

# Polkuautosta tulee kinneri

TEKSTI MARKKU LAHTINEN



Edellisessä numerossa kerrottiin nojapyörän keksimisestä ja kinnerien kehittymisestä Ruotsissa. Nyt paneudumme lihasvoimin kulkevien ajopelien leviämiseen Suomessa.

## Soutaen tietä myöten

Nuori Voima oli Suomen nousevan polven aikakauslehti, joka ei ollut vain kulttuuri- ja kirjallisuuslehti, jollaiseksi se sittemmin muotoutui, vaan se oli nuorison harrastuslehti, jossa oli runsaasti juttuja myös tekniikasta ja keksinnöistä.



1930-luvun lopulla Nuori Voima innostui ja innosti nuoria myös kulkuvälineiden rakentamiseen. Uusi aikakausi teki tuloaan, ja auto alkoi olla tuttu näky teillä.

Polkupyörästä oli tullut jo koko kansan kulkupeli, joten pienen erikoisuuden tavoittelu oli nuorisolle kannustin. Syksyllä 1927 lehteen tuli Matti Leinoselta kirje Kajaanista. Kirjeeseen oli liitetty kuva nelipyöräisestä soutumobiilista, jonka mekanismi toimi vähän niin kuin nykyaikaisten soutulaitteiden. Kirjoittaja kehotti lehteä ”innostamaan kuvien avulla nuoria talven aikana rakentamaan hauskaa kulkuvehettä”. Hän ei liittänyt kirjeeseensä mitään erikoisempia neuvoja, mutta lupautui antamaan haluisille ohjeita, mikäli niitä tarvitaan. ”Yhtä ja toistahan siinä matkan varrella tulee harkittavaksi, kuinka se tai tuo on laitettava, ja paljon vielä voi keksiä ja onkin keksittävä, ennen kuin se on täydellinen. Ensi kesään luullakseni olen saanut soutumobiilini täysin valmiiksi ja kuomulliseksi.”

Mukaan liitetyistä kuvista käy ilmi että soutumobiili on nelipyöräinen, kaikki pyörät ilmeisesti normaalin polkupyörän 28” pyöriä. Hantaakista veto välittyy vajerin ja akselin avulla vetäviin etupyöriin. Takapyörät ohjaavat. Kuvan pyörä on pelkkä kehikko, joka rakenteeltaan muistuttaa suuresti Heikki Matilaisen viime vuosisadan lopulla konstruoimaa legendaarista Heteka-nojapyörää. Valmistuiko kulkuvälinee-

seen kaivattu kate, ei lehdistä käy ilmi, mutta on helposti kuviteltavissa rungosta saatavan näyttävä katettu mobiili.

Myöhemmin 1930-luvulla soutumobiili esiintyi myös nuorten harrastekirjoissa, missä niiden rakentamiseksi esitettiin tarkempia piirustuksia.

## Sotien jälkeen

Sotien aikana valtaosa autoista joutui rintamamatchäviin. Rauhan tultua autokanta ei ollut määrällisesti eikä laadullisesti merkittävä. Tilanne oli hyvin toisenlainen kuin Ruotsissa, missä autoja ei 1940-luvun alussa voinut käyttää polttoainepulan vuoksi. Auton käyttö palautui sotien jälkeen pian ja ruotsalaiset unohtivat kinnerinsä melko nopeasti. Alhaisemman elintason vuoksi Suomessa lähtökohtatilanne oli toinen. Täällä ei 1930-luvulla henkilöauto ollut kovinkaan yleinen, eikä sitä sotien aikana tai sen jälkeen vastaavasti osattu kaivatakaan. Pulaa ei ollut erityisesti autoista, vaan lähes kaikesta, elintarvikkeista, vaatteista, jopa polkupyörän renkaista.

Sotien jälkeen monet perheet jäivät ilman isää, ja pojista piti kasvattaa perheen vastuun kantajia. Isien sijasta oppia mieheksi tulemisesta jouduttiin hakemaan lehdistä ja kerhoista. Niiden opastuksella rakennettiin myös tarvittavaa uutta tekniikkaa, radioita, veneitä, huonekaluja, mutta myös polkuautoja, kinnereitä.

Ruotsalaisen cykelbilenin kaltainen polkuauto tuli Suomeen kohta sotien jälkeen. Ensimmäiset tunnetut polkuautot Suomessa rakensivat Aulis ja Alfons Sarjakivi sekä Ossi Hanhivaara, vuonna 1946. Parin seuraavan vuoden aikana rakennettiin arviolta puoli tusinaa menopeliä.

