla varustettu suoravälitteinen pyörä. Pariisin maailmannäyttelyn (1867) jälkeen pyörien ja pyöräilijöiden määrä kasvoi kohisten. Polkupyörän maailmanvalloitus alkoi Pariisista. Myös Suomeen, samoin kuin Ruotsiin, pyöriä tuotettiin ja niitä teetettiin parin vuoden sisällä useita. Eräiden teknisten innovaatioiden avulla pyörän rakenne oli mah-



dollista saada kevyemmäksi, välitys (= polkimilla varustetun etupyörän koko) isommaksi, vauhti kovemmaksi.

Pariisin maailmannäyttelyssä polkupyörien ym. ohella oli esillä auton tulemistä enteileviä moottorikonstruktioita. Pian sen jälkeen, 1876, saksalainen N.A. Otto rakensi ensimmäisen oikean nelitahtimoottorin.

Suomessa Nokia-yhtiö perustettiin 1865, G.A. Serlachiuksen puuhiomo Mänttään 1869. Samoihin aikoihin Aleksis Kivi viimeisteli Siuntiossa *veljeksiään*.

Mutta teollisuus ei rymistellyt pelkästään Pirkanmaalla. Kotkassa käynnistettiin 1872 (H. Gutzeitin) Norjan saha sekä samana vuonna Verlassa puuhiomo ja pahvitehdas.

Ensimmäiset urheiluseurat maahamme on perustettu vuonna 1875.

## Sisällysluettelo

<i>Se pyörii sittenkin.....</i>	2
<i>Draisiinista polkupyörään..</i>	3
<i>Mummoni ja Jaguar.....</i>	6
<i>Eka kerta.....</i>	8
<i>Avustaisitko lehteä?.....</i>	9
<i>Satularepusta.....</i>	10
<i>Lukijakilpailu.....</i>	11
<i>Polkupyörä hyödyn ja huvin välineenä.....</i>	12
<i>Kööpenhaminassa.....</i>	13
<i>Ulkomailta.....</i>	14
<i>Pinnojen välejä.....</i>	15
<i>Svea-pyörä - vaihtoehto ketjuvedolle.....</i>	16
<i>Yhden miehen kokoontumisajo.....</i>	18
<i>Vanhoiden Velojen ajo-ohjelma kaudelle 2002.....</i>	19
<i>G. A. Karlsson, polkupyörien erikoisliike.....</i>	20
<i>Veloristikko.....</i>	25
<i>Kerhokuulumisia.....</i>	26
<i>Painavaa puhetta.....</i>	27
<i>Pyöräpajalta .....</i>	28
<i>Herculeksen muodonmuutos.....</i>	29
<i>Kokoontumisajojen järjestäminen.....</i>	31

Nälkävuosien (1866-68) ja Pariisin näyttelyn jälkeen jo seuraavana vuonna, lehtitietojen mukaan, Jo-  
kioisten  
ruukin omis-  
taja C.  
Brehmer oli  
teettänyt it-  
elleen pyö-  
rän. Hän  
tietävästi oli  
ensimmäi-  
nen pyöränomistaja Suomessa.



Pyörä kiinnosti, sillä lyhyenä aikana 1869 ainakin *Hufvudstadsbladet*, *Sanomia Turusta*, *Suomalainen Wirallinen Lehti*, *Täpio* ja *Uusi Suometar* kirjoittivat velocipedistä eli *pikajalasta*, *Wirallinen Lehti* numerossaan 47 myös *rautaratsusta*.

Jotkut lähteet, mm. Kuva, ohittavat ketjuvedon melko huomaamattomana. Itse sitä vastoin tahdon nähdä sen, sekä sen ansiosta pyörän madaltumisen ja kevenemisen isona innovaationa. Britti H.J. Lawsonia (1879) pidetään ketjuvälityksen isänä. Mutta on siihen, ja sen jälkeiseen rakennekehitykseen ja kevenemiseen, myös etenkin toisella englantilaisella, James Starleyllä, merkittävä vaikutuksensa.

Skotlantilaisen eläinlääkärin J.B. Dunlopin ilmarenkaskeksintö 1888 – niin vaihtoehto kovakumille kuin onkin – sai pyörän edelleen kevenemään, vauhdin kovenemaan, tasoittumaan.

Meillä noihin aikoihin käytettiin ensimmäisen kerran puhelinkonetta 1877, sähkövalo Tampereen Finlaysonilla 1882, jäänmurtaja Murtajaa 1890. Vuonna 1880 käynnistyi ensimmäinen sulfaattiselluloosatehdas (mänty) Valkeakoskella ja 1885 sulfittiselluloosatehdas (kuusi) Nokialla. Kansantieteilijä I.K. Inha pyöräili Euroopassa ja toi tänne 1886, velocipeedin eli pikajalan rinnalle, *polkupyörä* -sanan.



Muuten - Kuvaa lainaten - 1870-luku oli pyöräilyllä mitattuna Suomessa vielä hiljainen vuosikymmen. Pyöräkauppa ja pyöräily alkoivat kasvaa harrastuksen ja kerhojen myötä vasta 1880-luvun puolivälissä, mikä toi pyörät myös lehtien sivuille. Kaiken kaikkiaan, Kuvan mukaan, pitkälle 80-luvulle asti pyörät lienevät ol-

leet ulkomaisten mallien mukaan täällä käsityönä tehtyjä.

1885 rakensivat saksalaiset Gottlieb Daimler ja Karl Benz ensimmäisen bensiinimoottorilla käyvän auton, Daimler myös moottoripyörän. Näillä on ollut pyörälle (ja pyörällä näille) omat vaikutuksensa ja merkityksensä.

Vielä tarvittiin yksi keksintö: saksalaisen Ernst Sachsin 1895 patentoima vapaanapa. Nyt, kaikine viisine perusominaisuuksineen, pyörä alkoi olla valmis. Vuonna 1903 kehitetty, vapaan ja jarrun omaava Torpedo-napa tietenkin täydensi yhdistelmää. Kumit, ketju, vapaanapa, keveys, sopiva koko – nyt pyörä ruvettiin otta-  
maan, niin meillä kuin muuallakin, täydestä todesta. Ompelukoneet, aseet, kirjoituskoneet ja tietenkin myös moottorit kehittyivät paljon samo-  
jen valmistajien toimesta.

1895-1896 alkoi maassamme tuontiosista pyörien kokoonpano, vuonna 1904 Kustaa Merilän toimesta teollinen valmistus. Polkupyörän invaasiota todistaa Uudenmaan kuvernöörin määräys (1895, Kuva) polkupyöriin poliisilta tarvittavista numeroista.

Auto tuli Suomeen 1900, moottoripyörä 1895, elokuva 1896 – nyt oltiin jo kovassa vauhdissa. Amerikkalaiset Wrightin veljekset saivat lentokoneensa ilmaan 12 sekunniksi 1903, englantilaiset merenkulkijat Titanicin pysyvästi mereen 1912. - Kerron siksi, että näiltä vuosilta jo ovat peräisin omat ensimmäiset pyöränraatoni.



Aivan varmasti jo lukijaa väsyttää, kirjoittajaakin puuduttaa, tuonvertainen nimi- ja numerolitanian. Mitä siitä jää mieleen?

Minun kokemukseni: Kun sotkee sekaan historian lehdille omia juuriaan, omaa paikallista ja henkilökohtaista tietämystään, tapahtumat ja vuosiluvut saattavat oikeasti herätä elämään. Kangasalalaisena, ja kaikkein lukijoittenkin tapaan jotain sukukuntaa olevana, käytän aikaan-  
ankkuroijana monille tuttua *Kesäpäivä Kangasala* -laulua. Tajuamiselleni avuksi piirtelin lukuessani myös aikajanaa, jolle kirjasin jokaisen kertomani asian.

Edeltä muistatte nimen Philipp Moritz Fischer.

Kuvat Thord Lönnqvistin  
pyöräkokoelmasta, Teuvan  
pyörätallilta ja Heikki Koiton  
tallilta.



Sakari Topeliuksen Kesäpäivä Kangasalla -laulun sanat ovat, kuinka ollakin, samalta vuodelta (1853) kuin tämän aluksi unohduksiin jäänyt poljinkeksintö. Mutta ei tässä kaikki, vaan Gabriel Linsenin sävel Kesäpäivään puolestaan on samalta vuodelta (1863) kuin P. Michauxin keksintö. Polkupyörän ja Kesäpäivän yhdistää lisäksi vuosi 1895, jolloin Sachs patentoi napansa ja rakennettiin Kangasalan Haralanharjulle - Kesäpäivän synnyinpaikalle - ensimmäisen keran näkötorni.

Ei uskoisi, mutta ensi kertaa tätä kirjoitusta varten innostuin selvittämään myös omien isovanhempieni syntymävuodet: 1873 ja 1876. Vuodet sijoittuvat polkupyörän historiassa Pariisin maailmannäyttelyn, suurten nälkävuosien ja pyörän Suomeen tulon jälkeisille vuosille, ennen ketjuvälityskonstruktiota. Kas, huomaan mummoni Iitan (Idan, k.1940) olevan täsmälleen nelitahtimoottorin ikäinen! Hän näemmä on ollut parikymppinen neito pyörän ja pyöräilyn oikein päästessä täällä vauhtiin. Vuonna 1890 Suomessa hänen ikäisensä poika on - *Maamme* - lehden n:o 84 mukaan - itse valmistanut "polku-pyörän".

Löytyy kampikonstruktioillekin aikaan-ankuri: pappa-Hermannin Matti-isä on syntynyt vuonna 1839.

Joitain oppeja ja oivalluksia 1800-luvun pyöräilyhistorialliselta matkalta:

Oma pyörähistoriamme meillä on. Se vain käynnistyy noin 20 tai jopa 50 vuotta Manner-Euroopan ja Brittein saarten jälkeen; saavuttaa kyllä muun Euroopan käytännöllisesti katsoen jo 1900-luvun alussa. Meidän pyörämme on kuitenkin muun maailman pyöriin verrattuna nuori eikä meillä ole osoittaa pyöränkehittelyn alueelta käänteentekeviä innovaatioita. - Ruotsalaisillapa on, tästä esimerkkinä mainio Svea-konstruktio; siitä on kuvaus toisaalla tässä lehdessä.

Sota-aika ja sodanjälkeinen aika kyllä edellyttivät meikäläisiltä pyöränkorjaajilta ja pyöräilijöiltä muuhun Eurooppaan nähden suurempaa kekseliäisyyttä.

Keksinnöillekin on jossain määrin oltava sosiaalinen tilauksensa. Sinänsä pienten pikku-uutisten taustalla voi olla mielenkiintoisempaa historiaa kuin ollenkaan pääuutisia lukiessaan uskoisi.

Ensimmäinen tunnettu sanomalehtimaininta "velocipedistä", Kuvan mukaan, on Helsingfors Dagbladetista 9.9.1868. Mutta en-

täs kirjoissa, entä muissa asiakirjoissa?

Ajatelkaamme, jos Juhani Jukola mainiolla Turku-retkellään olisi hevosvaunujen rinnalla nähnyt jonkun, vaikkapa "vekaman mamsellin", polkevan velocipeedia Turun torilla! (Kiven *Seitsemän veljestä* ilmestyi 1870.) Ajatelkaapa, jos *Alastalon salissa* -romaanin kapteeneille ja retareille Hullin, Lübeckin tai Danzigin tuomiksi olisi kirjoitettu aito 1850-luvun draisiini! (Tämä on tietenkin puhdasta spekulointia: loihan Volter Kilpi Alastalonsa vasta 1930-luvun alussa.)

Osin poleeminen kirjoitukseni vilisee faktoja ja vuosilukuja, joihin niiden kaukaisuudesta johtuen kytkeytyy ongelma. Kaikki tietouteni on niin sanotusti toisesta tai kolmannelta kädestä, yleensä luotettavaa ja uskottavaa, vaikkakin harva lieene sen perustana olevia alkuperäisdokumentteja edes nähnyt. Jokin vuosiluvuista, esimerkkinä, saattaa lisäksi olla keksinnön patentoimisvuosi, toinen sovelluksen käyttöönottovuosi. Tämä muun muassa selittää eri lähteiden välisten tietojen eroja.

Itse arvostan, ja lehdessä arvostamme, huolellista lähteen mainintaa erityisesti historiaan paneutuivissa artikkeleissa. Mutta tapauksesta riippuen ja - vaikka se voi kertoa kirjoittajan laiskuudesta - itse kuitenkin pidän myös tyylistä "oliko se nyt 1920- vai 30-luvulla?", sillä tämä voi olla ajatuksen antajana parempikin, ainakin luettavampi kuin yksiselitteisesti kiinni naulattu tieto. On kirjoituksia, jotka - riippumatta lainkaan niiden todenperäisyydestä saati todisteista - voivat olla mielenkiintoisia, hauskoja, opettavia, luettavia. Viittauskäytännömmä saakoon vaikuttaa jutun ja artikkelin tyyli. Virheisiin ja lipsahduksiin saa puuttua.

Aloitin von Draisista, ja päätänkin häneen. Karl von Drais kuoli 10.12.1851: köyhänä, unohdetuna ja joskus aikanaan pilkattunakin; sattuupa niin, että lähes päivälleen 150 vuotta ennen Pikajalan ilmestymistä. Lehtemme on saanut myönteisen vastaanoton. Kiitos vaan minunkin puolestani juttuvinkeistä, aineistosta ja palautteesta.

Juttu jatkuu tuoreemmilla, etupäässä kotimaisilla ja vähän pienemmillä asioilla.

Kuka suvussanne on ensimmäisenä ajanut pyörää?

□

**Vanhat Velot** -yhdistyksen tarkoitus ja toiminta ilmaistuna 13.1.2002 pidetyn Velojen perustavan kokouksen haluamassa muodossa. (Sääntöjen 2 §:n kaksi ensimmäistä kappaletta.)

"Yhdistyksen tarkoituksena on edistää polkupyöräilyn, polkupyöräteollisuuden ja polkupyöräilyn historian harrastamista ja tutkimusta, levittää tietoa niistä sekä virkistää ja vaalia pyöräilykulttuuria.

Tarkoituksensa toteuttamiseksi yhdistys voi - järjestää esittelyjä, esitelmätilaisuuksia, kursseja, retkiä ja kokoontumisajoja, - harjoittaa tutkimus-, neuvonta- ja tiedotustoimintaa, - tallentaa polkupyöriin, polkupyöräilyyn ja pyöräilykulttuuriin liittyviä tietoja, perinnettä ja esineitä sekä - pitää yllä yhteyksiä kotimaisiin ja ulkomaisiin järjestöihin ja olla niissä jäsenenä."

# MUMMONI JA JAGUAR

TEKSTI MIKKO KYLLIÄINEN

KUVAT MIKKO KYLLIÄINEN, MARKKU LAHTINEN JA PERHEARKISTO



*Jaguaarit ovat jumittuneet  
mielissämme vaarien pyöriksi.*

*Ketjunsuoja on sentään  
miesten mallia.*



*Mummoni asuessa vielä mökis-  
sään Mäntyharjun Vanosen kyläs-  
sä sain häneltä jo parikymmentä  
vuotta ajanattomana olleen  
Jaguarin, joka sen jälkeen onkin  
osallistunut useamman kerran  
Vanhojen Velojen  
kokoontumisajoin.*

Sinä aikana, johon muistini ulottuu, siis 1970-luvun puoliväliin saakka, en muista lida-mummoni pyörällä ajaneen. Pyörä oli pölyntyneenä aitassa, ensin pystyasennossa, mutta viimeiset kymmenen vuotta jo käännettyä renkaat ylöspäin. Viimeksi mummo ilmeisesti pyöräili 70-luvun alussa kauppaan ja postiin Halmeniemelle, jonne yhteen suuntaan oli viiden kilometrin matka.

