# *Mihin katosi* MARSKIN CHRYSLER?

**Kysymys, johon ajoneuvoharrastajat ovat pohtineet vastausta vuosikymmenten saatossa useissakin kahvipöydi Puolustusvoimien omistaman 1939 Chrysler C-24 Custom Imperial Limousinen kohtalosta ei ole ollut käsitys Nyt on.**

MIKA JAAKKOLA

Oy Laatuvaunu Ab oli Chryslerin ja Plymouthin vahva ja viitseliäs maahantuoja. Yhtiö tilasi Suomeen ainakin neljä 1939 Chrysler C-24 Custom Imperialia; Oy Alkoholiliike Ab:lle, Lassila & Tikanojalle, Pohjoismaiden Yhdyspankille ja Suomen puolustusvoimille, yhden kullekin. Mistään tusinatuotteesta ei suinkaan ollut kyse, sillä näitä ylväitä seitsemän hengen autoja valmistettiin välilasillisina limusiineina yhteensä vain 117 kappaletta. Autot olivat lähes kuusi metriä pitkiä ja varustettu radiolla, lämmityslaitteella, kahdella tupakansytyttimellä ja sisäpuhelimella. Myös renkaat olivat "tavallista" C-23 Imperialia isommat, kokoa 7.50-16". Vain 36 autoa tilattiin tehtaalta täyskangasverhoilulla, kuten Mannerheimin auto, muissa etuistuin oli perinteitä noudattaen nahkaa. Näiden Chrysler-yhtymän kalleimpien vaunujen erikoisuutena voidaan pitää ison rivikahdeksikon alumiinista "Thunder Dome" -sylinterikantta, joka oli vakiona. Tästä johtuen Custom Imperialien 132 hevosvoiman teho oli hiukan suur kuin tavallisten Imperialien. Moottorin is lavuus oli 5,3 litraa. Uutta oli myös nest kimellä ja ylivaihteella varustettu Fluid I -puoliautomaattivaihteisto, joka oli vakiov teena ainoastaan vuonna 1939.

Helsingissä järjestettiin maaliskuussa Messuhallin kansainvälinen autonäyttely, melkein kaikki varteenotettavat maahant ja automyyjät olivat esittelemässä uusi mallejaan. Eräs näyttelyn kalleimmista ajo

*rsalkka ja kenraali Heinrichs saapuvat Niittylah-ısanopistolle 18.7.1941. Imperial ja saksalaisten W taustalla. SA-kuva*

oli Oy Autola Ab:n 1938 Packard 1608 ıg Limousine. Tuo samainen yksilö pal-yöhemmin myös Mannerheimia.

ıtuvaunu ei jostain syystä osallistunut ıhallin näyttelyyn, vaan järjesti saman-ɜsti Eteläesplanadi 23:n tiloissaan esit-edustamistaan merkeistä, Chrysleristä, ıuthista, Fargosta ja Škodasta. Yhtään va-ı tästä tilaisuudesta ei ole vielä löytynyt.

## SA-1

ɜtusvoimain komentajan ja ylipäällikön, kka C.G. Mannerheimin autonkuljettajana dassa toimi alikersantti Erkki Lehtinen. lven he liikkuivat pääasiassa vuoden 1939 n Zephyrillä (SA-19). Zephyr oli kuiten-ɜkälle Mannerheimille hieman liian pieni, 12-moottorin luotettavuuskaan ollut huip-ɜkaa. Lisäksi Mannerheim oli loukannut jal-vuoden 1923 Afrikan-matkallaan, joten ly-ıengen auto ei nauttinut hänen suosiotaan. osimallin 1939 Chrysler Custom Impe-imousine hankittiin Laatuvaunulta 20. ɜuuta 1940. Omistajaksi merkittiin Hel- autokomppania, ja uutuuden kauppa-oli 175 000 markkaa. Messuhallin näyt- siviiliin ostettu ja sen jälkeen armeijalle luovutettu Packard oli edellisenä vuonna nut reilut 324 000 markkaa.

ɜäällä 1940 Lincoln oli siirtymässä puo-ministeriön käyttöön, ja Mannerheim teli kuljettajalta, mikä auto Mechelinin- autohallilta otettaisiin. Lehtinen valitsi ıa olleen 1939 Chryslerin. Tämä tapahtui auton virallista myyntipäivää, sillä auto ınnerheimin käytössä jo hänen saapues-saan 19. toukokuuta Helsingin Senaatintorilla pidettyyn sankarivainajien muistojuhlaan.