Kikka –lehti ja Nuoret Talkoot aloittivat polkuautojen mainonnan vuonna 1948. Joulukuussa 1948 joukko ruotsalaisia ajajia kävi esittelemässä kulkupelejään Messuhallissa järjestetyissä sisäajoissa.

Poikien keskus ry yritti osaltaan ohjata nuoria hyödyllisten ja keittävien harrastusten pariin. Sen johtajana toiminut Sulo Karpio oli myös Joka poika –lehden päätoimittaja, ja hän pystyi levittämään haluamiaan asioita koko Suomen nuorisolle. Sulo Karpion poika, Reino Karpio oli yhdistyksen askartelukerhon ohjaaja. Hän oli suunnitellut maalla ja vedessä kulkevan polkuauton, joka rakennettiin Partaharjun leirikeskuksen askartelupajassa. Matti Näräsen muistelemien mukaan Sulo Karpio keksi kulkuvälineelle nimen kinneri polven ja kantapään välisestä kinnerjanteesta, jota poljettaessa käytetään. Tämän kinnerin rakensi talvella 1952-1953 myös Uolevi Kaitera, joka toimi nuoriso-ohjaajana Tampereella.



Sarjakiven veljekset rakensivat ensimmäisen kinnerinsä ruotsalaisten piirustusten mukaan, mutta tuloikseen tyytymättöminä tekivät uuden omilla suunnitelmillaan. He osallistuivat rakentamallaan kaksikolla Ruotsin mestaruuskilpailuihin Tukholmassa Östermalmin radalla seuraavana vuonna.



Piirros Karpion amfibio-kinneristä oli kansikuvasa Jokapoika-lehden kinneri-numerossa, joka ilmestyi 1949. Muutoin Joka Poika –lehti ei juuri kinneriasiaa käsitellyt. Vielä vuonna 1953 lehti kaupitteli amfibio-kinnerin piirustuksia 300 markan hinnalla.



## TULKAA MUKAAN EXON KERHOONI



Ruotsalaisen Exon Cykkelklubbens sisäkerho on nyt perustettu Suomeen ja kutsuu kaikkia yli 13-vuotiaita harrastelijoita jäsenikseen. Jäsenmaksu 1949 on 300,- ja oikeuttaa useiden piirustusten, jäsenlehdet-lehden y.m. maksuttomaan saantiin, vapaa matkoja, sisänpääsyä, jäsenyyden myös Ruotsissa y.m. yhteensä 10 arvokasta etua. Harrasteluajat: kinnerit, kätelaudat, purje- ja polkukanootti, jää- ja maapurjet, vesipolkupyörät, rullaluistimet, syöksylaudat y.m. Pohjoismaiset Kinnerimestaruuskilpailut juuri järjestettävillä Helsingissä. (Kts. kirj. tässä num.). Jäsenmaksu ilm. ja tiedotuksin, monitake jäsenlehdetlehdetistä (millekin) halutaan, toistaiseksi osoitteella: toim. E. Rekula Hki, Kymintie 50. Kuoreen sana: Exon jäsen

Exon-kerhoa mainostettiin Harrastelija-lehdessä vauhdikkaalla kuvalla. Tavoitteeksi mainittiin myös kiitolautojen, jääpurjeiden, vesipolkupyörien, vesisuksien, pyöräpurjeiden, kanoottipurjehduksen, tandempyöräilyn sekä pingponginkin edistäminen. Alla kerhon logo, joka perustui ruotsalaiseen Exon-tehtaan merkkiin.



Heikki Sammalistolla jäi 1960-luvun alussa Söpu Juniorin rakentaminen kesken, ja alumiiniputkesta tehty runko unohtui vuosiksi Otaniemeen autotallin ylisille, kunnes keski-ikään tullut poika Pekka Sammalisto otti rungon haltuunsa saat- taakseen työn valmiiksi alkuperäisten piirustusten mukaan.

## Läpimurto

Vasta vuodesta 1949 tuli kinnerien läpimurtovuosi Suomessa. Landskronalaisen Exon-tehtaan valmistamien kinnerien maine levisi Suomeenasti, ja Ruotsin mallin mukaan Suomen Exon-kerho perustettiin 20.1.1949 tarkoituksena kilpakinnerien rakentaminen. Jäsenmaksu oli 300 markkaa ja se sisälsi neljän erilaisen kinnerin piirustukset. Kerhon toiminnanohjaajaksi tuli Era Rekula.