Kovin innokas pyöräilijä mummoni ei kai koskaan ollut. Posti- ja kauppamatkat taittuivat mieluummin linja-autolla silloin kun se vielä kulki. Ajotaidotkaan eivät kai olleet kovin hyvät; isäni Saimi-täti kertoi vuonna 1994 onnettomuudesta, joka sattui isäni ollessa kapaloikäinen. Mummo oli silloin hankkinut ensimmäisen pyöränsä, jolla opetteli ajamaan. Tapauksessa olisi voinut käydä huonomminkin:

"Mut sitä en tiää, mite sil reisul ois käynt, Iita ku ol ostant vast polkupyörän ja sit Asko ol sillo siel Konkelos sit, joha se ol kevättä. Meä mänin sit hakemaa Askoa meile ja kori ol laitettu sit kannattimille, Iitallekii, ja miul ol kori kannattimil, mille Asko sit laitettii ja Iita ei ois sit antant miu kannattimillei, et kyl hää viep Askon, mut mie en antant, meä aattelin, et ku se on äkinäinen ajamaan pyöräl ja siin ku ol Konkelost päin, ku läks iso mäki, meä sanoin, et jos seä ajat ja kaavut, nii mite sille pojalle sit käyp. Sit se viimeiks suostu ja sano, et vie seä sit tuo Asko, et jos hää vaikka kaatuu ja se ku laski sen pitkän mäen alas, ni se olkii kaatunnaa

sinne alahalle. Myö uotetaan ja uotetaan, eikä kuulu ja viimeiks myö lähettii kattomaa, ni se ol sit puistelemas itestää niitä hiekkvoja pois, ku se ol hiekkanen tie. Mie sanoin, et kato nyt, mite siule käi itelleis, et sie kaauit, et koskiks sinnuu. No ei minnuu koskent, mut ol se hyvä, et heä anto tuon pojan siu kannattimilleis, et mitehä sille ois käynt oikei. Sit se vast ajattel itekkii. Sitä meä olen joskus, ku juontuu ain mieleen, et oiskohan tuota Askoa enää, jos Iita sillon ois ajant sen ja kaatunt, mite Askolle ois sit käynt. Mut kyl se sit anto, mihi ain lähettii, ni ain ku Savitaipalee kirkollekii, kun Askon isä ol jo kaatunaa, ni vie seä Askoa. Se säikäht vissii siitä reisust.”

Saimi-tädin kuvailema onnettomuus sattui mummon ensimmäisellä pyörällä. Jaguar oli hänen toinen pyöränsä. Se hankittiin muistitiedon mukaan vuonna 1949 veitikka-Eljakselta. Oikealta nimeltään hän oli Eljas Kylliäinen, iso-isäni etäinen sukulainen. Veitikka hän oli siksi, että oli hyvä suustaan ja toimi häissä puhemiehenä silloin kun niitä Savitaipaleella ennen sotia vielä perinnäiseen tapaan vietettiin. Varsinaiselta ammatiltaan Eljas oli seppä ja pienviljelijä, mutta hän myös välitti tamperelaisen Kone ja Terä Oy:n polkupyöriä, korjasi isälleenikin ensimmäisen pyörän mummon sota-aikana huonoon kuntoon menneestä pyörästä.

Mummon pyörä on lähes alkuperäisessä asussaan, sellaisena kuin se aitasta aikanaan tuotiin. Vain murtuneet renkaat on vaihdettu ja satulaa säädetty ylämpään mahdolliseen asentoon. Mummoni pituuden mukaan se olikin alun perin alimmassa asennossa, sillä hän oli varsin pieni ihminen. Jos ojensin käteni suoraksi, hän mahtui hyvin kulkemaan sen alitse ja vielä jäi ilmaa väliinkin. Pyörässä oleva lamppu ei ole alkuperäinen, joskin se on ollut pyörässä kiinni jo pitkään. Se on vaihdettu pyörään myöhemmin isäni 50-lukulaisesta Felix Specialista.

Polkupyörä vapautui säännöstelystä vuonna 1949. Sodanjälkeinen pula-aika vielä näkyy mummon pyörässä jollain tavalla. Väriltään pyörä on musta, vaikka ennen sotia oli jo ollut värillisiä pyöriä. Ketjunsuojus on miesten mallia: se peittää vain ketjun ylä- ja etuosan toisin kuin yleensä naisten pyörissä, joissa ne peittävät ketjun kauttaaltaan. Ilmeisesti alumiinia on pitänyt säästää. Kovin miellyttävä ajettava pyörä ei ole kokoiselleni ajajalle, mutta eihän se ole minulle alun perin tarkoitettukaan. Satulaa ei saa riittävän korkealle ja välitys on varsin kevyt – vauhdin hurmaa ei tällä pyörällä pääse kokemaan.



*Kirjoittaja mummon sylissä  
Mäntyharjun Vanosen kylässä  
1970-luvun alussa.*



*Mummon Jaguar on nykyään  
kirjoittajan hellässä hoivassa.*





## EKA KERTA



## TEKSTI KETJUPOLTTAJA

Ajamaan oppiminen oli iso asia. Kun pääsi liikumaan polkupyörällä, pääsi myös hoitamaan paljon asioita, käymään kaupassa ja mummulassa ja uimaankin pääsi. Siksi oli hyvä oppia ajamaan niin pian kuin kädet ylettivät ohjaustankoon.

Lällärit opettelivat ajamaan naistenpyörällä, mutta ne jotka mielivät sankareiksi, opettelivat miesten pyörällä. Tangon päältä eivät lapset tietenkään pystyneet ajamaan, ei. Piti opetella ajamaan tangon välistä. Kummalliselle kiemuralle sitä pieni ihminen taipuukin kun on tarvis. Johan siinä oli ruumis aivan ässä kun työnsi oikean jalan vasemmalta puolen rungon välistä oikealle polkimelle ja koetti jotakin kautta ylettää vielä oikealla kädellä tangon päältä oikeanpuoliselle ohjaustangon kahvalle ja sitten vielä käsien välistä piti päästä näkemään eteenpäin. Jalat pyörivät kuin epäkesko, pää liikui jalkojen tahdissa ylös alas ja kainalo hakka-

si tankoon. Yksi oli ainakin varmaa: pitkäpunttiset housut tulivat ketjusta rasvaan.

Sen minä muista ihan hyvin, että Torkkelin Kimmo opetti ajamaan Iltasen mäessä. Kimmo laski sora-montulta alamäkeen maantielle päin ja yritti pysyä kyydissä. Ja ai että hän esitteli ylpeänä polviaan, jotka olivat aivan verellä tai ruvella päivä toisensa perästä. Kyllä siinä melkein koko kesä meni, mutta ajamaan Kimmo oppi ja ikäisekseen nuorena.

Viitasen Jukka oli paljon meitä nuorempi ja Jukalla oli nuorekkaat vanhemmatkin. Jukka kuului melkein eri ikäpolveen kuin me, oli ainakin kaksi vuotta nuorempi. Jukan isällä oli auto ja Jukalla oli lastenpyörä, sellainen pieni ja punainen, jolaisia ei kenelläkään ollutkaan. Siinä oli paksut kumit ja apupyörät. Sillähän Jukka ajeli jo paljon ennen kuin minä, vanhempi, olin edes oppinut taluttamaan aikuisten pyörää. Muttei me muut Jukan pyörää kokeilleet.



No kun minä olin sellainen nössykkä ja äidin silmäterä ja kiltti pikkuinen niin enhän minä saanut pyörää ajaa ettei tulisi vahinkoja. Minusta tuntui että kaikki kaverit olivat jo monta vuotta ajaneet isän tai äidin pyörällä ja minä jouduin juoksemaan kovaa vauhtia perässä eikä siitä mitään tullut kun minä olin sellainen hyvin syötetty lellivauva. Minun täytyikin sitten valita kaverit vähän nuoremmista, niistä jotka eivät vielä ajaneet pyörää. Me vain leikittiin hiekkakassassa autoilla ja hypättiin pituutta ja katseltiin kun isommat pojat ajoivat kentälle pelaamaan jalkapalloa tai lähtivät Suoramajärvelle uimaan.

Sitten tuli aika että piti lähteä kouluun enkä minä vieläkään ollut saanut ajaa pyörällä ja minä sanoin äidille, että nyt kyllä täytyy päästä ajamaan. Ja isäkin sanoi äidille, että kyllä nyt on Markunkin aika oppia ajamaan polkupyörällä. Ja minä sanoin siihen että nii-in. Ja sitten me pohdittiin, että kuinka sitten tehtäisiin ja kenen pyörällä ja missä voisi koettaa. Eihän se nyt ainakaan tullut kyseeseen, että miestenpyörällä olisi voinut harjoitella, isän tai isoveljen, ja sekös minua harmitti.

Mutta eikös kerran kun oltiin mummulassa käymässä pantukin merkille, että mummulla oli pienikokoinen naistenpyörä, kun mummukin oli aika pienikokoinen. Se pyörä oli Husqvarna niin kuin ompelukone, siinä oli hienosti kaareutuvat putket ja koristeelliset

muhviliitokset ja tavarateline ja hameverkko takapyörässä. Se oli aika aristokraattisen näköinen, jos naisellinen voi olla samalla aristokraattinen. Kyllä se pyörä olisi paras opetella ajamaan.

No sen jälkeen kun oli päästy yksimielisyyteen välineestä, ruvettiin pohtimaan, että koskahan voisi aloitella tätä ajamaan harjoittelua. Kukahan ehdisi opettaa ja olla tukena ja katsoa, ettei se herranterttu vaan kaadu ja loukkaa itseään tai aja päin mummun keisarikruunuriviä. Eikä siitä nyt meinannut tulla sitten yhtään mitään siitä ajamisesta, ja minä olin jo aivan hermostua jahkailuun ja pähkäilyyn ja minä juoksin talon alustaan ja etsin mummun pyörän sieltä ja peruutin sitä pihalle, kynnys oli korkea ja minun piti käyttää ihan kaikki voimani, mutta kyllä se sieltä nousi ja tuli pihalle.

Minä panin sitten kielen hampaitten väliin ja otin kiinni ohjaustangosta, panin jalat polkimille, työnsin vauhtia ja lähdin menemään ja isä juoksi perässä ja koetti ottaa pyörästä kiinni ja tukea, muttei siitä mitään tullut kun minä ajoin edellä lujaa kyytiä mummulan pihapolkua ympäri. Minä ajoin mutkitellen ja hoippuen, mutta koko ajan minä vaan ajoin enkä minä kaatunut yhtään ja vauhti vaan parani ja isä juoksi perässä ja huusi, että katsokaa nyt kun poika ajaa ja eihän tuollaista ole nähty koskaan, että heti ensimmäisellä kerralla oppii ajamaan ja mihän siitähän isona tulee.

Jokainen pyörä on pieni ihme.  
(Valaistunut)

## ***Avustaisitko lehteä?***

Kaksi ensimmäistä Pikajalan numeroa on tehty lehden toimituskunnan omin voimin lukuun ottamatta muutamaa kirjoittajaa, joita toimituskunta haluaa kiittää. Vaikka toimituskunnalla on ajatuksia jutuista tuleviinkin lehtiin, on selvää, että kirjoittajia tarvitaan lisää. Siksi pyydämme lukijoita avustamaan lehteä kirjoituksilla.

Tervetulleita ovat erityisesti pakinat, pikku-uutiset Satulareppuun, hauskat sattumukset Pinnojen välejä –palstalle sekä polkupyörien ”elämäkerrat”. Jos tunnet jonkun vanhan pyö-

rän tarinan, kirjoita siitä lehteen, olipa kyseessä oma pyöräsi tai naapurin pyörä. Jos olet enemmän pyörämekaanikko kuin kynämies, voit kertoa tarinasi toimituskunnalle, joka avustaa sen saattamisessa juttumuotoon. Valokuvausapua sekä keinoja vanhojen kuvien kopioimiseen lehdessä julkaistavaan muotoon on myös käytettävissä.

Odotamme mielenkiinnolla lukijoiden kirjoituksia.

**Toimituskunta**

# Satularepusta

**Uusi pyöräkirja** Älskade cykel on ilmestynyt viime vuoden lopulla Ruotsissa. Kirjan tekstin on kirjoittanut Tukholman Teknillisen museon intendentti Gert Ekström, joka on ollut myös perustamassa Ruotsin pyöräharrastajien yhdistystä Cykelhistoriska föreningia. Kirja ei ole varsinainen historiateos, vaan se kertoo sanoin ja runsain kuvin polkupyörän tarinan Ruotsissa vuodesta 1800 viime aikoihin asti. Koska Ruotsista on tuotu Suomeen runsaasti pyöriä, kirja sisältää runsaasti Vanhoille Veloillekin hyödyllistä tietoa: muutaman Ruotsin suurimman pyörätehtaan vaiheet on esitelty kirjassa lyhyesti; kirjassa on lueteltu ruotsalaiset museot, joiden kokoelmiin sisältyy vanhoja polkupyöriä. Kirjan lopussa on luettelo kai-

*Isopyöräisen tandemin kuva teoksesta Illustrerad idrottsbok vuodelta 1887.*



kista tunnetuista ruotsalaisista pyörämerkeistä valmistajineen ja paikkakuntineen. Valitettavasti luettelosta ei ole apua ruotsalaista alkuperää olevan pyörän ajoittamiseen, sillä siitä puuttuvat merkkien valmistusvuodet. Joka tapauksessa kirja on kuitenkin tarpeellinen lisä kovin harvalukaiseen pyöräalan kirjallisuuteen.

**Ruotsissa** on kirjoitettu polkupyöristä ennenkin. Vuonna 1887 ilmestyi Viktor Balckin toimittama kolmiosainen Illustrerad idrottsbok, joka esitteli erilaisia urheilulajeja sääntöineen ja välineineen. Kirjan toisessa osassa on 80-sivuisen katsaus pyöräilyyn.

Kuten monet myöhemmätkin pyöräilyä koskevat esitykset, myös Idrottsbokin luku "Hjulsport" alkaa katsauksella pyöräilyn historiaan. Uudemmassa tekniikasta kirja tuntee jo ketjuvetoisen ja matalarenkaisen "turvallisuuspyörän", mutta kirjan julkaisuaikana isopyöräisten polkupyörien suosio oli suurimmillaan. Niinpä kirjassa kerrotaan laajasti isopyöräisten tekniikasta esittelemällä esimerkiksi eri valmistajien napoja, laakereita ja polkimia. Seuraavaksi siirrytään pohtimaan polkupyörän valintaa. Pyörän koko valittiin pyöräilijän pituuden mukaan, ja koon ilmaisemiseen näyttää olleen standardoitu numerointijärjestelmä. Luonnollisesti kirja an-

taa ohjeet isopyöräisellä ajon opetteluun. Innokkaimmille pyöräurheilijoille on tarjolla harjoitusohjelma.

**Kansainvälinen** polkupyörähistorian konferenssi järjestetään 13. kerran syyskuussa Saksan Münsterissä, jota pidetään Saksan pyöräilypääkaupunkina. Kaupungin keskustassa on mm. polkupyörille tarkoitettu asema, jossa on säilytystilaa 3500 pyörälle. Historiasta Münster tunnetaan 30-vuotisen sodan päättäneen Westfalenin rauhan solmimispaikkana. Konferenssin järjestäjänä on Westfalenin Wilhelm-yliopiston liikuntatieteellinen tiedekunta. Konferenssin toivotaan esitelmää erityisesti pyöräurheilusta, mutta kaikki polkupyörän historiaan liittyvät esitelmät ovat tervetulleita. Esitelmät kootaan konferenssin jälkeen yksiin kansiin julkaisuksi.