Rekisteritunnukseksi tuli kuuluisa SA-1, joka on suomalaisten kilpien joukossa ainoa, joka oli samanaikaisesti käytössä useassa ajoneuvossa. Tunnus seurasi ylipäällikön henkilöä, ei yksittäisiä autoja. Mannerheimin kuoleman jälkeen SA-1 -kilvet jäädytettiin eikä tunnus ole sen koommin ollut käytössä.

Lehtinen toimi Mannerheimin kuljettajana, kunnes vapautui palveluksesta elokuussa 1940. Jatkosodan syttyessä Mannerheim olisi halunnut Lehtisen takaisin, mutta häntä ei tavoitettu. Korvaajaksi löytyi alikersantti Kauko Ranta, joka kuljetti Mannerheimia muutaman sijaiskuskin ohella vuodet 1940-1944. Chrysler oli Mannerheimin käytössä kaikki nuo vuodet, mutta presidentin virkaanastujaisiin hän ilmestyi elokuussa -44 Packardilla, eikä Chrysleriä enää julkisuudessa nähty.

Alikersantti Ranta kuljetti Mannerheimia työvuosiensa aikana kaikkiaan 100 000 kilometriä. Mannerheimin käytössä olivat myös jo mainittu 1938 Packard Twelve, vuoden 1937 Mercedes-Benz 320 sekä Hitleriltä saadut 1941 Mercedes-Benz 770K Offener Tourenwagen ja Steyr 1500 -maastoauto. Packardin ja isomman Mercedeksen on eri yhteyksissä kerrottu olleen Mannerheimin lempiautoja. Kilometrien valossa tilanne on toinen: Chryslerille oli vuoteen 1946 mennessä kertynyt 56 000

**vasemmalla:** *Paketti-Imperial Lindahlin Leipomon edessä Kortesjärvellä vuonna 1959. Kuvasta näkyy hyvin, minkälainen autosta tuli muutoksen jälkeen. Myös etulokasuojien varapyörät ovat jääneet jonnekin matkan varrelle. kuva: Kurt Lindahl*

**oikealla:** *Oy Laatuvaunu AB:n ilmoitus Helsingin Sanomissa omasta autonäyttelystään samana viikonloppuna kuin vuoden 1939 kansainvälinen messuhallin autonäyttelykin pidettiin. HS 11.03.1939.*

**1939**

**Uudet Chrysler mallit**

**ROYAL**

**IMPERIAL**

**CUSTOM IMPERIAL**

**varusteena**

**„VOIMAVARA"-**

**SÄÄSTÖVAIHDE**

**ja**

**VAIHDEVIPU**

**OHJAUSPYÖRÄN ALLA**

**yllä:** *Marskin kuljettaja Erkki Lehtinen Viipurissa talvisodan ajan käytössä olleen 1939 Lincoln Zephyrin vierellä. (Kuva luvalla kirjasta: Cingiz Safiulla: Mannerheim ja Kulkuneuvot)* **vasemmalla:** *Oy Laatuvaunu AB:n esite vuoden 1939 Chrysler -malleista.*

kilometriä, mistä voi päätellä, että noin puolet kaikista ylipäällikön automatkoista oli taittunut Chryslerin matkustamossa istuen.

Tullessaan presidentiksi elokuussa 1944, Mannerheim sai käyttöönsä edeltäjiensä sisäänajamat 1930 Cadillacin ja 1936 Cadillac Series 75:n. Niin Ranta kuin sotavuosien autolaivasto olivat taakse jäänyttä elämää. Kuriositeettina mainittakoon, että Chrysler ja Ranta esiintyivät sota-aikana painetussa Sotilaskuljettajan käsikirjassa, jossa ohjeistettiin kuljettajia virheettömään ajoon ja ajoneuvon huoltoon.

## Matka jatkuu

Loppuvuodesta 1944 vuoteen 1946 Chrysler todennäköisesti palveli Mannerheimia puolustusvoimain komentajina seuranneiden, jalkaväen kenraali Erik Heinrichsin ja kenraaliluutnantti Jarl Lundqvistin virka-autona. Heinrichsin muistetaan kunnostautuneen asekätkentäjutussa, mikä lopulta johti hänen eroonsa komentajan virasta. Eroamaan joutui myös Lundqvist, sillä presidentti Mannerheim ei hyväksynyt hänen toimiaan komentajana. Lundqvist osoittautui liian neuvostomyönteiseksi ja painosti korkeimpia upseereita liit mään Suomi-Neuvostoliitto-Seuraan, tai r käli upseeri ei nauttinut hänen suosiota: vastaavasti eroamaan. Erottaminen oli kuite kin tasavallan presidentin tai ylipäällikön te tävä, joten Lundqvistin päivät komentajana c vat luetut.