Exon-kerhon ensimmäiseksi tehtäväksi tuli Pohjoismaisten kinnerimestaruuskisojen järjestäminen Helsingissä yhdessä Pyörä-Tovereiden kanssa. Kilpailut pidettiin Eläintarha radalla 15.6.1949. Tilaisuutta mainostettiin näytävästi Helsingin Sanomien etusivulla pari viikkoa etukäteen. Ilmoituksessa luvattiin, että lippuja kilpailuihin tullaan myymään ympäri kaupunkia kiertävistä kinnereistä. Mukana ilmoitettiin olevan joukkueet Norjasta, Tanskasta, Ruotsista ja Suomesta viidessä eri luokassa.

Helsingin Sanomat myös raportoi kilpailusta seuraavana päivänä. Tilaisuudesta ei tullut aivan niin suuri menestys kuin etukäteen, ehkä Ruotsin kokemusten pohjalta, arvioitiin. Norjalaiset eivät saapuneet paikalle lainkaan, ja Tanskakin joukkue oli niukka. Ruotsalaiset rohmusivat kaikki voitot lähes ylivoimaisesti. Paikalla oli kuitenkin 2000 maksavaa katsojaa ja rinteillä vielä enemmän muita kiinnostuneita, jotka saivat nähdäkseen kilpailut mailin matkalla miehille, naisille ja tandemille. Viiden kilometrin kilpailu järjestettiin yksiköille ja tandemille..

Kattavasta kutsusta huolimatta kussakin luokassa oli vain 4-5 osanottajaa. Lehden kertoman mukaan näistäkin vain ruotsalainen Josef Svedberg, joka teki paljon keksintöjä ja kehitti kinnereitä keveiksi ja kilpailullisiksi, pystyi ajamaan nopeasti ja taitavasti. Hän voitti molemmat miesten matkat, ja Ruotsiin meni siis myös tandem-kisan voitto. Tandem-ajoon osallistuneet Harhamo ja Rihtamo pärjäsivät Reino Karpion rakentamalla amfibio-kinnerillä myös hyvin, ja sen ajo-ominaisuuksia vedessä esiteltiin jälkepäin Töölönlahdella.

Naisten kilpailu miellytti jännittävyytensä, ja ehkä myös antamansa huvin vuoksi katsojia eniten. Pienikasvuinen neiti Peltonen ohjasi kinnerinsä urheaan voittoon.

Vauhti kisoissa ei ollut juuri juoksua kummempaa. Voittajan maili vei 3.11.,6, mutta kakkonen jäi hänestä 20 sekuntia. Vauhti oli siis noin 30 km/h. Voittoaika viidellä kilometrillä oli 10.08,5. Naiset eivät yltäneet haamumailiin, sillä neiti Peltosen aika oli 4.16,9.

Tekniikan maailman edeltäjä, Harrastelija – tekniikkaa kaikille –lehti ilmoitautui Exon-klubin äänenkannattajaksi vuoden 1949 nume-

rossa 8. Lehdessä olikin koko aukeama täynnä kinneriasiaa. Se kertoi kesän Pohjoismaiden mestaruuskilpailuista.

## Sopu antaa sijaa

Siihen lehden innostuslopahtikin. Vuonna 1950 ainoa kinneriasia oli H. Sammaliston Sopu-kinnerin mainos: ”Kumpikin malli varustettu 2:lla polkimilla, vaihteella, tuulilasilla, kuomulla sekä apumoottorin paikalla. Lisäksi erillinen jousitus joka pyörässä. 500,- kpl.”

Sopu-kinneriä mainostettiin ainakin Aamu-lehdessä vielä 1952.

Haastattelin teknikko Heikki Sammalistoa kesällä 2003. Hän kertoi laatineensa kinnerin piirustukset nuorena sivutuloja ansaitakseen. Hän arveli myyneensä noin 200 sarjaa kinnerin kuvia. Hänellä oli kaksi mallia, Sopu ja Sopu Junior. Jälkimmäinen oli tarkoitettu nuorisolle, ja se oli lähinnä polkuauto. Isompi Sopu on kahden hengen malli, jossa istuimet ja polkimet ovat rinnakkain. Takana on tilat kahdelle lapselle, ja kinnerin sisään voi lisäksi majoittua. Sammaliston suhtautumista tekniikan kehitykseen ja kinnerin mahdollisuuksiin kuvastaa se, että mallissa alun alkaen oli ajateltu moottoroitua, takana oli tilaa polttomoottorille.