**Suomen suurin pyörä museo**, Teuvan Pyörätalli, on tänä vuonna avoinna toukokuun alusta elokuun loppuun joka päivä klo 11-16. Pääsymaksu aikuisilta on 3 euroa, lapsilta ja koululaisilta 1 euro. Museon kokoelmat sisältävät eri ikäisiä pyöriä sekä niihin liittyviä laitteita, valokuvia ja havaintomalleja, joilla valotetaan pyörän historiaa. Teuvalla on mahdollisuus myös koeajaa eteläpohjalaisen mallin mukaan tehtyä puupyörää. Pyörätallin osoite on Orrentie 6, 64700 TEUVA. Puhelinnumero (06) 267 1790 ja verkko-osoite [www.teuva.fi/pyoramuseo](http://www.teuva.fi/pyoramuseo).



*Maksullista ilmanpumppausta. Mainiota kuvitusta Gert Ekströmin teoksesta Älskade cykel.*

"Mäntsälän Sääkskylässä on Jouni ja Kyösti Toivosen yksityinen Polkupyörä museo." Näin Heikki Kuva sanoo kirjassaan *Kaksipyöräisten vuosisata* (Jyväskylä 1988, s.409). - Mitä tälle museolle nyt kuuluu?

Kuuluu sellaisia, että jo aikaa sitten museon kokoelmalle on löytynyt uusi koti.

Pyörät ovat olleet Suomen Urheilumuseossa, Helsingissä, keväästä 1990 lähtien.

"Maaliskuisen harmaana päivänä valkoinen Renault-pakettiauto, jonka kyljessä on teksti *Suomen Urheilumuseo*, ajaa museon pihalle."

"On tullut aika sanoa hyvästi pyörävanhuksille."

"Suomen ensimmäisen polkupyörä museon tarina on päättynyt."

Näin Jouni Toivonen muistelmissaan v. 2002.

Pikajalkaan on museosta ja sen vaiheista tekeillä juttu, mahdollisesti kaksikin.

**Kevään nettivinkki** on <http://www.copakeauction.com/bicycles.html>

Amerikan ihmemaassa on paljon kaikkea, mistä täällä ei ole uneksittukaan. Vanhoja pyöriä ja pyöriin liittyvää oheistavaraa on markkinoilla suuria määriä.

Nettihuutokaupoista kaikki on helposti saatavilla kun vain pussissa on millä maksaa. Näillä sivuilla näkyy kaikkea sellaista, mihin suomalaiset ovat saaneet tutustua vain ulkomaiden kirjojen kuvituksina. Myynnissä on isopyöräisiä, vanhoja lastenpyöriä, kirjallisuutta, plakaatteja ja sen sellaista.



## Kilpailu pyörämerkeistä lukijoille

Pyörämerkit ovat osa suomalaista kulttuuririhistoriaa. Suomalaisten pyörämerkkien määrästä ei tällä hetkellä ole tietoa, ei edes perusteltua arviota. Ruotsissa pyörämerkkejä on ollut yli 2000. Todennäköisesti Suomenkin pyörämerkkien määrä on yli 1000, joka tapauksessa useita satoja. Suuria tehtaita täällä on ollut kourallinen, suurehkoja kokoojia useita kymmeniä ja pieniä nyrkkipajoja lukemattomia. Kaikilla niillä on ollut oma merkkinsä, joillakin useita.

Polkupyörän ajoittaminen on yleensä vaikeaa: musta pyörä voi yhtä hyvin olla peräisin 1940-luvun lopulta kuin sotia edeltävältä ajaltakin. Luettelo suomalaisista pyörämerkeistä valmistusaikoinen helpottaisi pyörien ajoittamista.

Vanhat Velot on jo aloittanut työn suomalaisten pyörämerkkien määrän selvittämiseksi. Tällä hetkellä tiedossa on yli 70 merkkiä. Pikajalka-lehti julistaa nyt lukijakilpailun, jonka tarkoituksena on jouduttaa pyörämerkkien selvitystyötä. Tavoitteena on saada jokaisesta pyörämerkistä ainakin seuraavat tiedot:

- tekijä (henkilö tai yritys)
- paikkakunta
- vuodet, jolloin merkkiä on tehty
- lähde (esimerkiksi lehti-ilmoitus, kuvasto tms.), josta tiedot on saatu

Lukijakilpailun palkintona on jokin pyörien historiaan liittyvä teos. Pikajalan toimituskunta päättää palkinnon jakamisesta pyörämerkkien määrän ja tietojen täydellisuuden perusteella. Kilpailuaika on vuosi, toisin sanoen tämän lehden ilmestymisestä numeron 1/2003 ilmestymiseen saakka. Vastaukset toimitetaan Vanhojen Velojen sihteerille osoitteeseen Mikko Kylliäinen  
Lindforsinkatu 10 B 20  
33720 Tampere

Kilpailun tuloksena toivottavasti syntyvä luettelo on tarkoitus julkaista Pikajalassa aakkosittain niin, että joka numerossa luetellaan yhdellä aakkosella alkavat pyörämerkit tietoineen.





# POLKUPYÖRÄ HYÖDYN JA HUWIN WÄLINEENÄ

KAUPPANEUWOS KARL STOCKMANNIN HAWAINTOJA

*Kauppaneuvos Karl Stockmann (1865–1938) oli yksi pyöräilyn ja pyöräkaupan suomalaisista uranuurtajista, joka sai inostuksen pyöräilyyn oleskellessaan 1880-luvulla Englannissa. Hänenalla oleva kirjoituksensa liittyy Suomen Polkupyörätukku-kauppiain Yhdistyksen perustamisvaiheisiin. Pyöräilyn edistämiseen tähtäävä kirjoitus julkaistiin monissa sanomalehdissä, muiden muassa Hämeen Sanomissa 22.8.1926.*

VALOKUVA MIKKO KYLLIÄINEN

Yli neljäkymmentä vuotta sitten oleskelin harjoittelijana kauppaliikkeessä Birminghamissa Englannissa. Kaupunki samoin kuin suuri osa lähiympäristöstäkin oli täynnä sawuawia ja nokeawia tehtaita. Saadakseni raitista maailmaa vuokrasin silloin sunnuntaiksi polkupyörän ja retkeilin sillä kaupungista niihin kauniisiin seutuihin, joita oli etäämmällä sen ympäristössä. Siten opin antamaan arwoa tälle erittäin mukawalle kulkuneuwolle, jolle siitä saakka olen pysynyt uskollisena.

Kotona Suomessa oli pyöräileminen sittemmin kyllä melkein heilahduswoimistelua, kun korkeilla kaksipyöräisillä kapeine täytettyine kumirenkaineen oli ajettava katujen pyöreällä kiwityksellä. Mutta siihen aikaan sai toki ajaa pyörällä wapaasti puistoissa, wieläpä aamuisin Helsingin Esplanadilla ja katukäytäwillä. Suurin nautinto oli kuitenkin pitemmistä tai lyhemmistä retkistä maaseudulle, vaikka usein palasikin ruumis keltaisena ja sinisenä monista odottamattomista ilmahypyistä korkeasta kaksipyöräisestä. Sattuipa sellaisiakin tapauksia, että sai palata takaisin kyytihevosella tai junalla.

Hauska tapaus niiltä ajoilta ansaitsee mainitsemista. Kerran kun äänettömästi pyöräilin eteenpäin kaksipyöräisellä maantiellä ilta-hämärässä – kuten tawallisesti tummansiniseen, ihomyötäiseen trikoopukuun ja lakkiin puettuna – tapasin tienkäännteessä ukon ja akan; nämä oliwat kauhun lyömiä ja hyppäsiwät sitten huutaen ”kas piru tulee”, tieltä pois ja häwisiwät metsään. Kaikki oli niin perin naurettawaa, että olin iloissani wähällä wasten tahtoani seurata heidän tietään.

Kun sitten matala polkupyörä ilmarenkaineen tuli käytäntöön, sai pyöräily yhä useampia harrastajia. Mutta wieläkään ei se meidän maassamme ole, warsinkaan suuremmissa kaupungeissa, saawuttanut sitä suosiota, jota se ansaitsee.

Olen kuullut monen lausuwan, että mielellään lahjoittaisi pyörän lapsilleen, kun tietäisi, missä lapset woisiwat pyöräillä, warsinkin nyt kun täytyy pelätä laskemasta lapsia suuresti kaswaneen autoliikenteen jalkoihin. Ja tähän saakka ei Helsinki sen enemmän kuin muutaakaan suuremmat kaupungit ole tehnyt mitään

tämän kulkuvälineen käytön edistämiseksi. Kun nyt wiertotietä ja maanteitä kaupunkien lähistöllä laajennetaan, olisi myöskin erikoisia polkupyöriä laadittava. Tuskin löytynee mistään muualla esim. Helsingin weroista kaupunkia, joka niin vähän olisi ottanut huomioon pyöräilijän tarpeet.

Wiime vuosina olen laiwamatkoillani Stettiniin, Köpenhaminaan ja tänä vuonna Lybeckiin ottanut polkupyöräni mukaan ja näissä kaupungeissa pyöräillyt ympäristöissä. Köpenhamina ympäristöineen on pyöräilijän paratiisi. Missään muualla ei liene kaikki niin hywin järjestettyä pyöräilijälle; onpa huvi nähdä, kuinka huolellisesti esim. autonkuljettajat siellä suhtautuvat pyöräilijään.

Mutta vielä Lybeckissäkin, joka on huomattavasti Helsinkiä pienempi, on suurien kaupungista wiewien katujen ja penikulmittain wiertoteitten ja maanteitten wierellä erikoisia teitä pyöräilijöille. Koska me pääsemme niin pitkälle? Ja kuitenkin ei löydy käytännöllisempää, huokeampaa ja mukawampaa kulkuneuwoa kuin polkupyörä. Useimmat työläiset ja kontoristit sukupuolesta ja iästä riippumatta käyttävät sekä Köpenhaminassa että Lybeckissä pyörää. Siten woiwat he asua etäämmällä etukaupungeissa, jossa heillä on raittiimpaa ilmaa ja missä asunnot luonnollisesti owat huokeammat.

Polkupyörän merkitys käytännössä alkaa kyllä, meilläkin wähitellen selwitä, warsinkin maaseudulla. Mutta vielä ei meillä ole opittu täysin tajuamaan sen tuottamaa hyötyä ja huwia warsinkin turistimatkoilla. Onhan pyöräileminen kuitenkin paras kulkuväline, jos tahtoo oppia tuntemaan maata ja kansaa, ellei jalkaisin kulkemista oteta huomioon, johon useimmilla ei riitä aikaa eikä kärsivällisyyttä. On kuwaamaton nautinto äänettömästi pyöriä

hywällä tiellä kauniissa seudussa; tuntee itsensä niin kewyeksi, wapaaksi ja riippumattomaksi. Sellaiset turistimatkat owat kuitenkin järjestettävät järkewästi. Ei ole syytä pysäyksittä rientää eteenpäin eikä määrätä joku päätepiste päivän matkalle. Oikea tapa on astua pyörästä, kun tahtoo lähemmin tarkastaa kaunista maisemaa tai ottaa wirkistävän kylwyn wiekoittelewassa järwessä tai ryhtyä keskusteluun asujamiston kanssa; ruokaa ja yösijan etsii itselleen, silloin kuin sopii. Meillä saattaa tällainen kulkutapa kenties wielä tuottaa waikeuksia, mutta sekä Tanskassa että Saksassa on kaikkialla maaseudulla pieniä hauskoja rawintoloita, joissa huwikseen pysähtyy.

On syytä kaikin tawoin kehoittaa nuorisoa tekemään pyörämatkoja omassa maassa, sillä siten tulewat he läheiseen kosketukseen maansa ja kansansa kanssa. Ja se, joka kerran on woinut tehdä onnistuneen pyörämatkan, innostuu siitä warmasti ja oppii pyörässään tuntemaan elävän olennon, uskollisen, luotettawan ja waatimattoman towerin.

*Quadrant maantiekilp-  
ajokone vuoden 1897  
Stockmannin luettelosta. Kuva  
Heikki Kuvan teoksesta  
Kaksipyräisten vuosisata.*



## Kööpenhaminassa

“Kööpenhaminan “katupeilin kuvaan” ovat aina kuuluneet tuhannet pyöräilijät, jotka kärppinä puikkelehtivat autojen ja raitiovaunujen ohitse. Mikään rako ei ole heille liian ahdas. Tytöt ja pojat pyöräilevät käsikoukkua, isomahaiset liikemiehet piippua poltellen, vaaleakutriset neitokset, pyylevähköt tädit, virkapukuiset postinkantajat, kaikki he käsittelevät kiiltävän mustiksi lakattuja pyöriään taitavasti kuin sirkustaiteilijat. Kööpenhaminassa on puoli miljoonaa pyöräilijää. Kuitenkin liikenne sujuu merkkivalojen mukaan loistavasti (tapaturmaprosentti on harvinaisen pieni) – eikä pyöriässä tarvita edes numeroita. Tanskan pääkaupunki on pyöräilysivistyksen kehto!”

*(Martti Jukola, Urheilun  
Pikku Jättiläinen. WSOY  
1946.)*

# Ulkomaisten Velot

TEKSTI MARKKU LAHTINEN

## Hollanti

Vanhat Velot on luonut ystävälliset suhteet De Oude Fiets -yhdistykseen. Yhdistys on perustettu 1990. Kahden tusinan kerräilijän perustamasta kerhosta on kasvanut 250 jäsenen yhdistys.

Yhdistyksen puheenjohtaja on Theo de Kogel Zwollest. Zwolle on Keski-Hollannin tunnetuimpia pyöräilykaupunkeja.

Seuran jäsenlehti De Oude Fiets ilmestyy neljästi vuodessa. Jäsenmaksu on noin 18 e.

Hollannin polkupyörä museo sijaitsee maan eteläosissa Nijmegenissä.

## Englanti

Veteran-Cycle Club lähenee jo puolen vuosisadan ikää, se on perustettu 1955. Jäseniäkin on kertynyt 1600. Vuosimaksu ulkomaalaisille 25½ £. Seuralla on vilkasta julkaisutoimintaa, mm. useita eri lehtiä.

*Koirapommeja. Walter Euhusin kuvateos Rädlicheiten on täynnä mielenkiintoisia esineitä ja apuvälineitä.*



Englannissa järjestetään säännöllisesti ja monta kertaa vuodessa huutokauppoja, joissa vanha pyörä on arvossaan: Lucas lampu vuodelta 1890 maksoi 1200£, vanhempi, korkean pyörän lyhty 3000£. Kokonaista 17 korkeapyörää vaihtoi omistajaa, hinnat vaihtelivat 900 ja 4200£ välillä. Huippuja olivat alkuperäinen Terrot Levocyclette 1905 9500£ hinnalla ja erikoinen Indomitable Spring Wheel, jossa renkaiden sijasta kiekon päällä oli 144 joustia, kaikki kunnossa! Vain 6500£. Vastaavanlaisilla pyörillä varustettu varhainen matalapyörä nousi kaikkien aikojen kalleimmaksi pyöräksi vuosi sitten, kun siitä maksettiin 100500£.

Vastikään ensimmäisen omistajansa jäämistöstä löytynyt kunnostamaton Dursley-Pedersen vaihtoi omistajaa 7475£:lla.

## Ruotsi

Cykelhistoriska föreningen on perustettu 1997. Jäseniä seuralla on noin kolmesataa, jäsenmaksu 195 Skr.