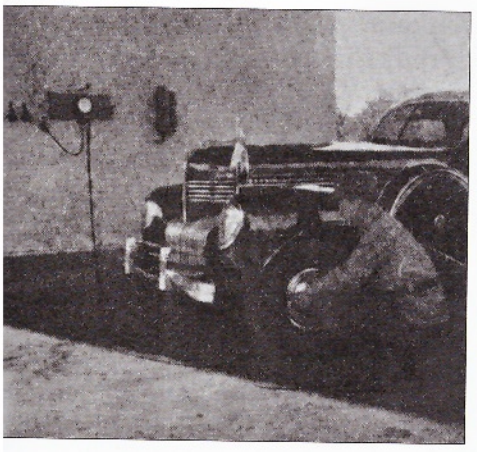
Chrysler jatkoi autokomppanian omistu sessa ja sen sai virka-autokseen puolustusv mien uusi komentaja, jalkaväenkenraali Aar Sihvo. Toukokuussa 1950 Sihvon kuljettajal valittiin autokomppanian sotilasmestari Ma Härmälä. Chrysler oli Härmälän koment jakuljettajauran ensimmäinen auto ja hän kerrotaan hämmästelleen kovin nestekytkin jollaisia ei tavallisissa autoissa ollut nähty. Kä tännössähän tämä tarkoitti sitä, ettei kytkintä tarvittu normaaliajossa lainkaan, mikä oli ti tenkin hämmästyttävää.

Ajoneuvoa huollettiin säännöllisesti La tuvaunulla, Auto-Viassa ja autokomppani omalla korjaamolla. Chryslerin huoltohisto kertoo, että lokakuussa 1946 sen keulaan asennettu vähintäänkin omituisen näköin sumuvalo. Moottori sai osakseen täyskorjau sen Autokoneistamossa ja Auto-Viassa vuon 1951, jolloin myös rekisterikilvet vaihtuiv SA-10:ksi.

Esko Piki palveli autonkuljettajana He singin autokomppaniassa huoltokoulu 3:s vuonna 1951 ja muistaa Imperialin seissee Mechelininkadun varuskunnan autohalleil yhdessä Risto Rytin ja Mannerheimin käytös olleen 1936 Cadillacin (A-82), Paasikiven 194 Lincolnin (SA-4) ja uudemman 1951 Cadill cin kanssa. Piki myös kertoo kenraaliluutnant A. F. Airon saapuneen samaisella Imperialil Mommilan kartanolle veljensä häihin vuon 1950, vaikka Airo oli eronnut virastaan yleises kunnan päällikkönä jo edellisenä vuonna.

Maaliskuussa 1952 Imperial siirrettiin kev een prikaatiin (nyk. panssariprikaati) Hämeen

*Saksalainen kenraali Jodl antamassa marskille rautari tin ritariristiä Mikkelissä. Hitleriltä saatu Mersu edess ja Imperial takana. Mikkeli, Lokki 1941.09.04. SA-kuv*



nnaan, jossa se toimi prikaatinkomentajan, enraalimajuri Kai Savonjousen virka-autona. .sepalvelustaan tuolloin neljännessä erillisessä ıtokomppaniassa suorittanut Tauno Puisto ääsi kuljettamaan kenraalimajuri Savonjousta ıosina 1954 ja 1955. Imperial toimi Puiston ïin sanottuna. "kuittiautona", joten hän myös ıstasi sen huolloista.

Alkuvuodesta 1955 Imperialin Fluid Drive ıestekytkin jouduttiin uusimaan ja Savonjousi i uudeksi virka-autokseen 1952 Chevroletin.

Korjauksen jälkeen Chrysler jäi vähemälle käytölle. Puisto kiidätti sillä esimerksi umpisuolipotilaan Tilkan sotilassairaaan Helsinkiin ja koukkasipa hän tuolloin ırkk´ampujankadulta serkkunsakin kyytiin, ellakseen sitten loppupäivän kaupungilla.