Sopuun oli suunniteltu vaihteisto, jolla kinneri Sammaliston mukaan kulki vaikka seinää ylös. Runko oli suunniteltu alumiiniputkesta. Alumiinilevyä voi käyttää myös katteeseen suomalaisille paremmin tutun vanerin sijasta.

Sammalisto suunnitteli 1950-luvun alussa myös matkailuperävaunun alumiinista. Sellaisen hän sai valmiiksi vuosikymmenen lopulla ja teki sen kanssa lukuisia matkoja Ruotsiin. Nykypäivän matkailuvaunuihin verrattuna se on samanlainen tilaehme kuin neljän hengen kinneri tämän päivän autojen rinnalla.

## Itämeren yli

Reino Karpion amfibio-tandem oli esitelty Harrastelijalehden kinnerinumeroissa, ja se oli esiintynyt edukseen myös pohjoismaisissa mestaruuskilpailuissa. Vedonlyönnin takia Reino Karpio joutui todistamaan kinnerinsä käyttökelpoisuuden ajamalla Helsingistä Tukholmaan Turun ja Ahvenanmaan saariston kautta. Matkatoverin etsimisessä oli puuhansa, mutta nuori Matti Näränen löytyi hänelle pariksi.

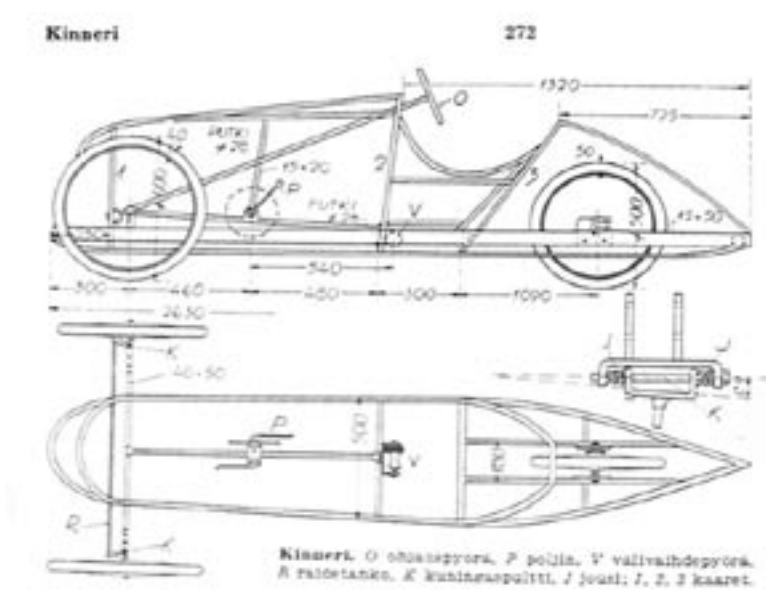
Matkalle sattui komelluksiakin, ja matkailaisille myönnetty kuukauden passi riitti juuri menomatkkaan kinnerilla ja paluuseen laivalla. Tukholmassa osallistuttiin vielä Skansenilla urheilunäyttelyyn, jossa kinneri kärsi matkan pahimmat vaurionsa. Muutoin saapuriminen Ruotsiin oli suuri syksy. Lehdistö oli jo merellä vastassa väsyneitä vaeltaajia, ja seuraavan päivän



Vuonna 1950 lempäläläiselle Rainer Ijäkselle luovutettiin Joka Poika -lehden ruutukortiteäyksen pääpalkintona kinneri, josta lehdessä oli kuva. Samassa lehdessä oli muuten ainoa lehdessä julkaistu omakekoisen kinnerin kuva. Nummen veljekset Porin Ruosniemestä olivat tehneet rinnakkain istuttavan ja hyvin avoauton mallisen kinnerin. Kuva alla.



Kinnerin piirustukset vuoden 1965 Suuressa taitokirjassa. Muutaman rivin rakentamisselostus riitti ohjeistamaan rakennusprojektia riittävästi.





Edellisen sivun piirustusten mukaisilla ohjeilla Tauno Uusitalo rakensi tämän näköisen kinnerin 1950-luvun alussa. Hevosvoimat jylläävät taustalla.

sanomalehdet reivittivät sivukaupalla urheiden suomalaisnuorukaisten saaavutusta.