Yhdistyksen jäsenlehti on nimeltään Velocipeden. Vuosittain yhdistys järjestää "Pyöräilyhistoriallisen päivän".

Mielenkiintoinen on lehdessä n:o 19 ilmaistu ajatus kansainvälisen IVCA-rallin (International Veteran Cycle Association) järjestämisestä v. 2007 Ruotsissa.

Talvisaikaan järjestetään tapaamisia kunkin kuukauden ensimmäinen keskiviikko Tukholman Tekniikan museossa klo 17-20.

## Saksa

Saksassa toimivalla Historische Fahrräder e.V. -yhdistyksellä on runsaat kolmesataa jäsentä. Yhdistys on kasvanut vuodesta 1997 parinkymmenen perustajajäsenen porukasta runsaan 300 jäsenen yhdistykseksi. Yhdistys on koonnut joukkoonsa alan tutkijoita ja harrastajia, joilla on erikoisaloinaan mm. pyörän historia, kulttuuri, kilpailut, tekniikka, valmistajat, kunnostus ja näyttelyt. Lehden lisäksi yhdistyksellä on muutakin julkaisutoimintaa.

Yhdistyksen puheenjohtaja Walter Euhus on kirjoittanut erinomaisen viehättävän kirjan nimeltä Rädlicheiten. Siihen on kerätty laadukkaita valokuvia pyöräilyyn liittyvää toissijaista materiaalia pyörän osista pyöräaiheisiin esineisiin, tarvikkeisiin ja leikkikaluihin. Oletko sinä nähnyt pyöräaiheista joulukuusen kynttilänjalkaa? Tai neulatyynyä, nimikorttelinettä?

Seuran jäsenmaksu on 20 euroa. Vanhat Velot on vaihdannaisjäsenenä saksalaisessa seurassa, jonka julkaisema Knochenschüttler-lehteen voi tutustua Velojen kokouksissa.



# PINNOJEN VÄLEJÄ

KOONNUT RISTO LEHTO

## Pyöräkilpailuissa

Oli pyöräkilpailut. VIP-katsomossa istui mies, jonka viereinen tuoli oli tyhjä. Naapurina oleva mies tiedusteli edelliseltä, oliko paikka tämän varaama ja miksi se oli tyhjä. Kysytty myönsi, että paikka oli hänen, mutta oli tyhjä vaimon kuoleman takia.

“Vai niin, sepä ikävää. Mutta eikö teillä olisi sitten ollut ketään sukulaista tai tuttavaa, jolle olisitte voinut tarjota tätä kallishintaista tuolia?” jatkoi keskustelua toinen pyöräilyn ystävä.

Tähän paikan varaaja vastasi: “Ei ollut, he ovat kaikki hautajaisissa.”

## Pimeässä

Valot ovat olleet aina polkupyörässä tärkeät laitteet, vaikka huonommakin. Samoin pimeillä maanteilla pysäköidyissä autoissa. Sen tunnusti edesmennyt isänikin. Hän ajoi nuorempana miehenä pimeässä seisooneen kuorma-auton lavan alle ja söi leipänsä lopun ikää ilman kahta etuhammasta.

## Kangasalla

Ostin kesälomatienueillani Jaguar-pyörän 1955 (takuutodistus vielä tallella). Trimmailin sitä ajan hengen mukaisesti. Hankin vaihdekapin, käsi-jarrut molempiin pyriin, speedwaystongan (ohjaustanko), erikoisroiskeläpän etupyörään yms. Yhtenä lisävarusteena oli etulokasuojan päälle asennettu pieni lentokone, jonka potkuri pyöri ajettaessa.

Muuttaessani Kangasalle 1970-luvun alussa otin paljon maisemia nähneen pyörän käyttöön työmatkoille. Kerran pari koulupoikaa ohitettuani kuulin toisen tyrskähtävän: “Kato vaarilla on ropelli!”

Poistin lentokoneen samana iltana. En pitänyt silloin vielä itseäni vaarina.

## Saapasvarressa

Kuka muistaa, kun pyörässä ei ollut minkäänlaista paikkaa pumpulle, pumppu pantiin näppärästi saapasvarteen tai pujotettiin etupyörän pinnon väliin.



## Pyöräkaupassa

Asiakas pyöräkaupassa: “Kun ostin teiltä pyörän sanoitte, että takuu korvaa kaiken mikä hajoaa puolen vuoden aikana.”

“Pitää paikkansa”, totesi myyjä.





“Sitten minä haluan korvauksen yksistä revenneistä farkuista, katkenneesta solisluusta ja neljästä etuhampaasta.”

## Yöpikajalassa

Tampereella toimi 1940-luvulla mahdottoman isokokoinen poliisi, Lauttamäen Pentti. Hän oli vielä nuori ja armoitettu naistenmies. Kerrottiin, että hän kesäyössä ehti poiketa kaupungissa ja ympäristössä viidessäkin aitassa, sekä ajaa pyörällä niiden välillä tarvittavat 30-40 kilometriä.

En tiedä oliko vakuutustarkastaja Julkunen, joka tästä sankarista minulle kertoi, itse ollut kuulemassa kahden naishenkilön keskustelua, jossa toinen totesi Lautamäestä: “Eihän se muuten niin erikoinen ole, mutta on se niin ihanan painava.”

## ***Vanha polkupyörä?***

*Usein kysytään, mikä on vanha polkupyörä; varmaa vastausta ei ole. Velojen kokoontumisissa vanha pyörä voi olla*  
 *vanha,*  
 *vanhalta edes näyttävä,*  
 *muuten erikoinen,*  
 *tai kuljettajaansa ikävuosiltaan vanhempi pyörä.*

# SVEA-PYÖRÄ —

## VAIHTOEHTO KETJUVEDOLLE

TEKSTI MIKKO KYLLIÄINEN KUVAT MIKKO KYLLIÄINEN JA MARKKU LAHTINEN

*Nykyaikaisen ketjuvetoisen polkupyörän ollessa vielä nuori 1800-luvun lopulla moni keksijä kehitti vaihtoehtoisia välitys-*



*menetelmiä. Yksi näistä oli kardaniakseli, jota kokeiltiin erityisesti Saksassa. Myös Ruotsissa kehiteltiin yli sata vuotta sitten kilpailijaketjuvedolle.*

Ketjuveto ei ollut itsestään selvä valinta polkupyörän välitysmenetelmäksi 1880-luvulla. Poljinten liikeratakin vakiintui ympyräksi vasta isopyöräisten valtakauden alettua 1860-luvulla. Tuolloin pyöräilijän jalkojen voima välitettiin polkimilla etupyörään. Jo aikaisemmin oli

kokeiltu poljinten voiman välitystä takapyöriin. 1840-luvulla Harold Kirkpatrick rakensi Skotlannissa pyöriä, joissa polkimet liikkuvat edestakaisin. Niistä voima välitettiin tangoilla takapyörään.

Ketjuvedon yleistyessä 1880-luvulla ryhdyttiin kehittämään vapaanapaa, joka mahdollistaisi pyörän jarruttamisen ja jalkojen lepuuttamisen alamäissä, kun polkimet eivät liiku jatkuvasti takapyörän pyöriessä. Nykyisen kaltainen vapaanapa patentoitiin vuonna 1895.

Yksi ensimmäisistä yrityksistä vapaanavan rakentamiseksi oli Svea-pyörä, jonka kehittivät ruotsalaiset veljekset Birger ja Fredrik Ljungström. Svea-pyörässä oli ketjut, mutta pyöräilijän jalkojen voima välitettiin takapyörälle totutusta poikkeavalla tavalla. Polkimet liikkuvat vuorotellen ylös ja alas. Polkimissa olevat vipuvarret oli yhdistetty ketjulla takapyörän akselissa oleviin epäkeskoihin ja toisiinsa poljinten akselin alla olevan rattaan välityksellä.

Svea-pyörän vapaanavassa oli mekanismi, joka salli pyörimisliikkeen vapaasti toiseen suuntaan, mutta lukittui toisessa suunnassa, jolloin polkimen voima välittyi takapyörälle. Samanlainen mekanismi on vielä käytössä monissa työkaluissa, kuten ruuvimeisseleissä.

Välitystä oli mahdollista säätää vaihtamalla ketjun kiinnityskohtaa polkimessa. Vaihtaminen tapahtui pneumaattisesti painamalla ohjaustangossa olevia kahta ilmalla täytettyä kumipalloa, jolloin ilma puristui poljintangoissa

oleviin palloihin. Svea-pyörä oli viisine vaihteineen siis myös yksi ensimmäisistä vaihdepyöristä.

Alfred Nobel näki Svea-pyörän vuonna 1894, ja alkoi rahoittaa sen kehittämistä sekä vientiä Englantiin. Sitä varten Englantiin perustettiin oma tehdas, mutta suurista sijoituksista huolimatta tuotanto jäi vähäiseksi ja lyhytaikaiseksi. Englannin tehdas suljettiin jo muutaman vuoden kuluttua Nobelin kuoltua. Ruotsissa Svea-pyöriä on arvioitu valmistetun joitakin tuhansia vuoteen 1905 mennessä, jolloin patentti myytiin Ranskaan.

Svea-pyörän monimutkaisen rakenteen vuoksi sen hinta oli noin kaksinkertainen verrattuna vapaanapaisiin pyöriin. Vapaanapaa kehitettäessä tavoitteena oli välityksen keveys, huollon helppous ja rakenteen yksinkertaisuus. Svea-pyörän menestys jäi vähäiseksi ilmeisesti juuri siksi, että se ei täyttänyt kahta jälkimmäistä tavoitetta.



*Vanhoja veloja  
Gustavsbergin pyörä-  
näyttelyssä.*

#### **Lönnqvistin pyörät**

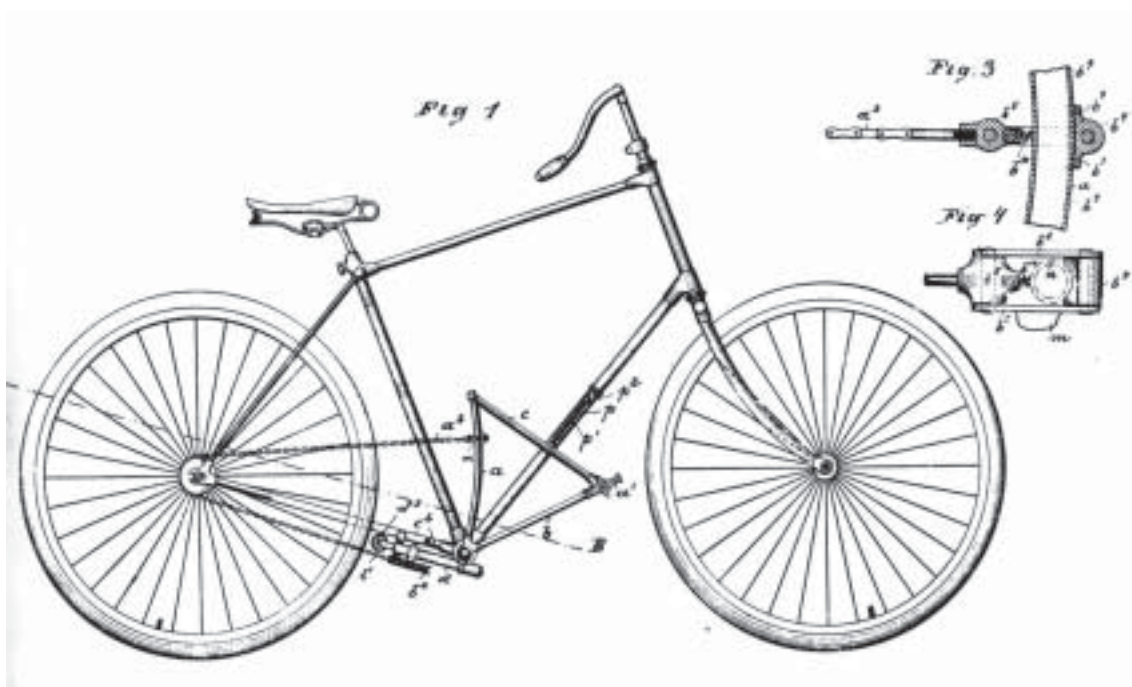
Viime syyskuussa joukko vanhoja veloja tutustui jo edesmenneen Thord Lönnqvistin pyörä-kokoelmaan posliinituotteistaan kuuluisassa Gustavsbergissä. Kokoelma on sijoitettu vanhaan kylpyammetehtaaseen, jossa nykyisin toimii pelastusalan oppilaitos. Oppilaitosta varten on tehtaaseen rakennettu pieniä punaisia ja kel-

taisia mökkejä, joiden seinien vierellä vanhat pyörät ovat esillä.

Lönnqvistin kokoelmassa on edustava otos polkupyöriä etenkin nykyaikaisen polkupyörän nuoruusvuosilta noin sadan vuoden takaa ja myös sen edeltäjistä 1880-luvun "turvallisuuspyöristä" saakka. Myös Svea-pyörä sisältyy kokoelmaan.

#### *Lähteet:*

*Gert Ekström, Älskade cykel. Värnamo 2001.  
Arvo J. Lönnroth (toim.),  
Keksintöjen kirja – Tiet  
ja maakulkuneuvot.  
Porvoo 1937.*





# YHDEN MIEHEN KOKOONTUMISAJO

TEKSTI JA KUVAT KALEVI LEPO

*Romantikko, pyöräilijä, pyörien harrastaja ei voi olla tarttumatta kirjaan, jolla on nimenä Syysmatka Suomessa. Kun lisäksi Raimo O. Kojon matkaraportin kanteen on kuvattu pyörä täydessä matkavarustuksessaan, kiusaus on ylivoimainen. Tylsät väliotsikotkaan, kuten Kaakko ja Satakunta, eivät saa lukijaa loittomaan.*

Kojo kuljettaa kirjassaan Oiva-pyöräänsä 3,5 kuukauden ajan 3000 kilometrin matkan halki syksyisen Suomen. Ennen muuta hän kuljettaa sen läpi itsensä, ja tuntuu, että matkan loputtua niin pyörä, mies kuin Suomikaan eivät ole samoja kuin lähtiessä.

*Vanhan testamentin väline?*



"Kello 23.15 työnnän pyörän (Nuorgamissa) loma-keskuksen pihasta tielle, jolle on päivällä laskettu öljysora, ja lähden.", sanotaan alussa. Ja, "Miten osaan pysähtyä? Mitä teen huomenna? On luettava Kafkan Oikeusjuttu, ehkä sen avulla onnistuu kahliutumaan todellisuuteen." lopussa. Viimeiset lauseet, epävarmuus ja kysymysmerkit viestivät hyvin kirjan perustunnelmaa.

Kojolle tärkeitä ovat vesi, sää - sen kurjuus, maisema, ihminen, erilaisuus, menneisyys nykyisyydessä, harmaus, kaiken havainnoiminen ja kaiken - pienimmänkin - rekisteröiminen, punta-roiminen. Kantaa hän ottaa lähinnä rivien välissä.

3000 km 3,5 kuukaudessa, tekee noin kolmekymmentä kilometriä päivässä. Jokin outo motiivi miestä kuljettaa. Motiivi kyllä vilahtaa jonkun kerran riveillä, mutta on onnellista lukijan kannalta, ettei se kokonaan avaudu. Jotain kertoo se, että jokaista

RAIMO O. KOJO, SYYS-  
MATKA SUOMESSA.  
MATKAKIRJA.  
JUVA 1988.

matkustettua kilometriä kohden löytyy ihminen, noin 3000 ihmiskontaktia retken ja syksyn aikana. Elämän makua kirjasta ei puutu.