### Lyhyt ja vaatimaton historia

Kinnerien kausi jäi Suomessa hyvin lyhyeksi, mutta niin kuin aikanaan isopyöräinen, kinnerin on jäänyt voimakkaasti sen joskus nähneen mieliin. Sen perusteella voidaan arvioida, että kinnerit ehtivät levittäytyä maahan jonkin verran, mutta todellisen kinnerien levinneisyysalueen rajaaminen jää vielä lukijoilta toivottavasti saatavan palautteen jälkeen tehtäväksi. Helsingin lisäksi ainakin Tampereen seudulla oli aktiivista kinneriharrastusta, jota ylläpiti kinnerikerho Pirkan askartelijat.

Ruotsissa arvioidaan olleen 1940-luvun puolivälissä noin 10.000 kinneriä. Suomen kinnerien määrästä ei ole varmaa tietoa, mutta niiden menestys jäi tuntuvasti vaatimattomammaksi ja kohtuullisen lyhytaikaiseksi. Sitä kuvastaa jo se, että nurkkiin ei ole juuri kinnereiden raatoja jäänyt, eikä edes kinnerien valokuvia kovin monta. Ainoa museoitu kinneri, Reino Karpion Ruotsiin Ahvenanmaan kautta ajanut amfibio-kinnerikin katosi Helsingin Teknillisen museon varastoista todennäköisesti joskus 1980-luvulla. Yksi ruostunut luuranko on kuulemma jossakin Kurikassa.

Ehkä kinneri ei menestynyt niiden syiden vuoksi, miksi pyöräilyä ei nyt pidetä varteentotettavana kulkuvälineenä: huonot väylät, keho talvikunnossapito, pitkät etäisyydet. Mutta myös suomalaisten kinnerien ruotsalaisia raskaampi rakenne, vaihteiden vähäinen määrä ja ylipäänsä

materiaalien ja pyörän osien huono saatavuus estivät kinnerien rakentelun. Toisaalta meillä ei auto ollut levinnyt ennen sotia kovin laajalti, eikä sille sotien jälkeen korviketta kaivattukaan. Vaikka autojen maahantuonti vapautui vasta 1960-luvulla, varakkailla ja tarvitsevilla oli mahdollisuus auton hankkimiseen ja käyttöön. Muut tyytyivät kulkemaan onnikalla tai pyörällä, jos ylipäänsä kulkemisen tarvetta oli. Maatalousvaltaisessa yhteiskunnassa ei päivittäinen matkustelu ollut tarpeen, työt olivat vieressä.

Arvelisin, että kinnerien määrä Suomessa jäi sadan tuntumaan. Ne kuitenkin näkyivät ja jäivät ihmisten mieliin, ja monet muistelevat nähneensä 1950-luvulla kinnerin ja ehkä tunteneensa jonkun, jolla sellainen on ollut.

Tauno Uusitalo hankki kinnerin piirustukset postitse vuonna 1951 Helsingistä, ja sai kaksi paperiliuskaa, joista toisessa oli vaatimaton piirustus kinnerin rungosta ja tekniikasta, toisessa rakentamisohje, jonka mukaan piirustuksia ei kannattanut turhaan tarkkaan noudattaa, kunhan vain tekee kinneristä toimivan. Samat piirustukset julkaistiin puhtaaksi piirrettyinä Vilho Setälän kokoamassa Suuressa taitokirjassa niinkin myöhään kuin 1965. Työselityksen mukaan kinnerissä oli edessä 2 kpl 28"x1 5/8" pyöriä, takana 1 kpl 20"x2", etupyörässä kierrejouset kuningaspultilla, raidetanko-ohjaus ja välivaihde. □

Seuraavassa numerossa kinnerien tekniikkaa ja yksityiskohtia. Muistelmia ja tietoja kaivataan yhä. Ottakaa yhteyttä kirjoittajaan.

Lähteitä:  
Nuori Voima 1927-1928  
Joka Poika 1948-1953  
Helsingin Sanomat, touko-kesäkuu 1949  
Harrastelija 5/49, 8/49  
Suuri taitokirja, koonnut Vilho Setälä, 1965  
Pentti Keskinen, Tamperelainen NONSTOPPI, 2002  
Matti Näränen, Kinnerimatka, 2002