## Vuosisadan kylmin syksy

Sataa, myrskyää. Eletään vuotta 1986. Kekkonen on vakavasti sairas. Tšernobylin räjähdyksestä on kolme kuukautta, ei tulisi juoda sadevettä. Hallitus on päättänyt, ettei Vuotosta rakenneta, Mikkelissä on panttivankidraama. USA uhkailee Libyaa, Olof Palme murhataan. Kurussa marttakerhon kokous. Dingo hajoaa.

Jokaisen pyöräretkeilijän on nähtävä Raisi-on kolossikeskusta, niin myös hotelli Lappeen kuunmaisema. Niin Kojonkin; muuten Härmä ei näytä Härmältä. Kojo hämmästelee pohjalaisten elinvoimaisuutta, tekee itä-länsi -vertailuja; hänestä karjalaisuus on parasta. Savolaisuus, pois hänestä! Pellossa on elokuun alussa satanut 10 cm lunta. Matkalla puhelin-kioskit tulevat tutuiksi.

## Minulla ei ole matkamittaria

"- koska en halua seurakseni byrokratiaa, eikä peiliä, koska en halua katsoa menneeseen peilin kautta." Pyörä ja pyöräileminen, Kojolle ne tuntuvat olevan keinoja ihmisen kohtaamiseen.

Ilmajoen kotiseutumuseon Paulaharju-huoneessa Kojo löytää Samuli Paulaharjun H.Erneman -kameran, olkalaukut, retkikengät ja pyörän. Seuraa pyörän tarkka kuvaus. Kojossa itsessään on ripaus Paulaharjua, myös Erno Paasilinnaa, Linnankoskea, Linkolaa, Huovista

- jota hän tapaamisessa arkailee; ei juuri Pää-taloa. Tällainen teos kaipaasi komeaa vastakirjaa: kolmenkymmenen tai vaikka vain kolmen muun kertomusta Suomea etsivästä pyöräilijästä. ”Tutkinko minä Suomea vai Suomi minua?” Kiteellä Kojo tekee yhden löydöksensä, sinne ensimmäinen polkupyörä on tullut vuonna 1914.

Kojon omasta pyörästä: Se on musta ja vanhanmallinen, kolmivaihteinen, leveäkuminen, kuljettaa viittä pyörälaukkua, uutta. Jossain vi-lahtaa Kojon Oivalleen antama nimi: vanhan testamentin väline.

Pahaa tapaturmaa matkalla ei tapahdu, vaikkakin alun polvirasitus vaivaa pitkään Koillismaalla. Myös Oiva kestää hyvin: 675 kilometrin päästä ensimmäisen kerran huoltoon, ei vi-koja. On syötävä ja juotava usein, Kojo opettaa, ja venyteltävä lihaksistoa. Lammilla runsaan 2000 km ja talven tulon jälkeen pyörään yllät-täen löytyy paikallisesta liikkeestä nastarenkaat. ”Postipyörissä niitä käytetään.”

### Pyörät ja pyöräilyt sittenkin sivuseikkoja

Mitähän kirjasta oppisi? Vaikkapa sen, että pyöräilisi ja kirjoittaisi itse. Esimerkiksi näin: ”Minä olen harhaillut pian viisi vuosikymmen-tä tässä maassa, niin että joudun alati ylittämään jälkeni. Minun reittini syntyy vain taakseni, olen jossain vasta kun olen.” Tai näin: ”On ylitettävä normaalin rajat, jotta tietää normaalin olemuk-sen.” Väliin kirja kaikessa havaintovyöryssään pitkästyttää. Mutta kannattaa se lukea. ”Leiriytyminen kielletty -kyltin takana”, Kojo vinkkaa, ”saa maata rauhassa”.



*”Pitää varoa joutumasta kahden tien risteykseen, järjen ja tunteen.” Kirjoittaja kirjailijan jäljillä.*

# VANHOJEN VELOJEN AJO- OHJELMA 2002

\* Ma 13.5., 20.5. ja 27.5. Korkeapyöräisen ajo-opetusta sekä kuljettajatutkinto alkaen klo 18.15 Haulitornin parkkipaikalla Haulikadun alussa Tampereen Pispalassa. Tutkintopäivänä 27.5. opetusta voi saada - ja tutkinnon suorittaa - myös celerifere-hepan sekä tsupparipyörän kuljet-tamisessa. Kurssin vastuuhenkilö on Reijo Lehtonen puh. (03) 2239864, myös 050-5317473. Opettajat: Reijo Lehtonen (korkeapyöräinen), Heikki Koitto (celerifere), Olli Lehto (tsupparipyörä). Kurssimaksut: 5 e (kp), 3 e (cf, tsp), 10 e (kaikki kolme). Maksut tulevat kokonaisuudessaan Velojen hyväksi.

\* La 8.6. Vanhojen polkupyörien kokoontumisajot Juupajoen Korkeakoskella. Kokoontuminen klo 9.45 Kopsamolla Merosen baarin edustalla, jonne pääsee kääntymällä Orivesi-Mänttä -tieltä (58) ”Juupajoki kko 3” -liittymästä ja jatkamalla tätä tietä (3413) 1,5 km. Kopsamolta pyöräillään yhdessä noin 6 km Korkeakosken tehdasyhdyskuntaan, tutus-tutaan oppaan johdolla sen historiaan ja nykypäivään, palataan takaisin. Vastuuhenkilö K. Lepo puh. (03) 3773072. Jos haluaa osallistua ilman pyörää, on ilmoittauduttava ennalta kyydistä sopimiseksi Lepolle. Muu-ten ei ilmoittautumista, ei maksuja. Pyöräilyä yhteensä noin 15 km, retken kesto 4 tuntia. Paikkakuntaan ja kohteeseen voi ennalta tutustua osoit-teessa <http://yritys.soon.fi/koskenjalka/>, myös <http://www.juupajoki.fi/>.

\* La 7.9. Tutustuminen kuopiolaisen harrastajan Esko Miettisen kokoelmiin. Kuopion retkelle tulee ilmoittautua yhteyshenkilö Olli Lehdolle (puh. 03-364 6135, matkan aikana 0400-645905) 19.8. mennessä. Retki tehdään bussilla Tampereelta Kangasalan ja Oriveden kautta Kuopioon. Väliltä pääsee mukaan. Lähtö Tampereen rautatieasemalta klo 7.40, paluu noin klo 21...22. Osallistumisen budjettihinta ilman evästelyjä 24 euroa/hlö, peritään bussissa. Retkikohteeseen voi tutustua ennalta lukemalla Huimapyörästä 1/2002 retki-isännästämmä kertovan artikkelin. Kuopi-ossa on mahdollista tutustua (myös) Victor Barsokevitsch -valokuva-keskukseen.

\* La 14.12. Vanhojen Velojen syyskokous alkaen klo 14.00 Tampe-reen Vanhalla kirjastotalolla Keskustorin kupeella. Virallinen kutsu tulee 2/2002 Pikajalkaan. Kokouksen loputtua on luvassa esitelmä. Yhteyshenkilö Mikko Kylliäinen puh. (03) 3175505.

Vanha pyörä seilaa taas Suomea... Vai mitä!

# G. A. KARLSSON,

## POLKUPYÖRIEN ERIKOISLIIKE

TEKSTI JA KUVAT MIKKO KYLLIÄINEN

*"Konekauppa myy parhaimmilla maksuehdolla etupäässä Anker-ompelukoneita, jotka ovat sieviä, kestäviä ja käyvät kuulalaakereilla, joten käynti on hiljainen ja joutusa. Siksi onkin Anker-ompelukoneista paras ja välttämätön joka kodissa." Hämeenlinnalainen G. A. Karlsson aloitti liikemiesuransa vuonna 1910 ompelukonekauppiaana. Muutamaa vuotta myöhemmin hän ryhtyi myymään ompelukoneiden ohella myös polkupyöriä.*

Nykyaikainen polkupyörä syntyi 1890-luvulla; samanikäinen on ompelukone, joka myös kehittyi 1800-luvun kuluessa. Ompelukone tuli Suomessakin suosituksi noin sata vuotta sitten. Monimutkaisena mekaanisena laitteena ompelukoneet tarvitsivat huoltoa varten asiantuntijoita. Singerin koneliikkeen hienomekaanikoksi Hämeenlinnaan tuli vuosisadan alussa Helsingistä 20-vuotias Gustaf Adolf Karlsson.<sup>1</sup>

Karlsson toimi Singerillä mekaanikkona, myyjänä ja rahastajana kymmenen vuoden ajan. Tuolloin, vielä poikamiehenä, hänellä oli asunto Birger Jaarlin katu 31:ssä. Samassa talossa asui rouva Ida Vihervuori, jolla oli koululaisia vuokralaisina. Rouva laittoi vuokralaisilleen ruokaa, ja Karlssonkin kävi hänen luonaan syömässä, vaikka asuntoon kuului huoneen lisäksi oma keittiö. Tuossa asunnossa varmaankin kypsyi vähitellen ajatus oman liikkeen perustamisesta.<sup>2</sup>

*G. A. Karlssonin 1930-luvun lopulla kokonaan massassa Rekord Extra –pyörässä on musta runko, mutta alhaalta levenevissä lokasuojissa ja vanteissa on perusvärinä ruskea. Keskellä on musta raita kapein vihrein reunuksin. Takanapana on Torpedo. Kädensijat ovat puuta. Hyvinkäältä kirpputorilta löytynyt pyörä on 60 vuoden aikana kertyneestä ruosteesta huolimatta vielä varsin tyylikäs näky.*





Karlsson sai liikkeelleen saksalaisen Anker-ompelukoneen edustuksen. Myytyään Yhdyspankin talossa ompelukoneita kaksi vuotta hän laajensi liikkeensä toimialaa, ja aloitti polkupyörien myynnin. Hämeen Sanomissa oli keväällä 1912 ilmoitus, jossa G. A. Karlsson kertoi, että ”parhaimmat polkupyörät ja ompelukoneet on saatavana halvalla ja hyvillä ehdoilla”.<sup>3</sup>

Liikkeen alkuvuosilta Karlssonin myymistä pyörämerkeistä on tietoja vain muutamilta vuosilta. Vuosina 1913 ja 1916 hän myi Reliable-merkkistä pyörää, joka nimestä päätellen on ollut englantilainen. Vuosisadan alussa englantilaiset ja saksalaiset pyörät olivatkin suosittuja. Vuonna 1916 hän mainosti Reliabilen lisäksi myös Tarmo- ja Leijona-merkkisiä pyöriä, jotka todennäköisesti ovat olleet ulkomaisista osista Suomessa koottuja pyöriä.<sup>4</sup>

### Myydään käytetty hevoskierros

Karlsson oli ehtinyt myydä polkupyöriä muutaman vuoden, kun Gavriilo Princip ampui Sarajevon laukaukset. Hämeen Sanomat uutisoi näyttävästi Itävallan arkkiherttua Frans Ferdinandin ja hänen puolisonsa kuoleman. Pian sen jälkeen lehti täyttyi itä- ja länsirintaman tapahtumia koskevista uutisista, kun ensimmäinen maailmansota alkoi. Muutoin hämeenlinnalaisten elämä oli entiseen tapaan vielä rauhallista. Karlssonin pyöräkauppakin laajeni ainakin ilmoitusmäärien perusteella: vuosina 1914 ja 1915 hän ilmoitti Hämeen Sanomissa kuudesti ja vuonna 1916 lehti julkaisi seitsemän hänen ilmoitustaan.

Vuonna 1917 Suomen valtiollinen tilanne lukkiutui solmuun. Sitä olivat punomassa Suomen puolueet, toisaalta Venäjän vallankumoukselliset bolshevikit. Jokaisen sovintoyrityksen yhteydessä solmu kävi vain mutkikkaammaksi. Levottomat ajat vaikuttivat myös pyöräkauppaan, ja Karlsson julkaisi lehdessä vain kolme polkupyöriä mainostavaa ilmoitusta. Tammikuussa 1918 poliittisten kiistojen osapuolet päättivät avata solmun, mutta eivät ilman miekkaa. Seurasi sota, joka monien sen kokeneiden mieliin on painunut viime sotia järkyttävämpänä.

Punaiset pitivät Hämeenlinnaa hallussa heti sodan alusta huhtikuun loppuun saakka, jolloin Hangossa kuun alussa maihin nousseet saksalaiset joukot valtasivat sen. Pula jatkui sodan päätyttyäkin; Karlsson ilmoitti pyöriä vuonna 1918 vain kerran. Niitä ei varmaankaan ollut edes saatavilla, sillä kesäkuussa hän kauppasi lehti-ilmoituksella käytettyä puimakonetta ja hevoskierrosta.<sup>5</sup>

Itsenäisyyden ajan alussa polkupyörä kuitenkin yleistyi nopeasti: pyörien hinnat laskivat niin,

että pyörän hankinta tuli mahdolliseksi lähes jokaiselle. Samalla pyörä poisti liikkumisrajoitukset sellaisiltakin maaseudun ihmisiltä, joilla ei ollut varaa pitää omaa hevosta. Vuonna 1919 Karlsson julkaisi Hämeen Sanomissa jo seitsemän ilmoitusta. Seuraavana vuonna hän ilmoitti arvoisalle yleisölle muuttaneensa liikkeensä Kansallis-Osake-Pankin tiililinnaan torin reunalle. Samalla hän toteasi myyvänsä polkupyörien, renkaiden ja muiden osien lisäksi nyt Singerin ompelukoneita.<sup>6</sup>

### Puhtaasti kotimaisia polkupyöriä ei ole

Vuosina 1921 ja 1922 Karlsson myi saksalaisia Anker-pyöriä, jotka ilmoitusten mukaan olivat parhaita. Saksan taloudellisten vaikeuksien takia Ankeria oli ilmeisesti vaikeaa saada maahan, sillä vuonna 1922 ne tulivat myyntiin vasta heinäkuussa, jolloin pyörämyynnin sesonki yleensä oli jo ohitse. Ruotsista oli jo sodan aikana tullut tärkein polkupyörien tuontimaa. Niinpä myöhemmin 1920-luvulla ja seuraavan vuosikymmenen alussa Karlsson myi lähes kaikkia kuuluisia ruotsalaisia pyörämerkkejä. Vuonna 1930 hän mainosti upsalaalaisen Nymanin tehtaan Rekordia ja Hermestä, tukholmalaisen Wiklundin Nordstjernania, Polstjernania, Stjernania ja Vestania sekä toisen tukholmalaisen tehtaan Lindbladin Crescentiä. Seuraavana vuonna ilmoituksissa esiintyi neljäskin suuri ruotsalainen pyörätehdas, Husqvarna.<sup>7</sup>

Karlssonin hämeenlinnalaiset kilpailijat 1910- ja 1920-luvulla olivat lyhytikäisiä. Monen 1910-luvulla aloittaneen pyöräkauppiaan liiketoiminta lopui sota-aikana tai pian sen



*G. A. Karlsson kokosi kolme omaa pyörämerkkiä. Merkeistä Haka oli lyhytikäisin, mutta Rekord Extraa koottiin 1960-luvulla vielä senkin jälkeen, kun Karlsson oli jo luopunut liikkeestään.*

#### *Merkki*

*Rekord Extra*

*Tarmo*

*Haka*

#### *Koontivuodet*

*1934-1941, 1954-1967*

*1934-1941, 1949-1959*

*1937-1939, 1949*

*Gustaf Adold Karlsson  
(6.11.1880-16.11.1967)  
syntyi Helsingissä  
käsityöläisperheeseen, jonka  
isä oli vaunumestari.  
Karlsson oli mekaanikon  
oppilaana helsinkiläisessä  
Kone- ja Siltarakennus  
Oy:ssä 1897-1901, minkä  
jälkeen hän siirtyi Hämeen-  
linnaan Singer Companyn  
mekaanikoksi ja myyjäksi.  
Hänen vuonna 1910  
ompelukoneliikkeenä  
aloittamansa yritys kasvoi*



*Suomen 20 suurimman  
polkupyöräalan tukkukau-  
pan joukkoon. (Kuva  
teoksesta Hämeenlinnan  
kauppayhdistys vuosina  
1931-1951).*

jälkeen. 1920-luvulla aloitti useampikin yrittäjä, joista moni pääsikin hyvään alkuun ja aloitti oman pyörämerkin kokoamisen. Silti heistäkin useimpien toiminta päättyi 1930-luvun alun laman aiheuttamaan pyöräkaupan alamakeen. Suurista pyörätehtaista ahkerimmin Hämeen Sanomissa ilmoitti Kustaa Merilän omistama Suomen Polkupyörätehdas ja Konekauppa, mutta sen valmistaman Olympia-pyörän myyntikin takerteli Hämeenlinnassa lama-vuosina<sup>8</sup>.

Vuonna 1932 polkupyöräkaupan avasi Karlssonin ilmoitus 26.3.: ”Polkupyörän omistajat huom! Ammattimiesten täydellinen tunnussana on, että Rekord, Crescent ja Polstjernan ovat polkupyöristä parhaat ja voittamattomat”. Olympian myyjänä edellisenä vuonna 1931 aloittanut K. Järvinen kysyi 3. huhtikuuta: ”Onko tämä kotimaista?”. Ilmoituksessa kehoitettiin polkupyörän ostajia tukemaan kotimaista teollisuutta ostamalla kotimaisia polkupyöriä. Näistä Olympia oli ilmoituksen mukaan parhaiten ulkomaisten pyörien veroinen. Karlsson korosti samaan aikaan, että ra-

hat kannattaa sijoittaa kunnolliseen polkupyörään ja miettiä, miten rahoilleen saa parhaan vastineen.

Järvisen ilmoituksissa korostettiin Olympian kotimaisuutta koko huhtikuun ajan. Karlsson vastasi ilmoituksiin 30.4.: ”Puhtaasti kotimaisia polkupyöriä ei ole, vaan ne ovat kootut ulkomailta tuoduista osista”. Tämä pitikin paikansa siltä osin, että esimerkiksi takarumpuja ja ketjuja ei ole valmistettu Suomessa. Kun Karlsson toisen kerran oli julistanut kotimaisten pyörien olemattomuutta, Järvinen julkaisi ilmoituksen, jossa oli kuva Olympian synnyinsijoilta: ”Tämä kuva on otettu Suomen Polkupyörä- ja Konetehtaasta Kaarinassa, jossa sopii työskentelemään 1000 työläistä.” Ehkä sen kerran 15.5.1934: ”Koska emme myy ainoastaan yhden tehtaan tuotteita, vaan useampien kymmenien kotimaisten ja ulkomaisten polkupyörätehtaiden laatutuotteita niin voim-

me tarjota Teille parasta polkupyöräalaa kuu-luvaa tavaraa niin kuin Rekord Extra, Tarmo, Crescent polkupyöriä, sillä ne mainostavat itse itseään.” Rekord Extra oli muunnos ruotsalaisen Nymanin pyörätehtaan Rekord-merkistä, jota Karlsson oli myynyt vuodesta 1920-luvulta. Vuonna 1937 Karlsson esitteli vielä kolmannenkin pyörämerkin, joka oli saanut nimekseen Haka.<sup>10</sup>

Karlssonin omin sanoin vuonna 1938 oli jo olemassa ”tuhansia tyytyväisiä Rekord Extra – polkupyörän omistajia” ja seuraavana vuonna merkki oli ”paikkakunnalla tunnettu”. Mainoslauseet eivät olleet katteettomia, sillä hämeenlinnalaiset pyöräilijät tunsivat merkin laadukkaana ja suosittuna pyöränä 1950-luvulle saakka<sup>11</sup>.

Hämeenlinnan täyttäessä 350 vuotta vuonna 1939 kaupungin kauppiaat ja tehtailijat järjestivät juhlien kunniaksi messut kesäkuussa. Hämeen Sanomien toimittaja tutustui messuosastoihin ja raportoi näkemästään 23.6.: ”G. A. Karlssonin polkupyöräliikkeellä on onnistunut näytteilleasetus messuilla. Polkupyörät ovat täällä Etelä-Hämeessä melkein yhtä suosittuja kulkuvälineitä kuin Etelä-Pohjanmaallakin. Karlssonin verstaas panee kokoon pyöriä osista, jotka ovat alkuperältään englantilaisia, saksalaisia, ruotsalaisia jne. sekä myöskin kotimaisia. Mm. kumeista ovat nykyisin kotimaisia jo 90 prosenttia. Näyttelyssä on esillä Rekord Extra ja Tarmo-pyöriä, erinomaisia retkeily- ja maantiepyöriä. Pyörien kokoonpano on taatuissa käsissä, sillä ammattimiehet, joilla on puolentoista vuosikymmenen kokemus saavat vain työhön osallistua. Viimeisen viiden vuoden aikana ovat värilliset pyörät tulleet muotipyöriksi.” Vuonna 1939 Rekord Extra koottiin ilmoitusten mukaan ruotsalaisen Lindbladin tehtaan runkoon.<sup>12</sup> Messuosastosta oli lehdessä myös kuva, jonka alla oli lause: ”Kun on hyviä pyöriä, niin on myös hyviä pyöräilijöitä, sanoo Karlssonin pappa”.

## On tultava kotimaisella toimeen

Vuonna 1939 saavutetut pyöräkaupan ennätykset muuttuivat syksyllä kymmenen vuotta kestäneeksi pulakaudeksi, jonka aikana polkupyöräkauppaa säännösteltiin. Talvisodan jälkeen polkupyörän käyttö lisääntyi, ja pyörien kysyntä oli vilkasta. Tarjontaa ei kuitenkaan vielä keväällä ollut, koska miehet olivat olleet rintamalla eikä pyöriä ehditty koota varastoon. Ruotsalaisia pyöriä ei enää myyty, sillä valmiille pyörille ei saatu tuontilupia: ”Nykyisin on tällä alalla tultava ja tullaan kotimaisella toimeen.”<sup>13</sup>

Talvisodan jälkeen pyöriä kuitenkin vielä sai. Pyöräkauppa käynnistyi vasta kesäkuussa, kun

pyöriä oli ensin saatu kootuksi. Karlsson koki edelleen Rekord Extraa ja Tarmoa, mutta Hakaa ei enää tehty. Vuonna 1941 pyöräkauppa käynnistyi sotaa edeltävien vuosien tapaan maaliskuussa, mutta hinnat olivat huomattavasti nousseet. Renkaista oli kuitenkin jo puutetta.<sup>14</sup> Kesällä pyörien ilmoittelu päättyi jatkosodan alkamiseen.

Sodan jälkeen pyöräkaupan elpyminen kesti useita vuosia. Tarjolla olisi ollut Karlssoninkin liikkeessä armeijan mallisia pyöriä, mutta ne eivät tehneet kauppaansa. Renkaista oli pulaa, ja vielä vuonna 1946 Karlsson tarjosi uusia ja käytettyjä pyöriä myyntiin ilman renkaita. Kahta vuotta myöhemmin myyntiin saatiin jo Suomen Gummitehtaan sekä Dunlopin ja Michelinin renkaita. Niitä ei kuitenkaan saanut ostaa ilman ostolupaa.<sup>15</sup>

Pyörien säännöstely päättyi vuonna 1949. Samana vuonna Karlsson alkoi jälleen koota Hakaa ja Tarmoa, joskaan Hakan kokoamista ei enää seuraavana vuonna jatkettu. Tarmoa sitä vastoin koottiin koko 1950-luvun ajan. Vuonna 1953 Tarmon rungot olivat tanskalaisia tai ruotsalaisia ja takanavan merkinä oli Torpedo. 1950-luvulla Kone ja Terä Oy:n valmistamasta Jaguarista tuli Suomen suosituin pyörämerkki, joka kuului myös Karlssonin myyntilistalle.<sup>16</sup> Hän myi myös Pyrkijää sekä joinakin vuosina englantilaisia Raleighia ja Herculesta. Vuosikymmenen viimeisinä vuosina myös Crescentin myynti alkoi uudelleen.

## Karttakaa jäljittelyä!

”Paljon kysyttyjä Rekord Extra polkupyöriä on jälleen saatavissa. Kirjallinen takaus ja hyvät myyntiehdot.” Karlsson ryhtyi kokoamaan vanhaa suosikkimerkkiään uudelleen vuonna 1954. Sotien jälkeisen ajan ensimmäinen ilmoitus Rekord Extrasta oli Hämeen Sanomissa 15. elokuuta.

Seuraavana vuonna pyörämainosten teemaksi Hämeenlinnassa tuli pyörien rungon kestävyys. Helkama toi tuolloin markkinoille uuden liitostekniikan, josta käytettiin nimitystä Hopeasauma. Helkaman Venus Special –pyörää myi Hämeenlinnassa Linnanpyörä Oy, joka 27.3.1955 ilmoitti uutuuden tulosta markkinoille näytävästi: ”Ensimmäisenä Suomessa Tiefpunkt-runkorakenne! Helkama-Hopeasauma! Tiefpunkt-hopeasaumaus tehdään sellaisessa lämpötilassa, jossa teräksen kiderakenteen vaurioituminen ja ’piilevien’ valmistusvikojen syntyminen on täysin mahdollonta.”

Muut hämeenlinnalaiset pyöräkauppiaat vakuuttelivat tämän jälkeen omien pyöriensä kestävyyttä. Rekord Extrassa ja Tarmossa oli

”mallikas ja liitoksista sataprosenttisesti kestävä runko”. Karlsson vakuutti lisäksi, että vuosikymmenien kokeuksen mukaan ”kunnollisesti messingillä juotettu tai hitsattu polkupyörän runko ei a u k e n e saumoista eli liitoksista.”<sup>17</sup>

## V u o n n a

1955 alkoi myös vuosikausia kestänyt ilmoitusten välityksellä käyty keskustelu Karlssonin ja neljän pyöriä myyneen liikkeen, Pyöräaitan, Pyöräpirtin, Soitinaitan ja Uuden Soitinaitan omistajan kanssa. Karlssonin Rekord Extra tuli ilmeisesti nopeasti suosituksi. Pyöräaitan ja muiden samassa omistuksessa olleiden liikkeiden ilmoituksissa arvosteltiin ”kotikoottuja” pyöriä tehdasvalmisteisiin verrattuna heikommasta laadusta, mutta kauppiaille tulevasta paremmasta katteesta. Ilmoituksissa kuitenkin todettiin, että heilläkin oli näitä koottuja pyöriä monella eri merkillä, mutta halvemmalla kuin muissa liikkeissä. Ilmoituksiin ilmes-  
tyi kesällä 1955 myös koottu merkki Record. Merkin kirjoitusasu vaihteli niin, että välillä ilmoitettiin Record-merkkiä, toisinaan taas Rekordia ja vuonna 1957 Kuningas-Recordia.<sup>18</sup>

Kaksi lähes samanlaista pyörämerkkiä aiheutti ilmeisesti sekaannuksia ja vei ehkä Karlssonilta asiakkaitakin. Heinäkuussa 1955 hän laittoi ilmoitukseensa piirroksen pyörissään olevasta etumerkistä ja varoitti asiakkaitaan kilpailevasta Record-merkistä: ”Tämä jo yli 30 vuotta tunnettu polkupyörämerkki takaa laadun. Karttakaa jäljittelyä!” Seuraavana vuonna kilpaileva merkki oli kuitenkin kokoajansa mukaan kahdesta merkistä alkupe-  
räinen: ”Meistä on samantekevää, minkä Record polkupyörän ostatte, mutta alkuperäinen Record on paras Record pyöristä, sillä koottuista pyöristä se on korkeinta luokkaa, on ruotsalaisesta aineesta ja takuulla kunnollisesti koottu.”<sup>19</sup>

Koko 1950-luvun lopun kauppiaat väittelivät pyörämerkeistään ilmoituksillaan. Karlsson varoitti jäljittelystä säännöllisesti, kunnes Pyöräaitta 1959 uhkasi ilmoituksessaan: ”Jäljittelyvaroitukset kilpailijain puolelta ovat harkitsemattomia ja voivat toistettuina johtaa varoittajat ikävyöksiin hyväntavastaisesta



*1950-luvun loppupuolella Karlsson varoitti asiakkaitaan jäljittelijöistä, sillä Hämeenlinnassa oli pyöräkauppias, jonka kokoaman merkin kirjoitusasu oli lähes samanlainen. Karlsson oli kuitenkin aloittanut oman merkkinsä kokoamisen 20 vuotta kilpailijaansa aiemmin. Ilmoitus Hämeen Sanomissa 3.5.1956.*



## Lähteet:

<sup>1</sup> Kaarina Vasala, Hämeenlinnan kauppayhdistys vuosina 1931-1951. Hämeenlinna 1951, s. 75; Hämeen Sanomat 6.11.1930.

<sup>2</sup> Vasala 1951, s. 75; Aimo

Vihervuoren haastattelu 18.1.2002.

<sup>3</sup> Hämeenlinnan liike-elämä ja liikkeit. Hämeenlinna 1911, s. 204; Hämeen Sanomat 25.5.1912.

<sup>4</sup> Hämeen Sanomat 20.4.1913, 29.4.1916, 15.7.1916.

<sup>5</sup> Hämeen Sanomat 29.6. ja 9.7.1918.

<sup>6</sup> Heikki Kuva, Kaksipyöräisten vuosisata. Jyväskylä 1988, s. 88-89; Seppo Satamo, Taisteluista

tammenlehvään. Hämeenlinna 2001, s. 44-45; Hämeen Sanomat 1919; Hämeen Sanomat

10.4.1920.

<sup>7</sup> Kuva 1988, s. 87; Hämeen Sanomat 1921-1931.

<sup>8</sup> Hämeen Sanomat 25.8.1931.

<sup>9</sup> Hämeen Sanomat 14.5.1932; Kuva 1988, s. 219.

<sup>10</sup> Hämeen Sanomat 17.4.1937.

<sup>11</sup> Hämeen Sanomat 26.5.1938 ja 25.3.1939; Aimo Vihervuoren haastattelu 18.1.2002.

<sup>12</sup> Hämeen Sanomat 15.4.1939 ja 23.6.1939.

<sup>13</sup> Hämeen Sanomat 14.7.1940.

<sup>14</sup> Hämeen Sanomat 8.5.1941.

<sup>15</sup> Hämeen Sanomat 24.4.1945, 17.8.1945, 21.3.1946, 9.5.1948 ja 6.7.1948.

<sup>16</sup> Hämeen Sanomat 20.3.1949, 18.4.1950 ja 14.3.1953.

<sup>17</sup> Hämeen Sanomat 7.4.1955 ja 29.5.1955.

<sup>18</sup> Hämeen Sanomat 24.3.1955, 26.3.1955, 21.6.1955 ja 26.3.1957.

<sup>19</sup> Hämeen Sanomat 5.7.1955 ja 4.5.1956.

<sup>20</sup> Hämeen Sanomat 22.3.1959, 8.6.1960 ja 14.7.1960.

<sup>21</sup> Hämeen Sanomat 6.11.1960 ja 16.4.1967.

<sup>22</sup> Y.S. Koskimies, Hämeenlinnan kaupungin historia 1875-1944. Hämeenlinna 1966, s. 465-466.

<sup>23</sup> Hämeen Sanomat 5.11.1960; Aimo Vihervuoren haastattelu 18.1.2002; Hämeenlinnalaisia 1639-1989. Hämeenlinna 1989, s. 286-287; Vasala 1951, s. 75; Hämeen Sanomat 6.11.1940.

ilmoittelusta.” Karlsson jätti jäljittelyvaroituksen tämän jälkeen pois. Seuraavana vuonna Pyöräitan Record oli ilmoituksen mukaan osoittautunut maailman kestävimäksi polkupyöräksi. Karlssonin mielestä tämä oli helppoa sanaa, mutta mahdotonta osoittaa.<sup>20</sup>

Karlsson hoiti liikettään syksyyn 1960 saakka, jolloin hän täytti 80 vuotta. Tuolloin hän myi liikkeensä Raul Hellbergille, 1920-luvulla menestyneelle kilpapyöräilijälle, joka myöhemmin menestyi myös pyöräkauppiaana. Hellbergin omistuksessa liike kokosi Rekord Extraa vuoteen 1967 saakka.<sup>21</sup>

## Työ ja koti – kaikki kaikessa

G. A. Karlssonin täyttäessä 60 vuotta 6.11.1940 Hämeen Sanomat julkaisi syntymäpäivä uutisen, jossa hänen kerrottiin johtavan perustamaansa liikettä menestyksellisesti. Karlssonin liike olikin kasvanut 30 vuodessa Hämeenlinnan toiseksi suurimmaksi kaupalliseksi yritykseksi. Suurin oli A. Gust. Skogsterin kuuluisa kauppahuone, jonka veroäyrien määrä vuonna 1940 oli lähes kaksinkertainen Karlssonin liikkeeseen verrattuna. Karlssonin veroäyrimäärä oli vastaavasti lähes kaksi kertaa niin suuri kuin seuraavaksi suurimman liikkeen.<sup>22</sup>

Hämeen Sanomat huomioi Karlssonin syntymäpäivän aina hänen täyttäessään tasavuosia. Häntä luonnehdittiin ystävälliseksi ihmiseksi sekä rehdiksi ja taitavaksi liikemieheksi. Lehden ilmoituspäällikkönä 1950-luvulla aloittaneen Aimo Vihervuoren sanoin Karlsson oli aina ”erittäin korrekki herrasmies.” Menestyville liikemiehille kertyy usein sekä oman alan että yhteiskunnallisia luottamustoimia. Esimerkiksi kauppaneuvos Skogster oli yli 20 vuotta Hämeenlinnan kauppayhdistyksen puheenjohtajana ja yli 30 vuotta kaupunginvaltuutettuna. Karlsson ei kuitenkaan pyrkinyt hankkimaan luottamustoimia, vaan oli rivijäsenenä mm. Skogsterin johtamassa yhdistyksessä. Hän oli jäsenenä myös kahdessa valtakunnallisessa polkupyöräalan yhdistyksessä. ”Vaattimattomana miehenä hän ei ole tahtonut esiintyä missään julkisissa toiminna. Työ ja koti ovat olleet hänelle kaikki kaikessa”.<sup>23</sup>

G. A. Karlsson myi ompelukoneita edelleen pyöräkaupan aloitettuaan monien muiden pyöräkauppiaiden tavoin. Kuitenkin juuri polkupyörien myynnin aloittaminen vuonna 1912 kasvatti hänen liikkeensä vähitellen valtakunnallisestikin suureksi tukkukaupaksi. Pyöräkaupan aloittaessaan Karlsson liittyi 1880-luvulla syntyneiden nuorten miesten joukkoon, joka loi suomalaisen polkupyöräteollisuuden ja pyöräalan tukkukaupan.

# Korkeapyöräisenajo-opetuskurssi

KURSSI ON  
KOLMIOSAINEN

1. oppitunti 13. toukokuuta 2002
  2. oppitunti 20. toukokuuta 2002
  3. oppitunti 27. toukokuuta 2002
- Harjoituspaikka on haulitehtaan paikoitusalue Pispalassa Haulikadun varrella. Kurssin aikana tutustutaan pyörän selkään nousuun, tasapainon etsintään, polkimien taivotteluun ja pyöritykseen.

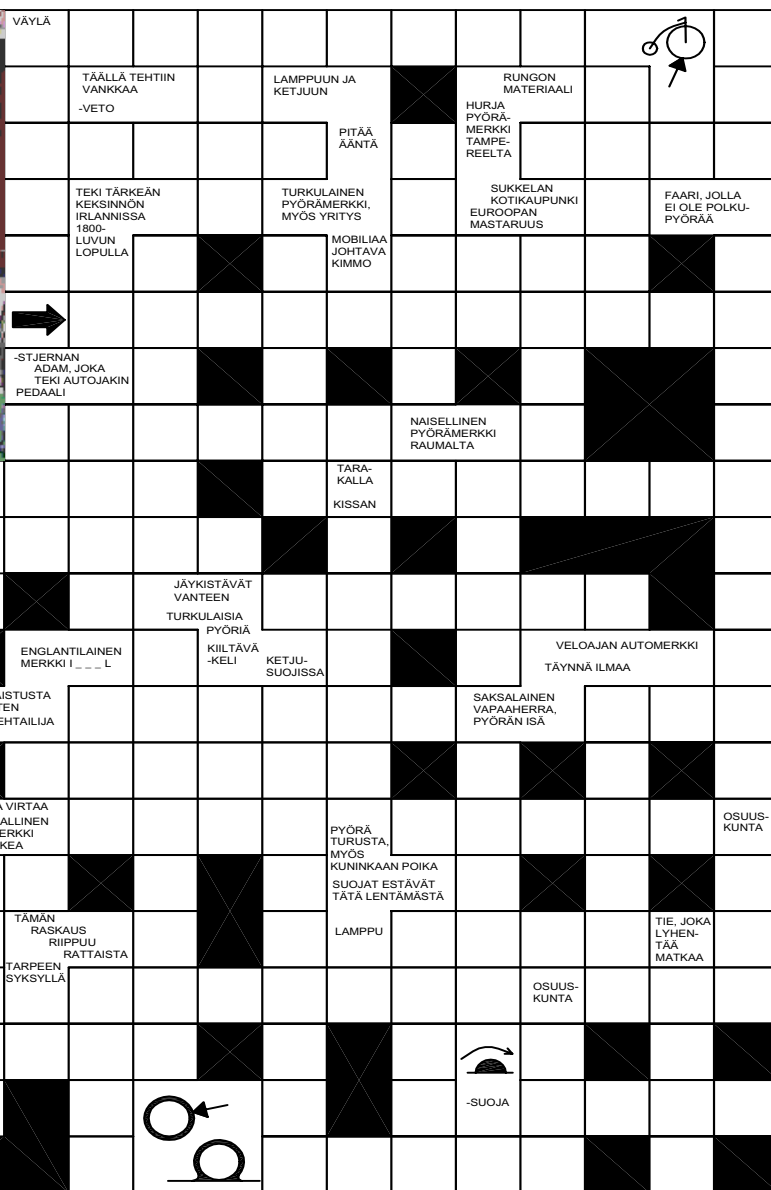
Kukin oppitunti alkaa kello 18.15.

Viimeisellä oppikerralla on mahdollisuus tutustua ja ajaa myös vuoden 1790-mallin mukaan rakennetulla pyörällä, pakettipyörällä sekä v. 1900-mallisella kiinteävetoisella polkupyörällä.

Kurssin hinta on 10 euroa. Kurssin vetäjänä Vanhat Velot ja Reijo Lehtonen. Opettajina Reijon lisäksi Olli Lehto ja Heikki Koitto.

Ilmoittautumiset puh. (03) 223 98 64.  
**Tervetuloa!**





Mikko Kylliäinen

*Lähetä ratkaisusi 15.9.2002 menessä osoitteel-  
la:*

*Vanhats Velot  
Lindforsinkatu 10 B 20  
33720 TAMPERE*

33720 TAMPERE

Tasapainossa on tärkeää sen palautuminen. *(Pelästynyt)*

**VANHAT VELOT**  
**Lindforsinkatu 10 B 20**  
**33720 Tampere**

# Pyörävanhusten ystävät Vanhat Velot

## Kerhokuulumisia

Vanhat Velot on nyt virallisesti perustettu. Päätös syntyi yhteensä 33 vanhan velon voimin 13:nä tammikuuta Kangasalan Lepokodissa pidetyssä kokouksessa. Puhetta kokouksessa johti Asko Kylliäinen Hämeenlinnasta. Sihteerinä toimi Mikko Kylliäinen Tampereelta.

Kokouksen jälkeen isoin osa, yhteensä 22 veloa liittyi yhdistykseen jäseniksi. Maaliskuun puoleenväliin mennessä jäsenmäärä on kasvanut noin kymmenellä.

## Veloihin liittyminen, jäsenmaksut ja etuudet

Vanhojen Velojen jäseneksi voi anoa täyttämällä oheisen jäsenanomuslomakkeen tai siitä otetun kopion ja lähettämällä sen yhdistyksen sihteerille.

Varsinaiselle jäsenelle jäsenmaksun suuruus on 20 euroa vuodessa, kannattavalle 60 e. Maksuun sisältyvät Pikajalka-lehdet sekä muut mahdolliset tiedotteet.

## Tiedoksi

perustavan kokouksen, hallituksen 1. kokouksen (21.1.) sekä ohjelmatoimikunnan päättämiä asioita:

Yhdistyksen virallinen nimi, kotipaikka ja osoite

Vanhat Velot (ry), on kirjoilla Kangasalla. Osoite: Lindforsinkatu 10 B 20, 33720 Tampere.

## Hallituksen jäsenet

tehtävineen ja yhteystietoineen v. 2002:

Markku Lahtinen (puheenjohtaja, tiedotusvastaava)  
 Kuohunharjuntie 234, 36270 Kangasala, p. 03-377 1169, markku.lahtinen@kangasala.fi

Reijo Lehtonen (rahastonhoitaja)  
 Mäkikatu 55, 33250 Tampere, p. 03-223 9864, wanaras@saunalahti.fi

Kalevi Lepo (varapuheenjohtaja, ohjelma-  
 vastaava)  
 Vietäväntie 119, 36270 Kangasala, p. 03-377 3072

Jarmo Jääskeläinen (hallituksen varajäsen)  
 Leppäläntie 41, 12350 Turkhauta, p. 019-756 316, 040-748 0961, o-j. jaaskelainen@luukku.com

Olli Lehto  
 Toikantie 2 A 6, 36240 Kangasala, 03-364 6135

Kristian Salokannel  
 Kanneltie 8, 36200 Kangasala, p. 040-816 1246

Mikko Kylliäinen (sihteeri)  
 Lindforsinkatu 10 B 20, 33720 Tampere, Koti-  
 puh. ja fax 03-317 5505, Työpuh. 040-533 6919,  
 S-posti mikko.kylliainen@helimaki.com

Pikajalka-lehden vastuuhenkilöt tehtävineen on kerrottu tämän lehden sivulla 2.

Ajo-ohjelma 2002 on esitelty sivulla 19.

Jäsenetuna on Pikajalka-lehteä saatavana rajoitettusti (max. 5 kpl) hintaan 4 e/kpl, puh. (03)2239864 (Reijo Lehtonen).



Nimi  
 Etunimi  
 Lähiosoite  
 Postinumero  
 Postitoimipaikka  
 Puhelinnumero  
 Sähköposti  
 Erityisalueeni  
 Päiväys ja allekirjoitus



# PALKITTU KUNNOSTAJA VIISAA AMATÖÖREJÄ

Tamperelainen Eero Lehtonen on Vanhojen Velojen ensimmäisen entistämispalkinnon saaja vuodelta 1996. Toimitus uteli hänen ajatuksiinsa nimimerkki Amatöörin pyöränkunnostus-ongelmista lehdessä 1/2001.

Eero Lehtonen korostaa itsekin olevansa harrastaja. Erikoistyykalujakin hän on kaivannut projekteihinsa.

- Pyörästä kyllä näkee, millaisia työkaluja laakereiden ja kappojen avaamiseen on käytetty, hän huomauttaa. Yhdellä työkalulla ei voi avata kaikkea.

- Kun ei sopivaa kalua ole, käytetään lyömäasetta ja piikkiä.

Jos kunnostaminen olisi jatkuvaa, Lehtonen hankkisi auttavan kaluston tai tekisi sen itse.

## Alkuarviointi tärkeää

Eero Lehtonen alkaa projektin niin kuin Amatööri: purkamalla pyörän osa osalta, ensin isompiin ja sitten pienempiin osiin. Mitään ei hänen mukaansa pidä jättää avaamatta. Kunnan arviointia hän tekee kaiken aikaa.

- Arvaamattomimpia ovat vanteet, Lehtonen tietää. Lähes puhkiruostunut vanne on riski ajossa. Se voi rikkoontua jo kiristettäessä.

Vanne on vaikea hankittava. Vanhoista pyöristä, korjaamoista, unohtuneista varastoista hyvällä tuurilla voi tehdä löytöjä.

Eero Lehtosen mukaan (kapan) jarrua ja vetoa ei voi huoltaa, niiden kuntoa ei voi tietää kokeilematta.

- Joskus vetopuoli korjaantuu hauleilla, joskus vetokeskiö on uusittava.

Kuluneet kuulakupit ja laakeripinnat tietävät kapan usein vaivalloista hankintaa ja pinnaamista.

Huoltamaton kappi saattaa kuivua: kuulat eivät ehdi tulla ”mukaan”, veto pätkee. Irrotus voi onnistua pelkällä valopetrolilla. Se myös tekee jarrun äkäisemmäksi. Nykyisissä kapoissa ja keskiöissä ei ole rasvasnippeleitä. Vaikka olisi, rasvan meno laakeriin ei ole varmaa.

## Kannattaako maalata vai ei?

Nimimerkki Amatööri selviytyi maalipintojen puhdistamisesta teräsharjalla, maalaamisesta spraypurkeilla, kiiltohinnoista kankailla.

- Maalaukseen alkavan ei pidä pelätä työn-

tekoa, Lehtonen toteaa.

Hiekkapuhallus on hänen mukaansa puhdistustavoista paras. Puhaltamaan pääsee, kun runko on osina ja maalilta jäävät pinnat suojassa.

- Oikeassa maalaamossa useana ohuena kerroksena suihkutettu automaali, sitten kun pohja on happovärisä, voittoa purkki-maalauksen, Lehtonen linjaa.

## Maalia niklauksen päälle

Eero Lehtonen sai pitkän suostuttelun ja odottelun jälkeen palkinto-Hermeksensä aikanaan kiiltävät, nyttemmin hilseilevät osat tampere-laiseen teollisuusniklaamoon. - Ronttikaupalla, hän kertoo.

Päätöstä niklauttamisesta ei pidä tehdä kehen hyvänsä. Voi mieluummin tyytyä vaikkapa ”vannehopealla” maalaamiseen. Niin ankaraa on työ osien puhdistamisessa kiiltäviksi.

Messinkiset pintojen nippelitkin Eero puhdisti yksin kappalein Hermeksensä. Pinnat, onneksi, olivat ruostumatonta.

Toimittajaa askarruttavassa asiassa, niklauksen ja maalauksen rajassa, palkittu mestarimme neuvo, että maalaus on ulottava ja rajattava niklauksen päälle.

Lyhdyn ja dynamon osat, helat, ruosteinen satularunkokin on niklattavissa, kunhan kärsivällisyyttä riittää.

- Runko vain paloiksi ja esimerkiksi jousit venytykseen ennen puhdistusta ja niklaamista.

## Käytös kymppi, huolellisuus kymmenen ynnä

Amatöörille polkimien kumit, satulan nahka ja nahkakotelon neuleet eivät tuottaneet ongelmia. Hän selviytyi vaihto-osilla. Eero ei, ei raidoituksestaan. Mennäänpä niihin kuitenkin toisella kertaa.

- Amatöörejä me olemme kaikki, Eero Lehtonen kertaa lopuksi.

- Koulun käynyt tai pitkän ammattikokemuksen ja kaluston omaavaa mekaanikkaa porukassamme ei ole.

Lehtosta kuunnellessa oppii, etteivät entisöinnissä pelkät tieto ja taito taida riittää. Hommaan ryhtyvältä tarvitaan myös ruostumatonta, pitkää pinnaa.

TEKSTI KALEVI LEPO



# Pyöräpajalta

## Myydään

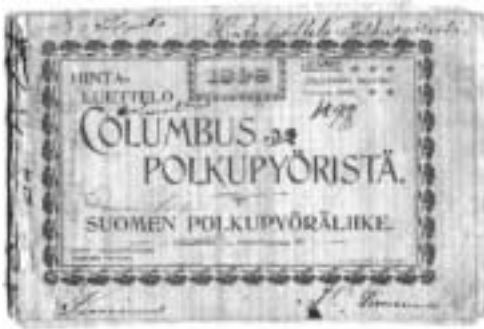
2 kpl käsinveivattavaa invalidipyörää, miesten ja naisten antiikkipyörät, 2- ja 3-pyöräinen tavarapolkupyörä.

Raidantekolaitte (rissat) käy vanteisiin, loka-suojiin ja runkoihin. Polkupyörän korjausteline, TUNTURIn pyörätehtaan entinen. Hannu Mattila (09) 4209080

Uusia antiikkisia polkupyörien osia, kädensijoja, työkalulaukkuja, pumpunpitimiä, hameverkkoja, lasisia kissansilmä, napoja (etu- ja taka-), vanteita, ketjuja, ketjusuojia, kaksoisseisontatukia, ohjaustankoja, ohjaustangon kannatinputkia suoraa ja mutkallisia, lukkoja ym. Hannu Mattila (09) 4209080

Uusia Pyrkijän runkoja vuodelta 1937. Hannu Mattila (09) 4209080

Käytettyjä satuloita n. 30-50 erilaista., lyhtyjä, dynamoita ym. Hannu Mattila (09) 4209080



Vanhon Velojen v.-99 5-vuotisajoihinsa teettämiä, kerhon logolla koristettuja mukeja on vielä puolisen tusinaa myynnissä. Hinta 5,5 e/ kpl. Puh. 03-3773072.

Armeijan polkupyörän ohjaustanko telineellä. Hinta 7 e. Puh. (03) 2239864.

Myynnissä kaikennäköistä vanhaa osaa. T:mi Pyörätohtori, Kiril Kirvesniemi. Puh. 040 588 6446. Internet <http://members.surfeu.fi/jopo66/>

Nahkainen kehyslaukku miesten pyörään 10 e. Puh. 03-2239864.

Polkupyörän puinen vanne ilman pinnoitusta. Hyväkuntoinen. 32 reikää. Hinta 15 e. Puh. 03-2239864.

Vanha polkupyörän lamppu, niklattu, merkki Hawe. Hinta 9 e. Puh. 03-2239864.

Polkupyörän etulokasuojan maskotteja, 4 kpl. Hinta 8 e kpl. Puh. 03-2239864.

Etu- ja takalokasuojat, mustat, punakultaiset raidat. Etulokarissa sivulaipat. Miesten Marathon-pyörään. Hinta yhteensä 10 e. Puh. 03-2239864.

## Ostetaan

Ostan vanhoja polkupyöräesitteitä ja -kuvastoja, myös ulkomaisia, vanhoja polkupyörän valokuvia, 1850-1930-lukujen polkupyöriä ja niiden varaosia. Puh. 03-2239864. Sähköposti [wanaras@saunalahti.fi](mailto:wanaras@saunalahti.fi)

Halutaan ostaa vanha moottoripolkupyörä. Pekka Poramo Puh.044-2775016.

# Vahtia verstaalla

Näin *Upsala Nya Tidning*-lehden toimittaja kuvailee vierailuaan vuonna 1902 Veljekset Nymanin (Nymans Verkstäder) polkupyörätehtaalalla Uppsalassa:

“Tuolla katkotaan, taivutetaan, muotoillaan ja juotetaan teräsputkia pyöränrungoiksi, täällä muokataan muita osia puristimilla, jotka huolimatta karkeista muodoistaan yltyvät tavattomiin voimiin; tuolla taas porataan venttiilitapeille reikiä jne. Meidän ei luonnollisestikaan ole mahdollista tarkasti kuvata kaikkia erikoiskoneita ja laitteita, joita on täällä tusinoittain, mutta on syytä mainita, että useimmat niistä ovat tehdaslaitoksen perustajien, Nymanien itsensä kehittämiä.”  
(Käännös K. Lepo)

(Jean-Paul Darphin:  
Nymans Verkstäder,  
Cykelgiganten i  
Lärdomstaden Uppsala,  
Industrihus 1995. )

# HERCULEKSEN MUODONMUUTOS

TEKSTI JA KUVAT REIJO LEHTONEN



*Vanha veteraani jälleen tienpäällä eli kuinka kovalla työllä mutamasta osasta kuvien ja mallien avulla on saatu rakennetuksi lähes aitokulkupeli varovasti entistään jakehitellen.*

Saimme lahjoituksena joitakin vuosia sitten vanhan pyöränrungon, johon sisältyi etupyörä, ohjaushaarukka ja poljinkammen puolikas. Ehtona lahjoitukselle oli, että pyörä annetaan kerhon omistukseen.

Rungossa oli onneksi kahdessakin kohtaa nimi, joten tunnistaminen ei tuottanut vaikeuksia. Pyörä oli vanha saksalainen Hercules, vankka ja vahva. Talven aikana sitten aloitettiin vanhuksen kunnostaminen ja kokoaminen.

Rungon maalaus oli osittain kulunut ja irrallinen. Paikkamaalasin vialliset kohdat varoen peittämästä rungossa olevaa nimitystä.

Saatuani rungon ja haarukan maalaukset tehdyksi oli seuraavana vuorossa ohjaushaarukan laakerointi. Löysin varastostani pieniä irtokuulia, joita upotin laakerin vaseliiniin ainakin 30 kappaletta. Yläosassa oli tallella kiristysmutterit, joten sain laakerin pelaamaan mukavasti.



**Kiekot alle**

Varastosta löysin etupyörälle vastaavan mallisen vanteen takapyöräksi. Puhdistin ja maalaasin vanteet mustiksi. Valitsin takakapaksi New Departuren, koska se oli pyörän ikään nähden

*Ohjauslaakerin kiinnitys.*

*Hercules valmiina.  
Runko on ison miehen kokoa.*





*Alkuperäinen nimikyltti on vähän kolhiintunut.*



*Vetokoneiston osat ovat käytännölliset ja kauniit. New departure -navan muotilussa voi aistia sulokkuutta.*

oikean ikäinen osa. Sitten pinnasin pyörät ja asensin vaaleat kumit, ja kiekot olivat valmiina.

Varastoistani otin puiset etu- ja takakurasuojat, jotka puhdistin ja kuullotin erään valokuvan perusteella vaalean ruskeiksi ja pintakäsittelin ne. Tein neljän millimetrin akseliteräksestä kurasuojien kiinnitysraudat vanhan mallin mukaan, ja sain lokasuojat kiinnitetyksi paikoilleen.

Kellokeskien kanssa jouduin suurimpiin vaikeuksiin, kun sopivista osista oli pula. Osia joutui hiomaan ja sovittelemaan kauan ennen kuin polkimet sai asennetuksi. Keskiö oli tietysti niin sanottu harvaketjuinen malli, jonka löysin omista varastoistani.



Jokainen pinna on tarpeellinen. (Oikaisija)

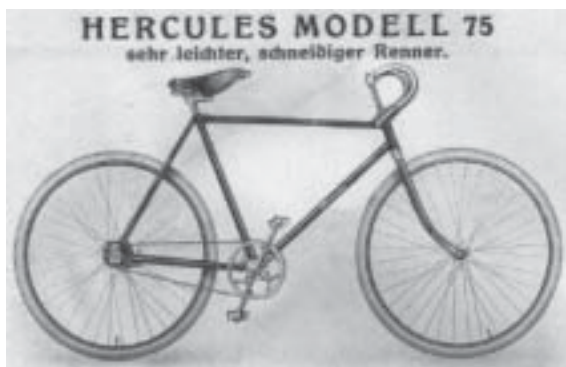
#### **Viimeistelyä**

Pedaalit olivat vanhaa mallia, ja puhdistin ne ja rasvasin ajokuntoon. Kiillotin vanhan ohjaustangon ja asensin puiset kädensijat, minkä jälkeen pyörä oli satulaa vaille valmis. Aivan vuosisadan alun tyylistä hyväkuntoista satulaa en löytänyt tähän hätään, mutta jospa joku joskus sellaisen meille lahjoittaisi.

Nyt sitten vain odotellaan lumien sulamista ja koeajopäivää, jotta nähdään, kuinka vanhus toimii pitkän lepokauden jälkeen. Konkari on kunnossa jälleen – uskon niin – ja pitkä tulevaisuus odottaa.



*Hercules on tuottanut monenlaisia pyöriä, joista kuvassa esimerkkinä kilpapyörä 1930-luvulta. Merkki on Saksassa edelleen tuotannossa.*



# KOKOONTUMISAJOJEN

## JÄRJESTÄMINEN



*Vanhat Velot on muutaman vuoden aikana järjestänyt puolen toistakymmentä vanhojen polkupyörien kokoontumisajoja. Niistä on kertynyt kokemusta, jonka avulla voidaan välttää kummalluksia ja tehdä ajoista odotuksia vastaava, jopa yllättävä tapahtuma.*

### Suunnittelu ja valmistelu - miten tapaaminen järjestetään

Säätä ei voi valita, mutta ehkä reitti on suunniteltavissa ja ohjelma tarpeen tullen muutettavissa niin, etteivät ajot kurjimmisakaan olosuhteissa mene täysin mönkään. Väljyyttä aikatauluun, yksinkertaisuutta touhuun. Osallistujien määrän kasvaessa ajojen kesto venyy suhteessa vielä enemmän. Yhteen tapahtumaan ei tarvitse mahduttaa kaikkea.

Huolellinen ajojen järjestäjä koepolkee reitin, pohtii pysähtymispaikat, oikaisu-mahdollisuudet ja muut. Paikallinen pyörävanhus tuo tapahtumaan varmuutta, tietämystä ja elävyyttä.

Ajojen tiedotteessa kerrotaan kokoontumisen paikka ja aika sekä ajon aikana ja sitä ennen lisätietoa antavan henkilön nimi. Kerrotaan, onko ilmoittauduttava, onko maksuja. Kerrotaan, onko ajoissa jokin erityinen teema, onko mahdollista osallistua ilman pyörää tai lainata se paikan päältä, tarvitaanko erityisiä varusteita. Reitistä, matkan pituudesta ja kestosta on hyvä antaa arvio.

Paikalliselle tiedotusvälineelle sopii tiedottaa tapahtumasta, niin myös poliisille, mikäli on odotettavissa runsaasti pyöräilijöitä, mikäli pyöräillään vilkkaasti liikennöidyllä paikalla.

Kootaan luettelo ilmoittautuneista. Tehdään jaetaan tarpeen niin vaatiessa ajoja varten kirjallinen ohje. Huolehditaan opastuksesta, muusta informaatiosta ja järjestelyistä tarpeen mukaan. Kirjataan, tarvittaessa rahastetaan kokoontumispaikalle saapuvat osallistujat. Huolehditaan tarvittavista jälkitoimista.



### Toiminta kokoontumispaikalla - oppia osallistujille

Pyörä, varusteet kuten pumppu, säänmukainen asu, laastarit, eväät, juomapuoli ym. kuntoon. Ilmoittautuminen tarvittaessa, kyydeistä sopiminen.

Ilmoitettu kellonaika on kokoontumisaika. Tästä eteenpäin järjestäjä on yleensä varannut 15 minuuttia valmisteluaikaa.

Järjestäjä saattaa kirjata osallistujat, jakaa kirjallisen ohjeen, periä ennalta ilmoitetun maksun tms. Tämä voi venyttää kokoontumispaikalla tarvittavaa aikaa. Kun kaikki ovat koolalla, ennen kuin lähdetään, retken vastuuhenkilö kuvaa lyhyesti retken ohjelman ja kulun.

Liikkeelle ennen kuin hätäisimmät ulevat kärsimättömiksi.

Pyöräillään, pysytellään reitillä, pysähdellään ja pidetään tauot yhdessä. Isompi porukka tarvitsee kommentia, muuten ajo alkaa venyä. Jos jätät porukasta tai poikkeat omalle reitillesi, kerro siitä toisille. Viimeisenä kokoontumispaikalle palaa "takajoukon kaitsija".

Retkeltä palattua mielellään yhteinen kahvitaukio tms., jolloin on todettavissa, ettei kukaan jäänyt reitille ja että kaikki pääsevät ilman sen kummempia murheita lähtemään kotimat-kalle.

### Suhtautuminen uteliaisiin

Tiedotuslupa on kenellä vain osallistujalla, luonnollisesti myös järjestäjällä. Lehdistön ei ole pakko antaa pitkittää kokoontumisajojen lähtövalmisteluja.

Avoimuus, suhteellisuudentaju ja huumori: pyöräily ei ehkä sittenkään ole maailman tärkein asia. Vaikka onkin... Ajoilla ei ensisijaisesti etsitä julkisuutta.

**Yhdistyksen näkökulmas-ta** kokoontumisaivot ovat pitkän tahtaimen toimintaa, jossa kullakin tapahtumalla on oma pieni merkityksensä kokonaisuudessa, pyöräilykulttuurin edistämässä.

**Yksilön näkövinkkelistä** ajoissa tutustutaan toisiin harrastajiin ja pyöriin, erilaisiin kohteisiin, katsellaan kauniita maisemia ja reittejä, viihdytään yhdessäolon ja mukavan liikunnan parissa.

**Ajojen turvallisuudesta** Kypärän käyttö on henkilökohtainen kysymys. Kovin nuori ei kypärä kuitenkaan saisi olla. Leuhuvat lahkeet, kengännauhat ja hameenhelmat ovat, niin kuin aina ovat olleet, riski. Ketjun, polkimen, etuhaarukan, jarrun, rungon ym. kesto voi hieman testata kotioiloissa sekä välttää äkkipysäyksiä ja rynnimisiä. Ehtiäksesi reagoida, vältä ajamista liian lähellä toista. Vältä hätäisiä käännöksiä, pysähtymisiä, tien puolelta toiselle vaihtoja – enemmän retkikumppanisi kuin oman turvallisuuden vuoksi. Alamäet voi, ja on lupa, edetä verkkaisestikin. Kärjessä polkeva voi näyttää hyvää mallia. Vanhojen polkupyörien kokoontumisaajoissa ei voi välttää yllätyksiltä. Arki-järjellä, porukan neuvokkuudella, huumormielellä, tarvittaessa ensiaputaidoillakin, niistä on voitu selvitä.

**VAPAA PÄÄSY - TERVETULOA**



*Automuseo ja kahvio avoinna päivittäin. Jatkuvasti  
uusiutuva näyttely. Kahviosta 1920-luvun reseptillä  
lusikkamunkit ja valkosuklaakakkua. Myös  
erikoisruokavaliroleivomaisia.*



**VEHONIEMEN AUTOMUSEO JA KAHVIO**

*Vehoniemenharjuntie 92, 36570 KANGASALA KAIVANTO  
puhelin (03) 3767 795, 040 51150358*