## Kaikki hyvä loppuu aikanaan

yväkuntoinen Chrysler siirrettiin toukoıussa 1955 ikääntyneenä Kalkun varikolle, .olustusvoimien kuljetusvälinevarastolle Tamreelle. Tämän jälkeen autoa ei enää armeijan rmaissa käytetty. Kaiken kaikkiaan autolle palvelusvuosinaan kertynyt kilometrejä 3 000. Se odotti nyt muiden, jo iäkkäiden ajoneuvojen ohella Puolustuslaitoksen moottoriajoneuvojen ja kuljetusvälinemateriaalin huutokauppaa. Saman vuoden syyskuussa helsinkiläinen Aleksanteri Joutsijoki huusi Chryslerin itselleen.

Omistajanvaihdoksen myötä auto sai uudet BE-839 -siviilitunnukset. Joutsijoki oli omistanut Museokatu 44:ssä autokauppaa ja pysäköintipaikkoja tarjoavan hallin jo 40-luvun puolivälistä pitäen. Alan piireissä paikka kulki yksinkertaisesti nimellä "Halli". Uusi omistaja tunnettiin yleisesti veijarihahmona, jolle Mannerheimin entinen virka-auto sopi paremmin kuin hyvin. Seuraavat pari vuotta Imperialia pidettiin käyttöautona, mutta heinäkuussa 1957 vakavasti sairastunut Joutsijoki laittoi Chryslerin myyntiin. Uusi omistajakin, Nuuksiossa asuva Boris Wallenius, löytyi pian. Auto sai nyt rekisteritunnukset UZ-67.

Wallenius ei autoa kauaa pitänyt, vaan myi sen jo syyskuussa kortesjärveläiselle puusepälle. Rekisteritunnus muuttui lääninvaihdoksen myötä YH-344:ksi. Paikalliset muistavat Imperialin sisustan tuoksuneen aivan toisenlaiselta kuin muiden autojen. Ero saattoi johtua korkealuokkaisesta verhoilukankaasta, tai kenties sittenkin kyseessä oli Mannerheimin ja Heinrichsin poltamien sikarien pinttynyt tuoksu.

Chryslerin uusi omistaja näki kuitenkin auton pikemminkin potentiaalisena huonekalujen kuljettimena, kuin edustusluokan limusiinina. Taitava kun käsistään oli, hän katkaisi korin välilasin takaa ja rakensi perään lavan. Katteeksi pystytettiin vanerinen umpikaappi. Oli syntynyt pula-ajan "näppärä" kaksipaikkainen pakettiauto. Korin tarpeettomaksi käyneestä takaosasta rakennettiin naapuritilan traktoriin hytti. Paketti-Imperialilla ajettiin huonekalutehtaan tuotteiden lisäksi myös maitotonkkia maatiloilta.

Parin vuoden kovan käytön jälkeen puuseppä myi autonsa Gunnar Lindahlille, jolla oli Kortesjärvellä leipomo. Gunnarin poika Kurt Lindahl muistelee auton olleen yhä upea ajaa ja tilojen hyvät. Hansikaslokeron kanteen oli kiinnitetty Mannerheimin kasvokuva, joten auton kunniakas tausta oli täysin tiedossa.

Imperialin elinkaari oli kuitenkin päättyä kirjaimellisesti seinään, kun se kerran kuoppaisella hiekkatiellä puski mutkan suoraksi. Edessä oleva navetan kiviseinä onnistuttiin pikaisen korjausliikkeen myötä väistämään ja vauhti tyssäsi viereisen ladon lautaseinään. Pientä keulan kuhmua ja katkennutta sivupeiliä lukuun ottamatta suuremmilta vahingoilta vältyttiin sillä kertaa. Talon isäntä tosin vaati sataaviittäkymmentä markkaa korvaukseksi seinän turmelemisesta.

*Marski ja kuljettaja Kauko Ranta Lappeenrannassa kesällä 1941. SA-kuva*

*Chrysler toimiessaan kenraali Sihvon virka-autona vun lopulla. Kuljettaja Matti Härmälä auton vierell Peitsi-lehti, 1 okakuu 1965*

paikallisen romanin kanssa. Paketti-Imp ei enää sen jälkeen katsastettu, vaan se p rekisteristä vuonna 1962 ja päätyi pian se keen lapualaiseen romuttamoon. Siellä distajalausuntojen mukaan kohtasi tiensä kirjaimellisesti.

Vaikka tarinalla ei ikävä kyllä ollut onn loppua, eikä Mannerheimin käytössä o Chrysler Custom Imperialia enää ole, ai sen kohtalo on vihdoin selvinnyt. Kuka t ehkä Lapualta löytyy jonain päivänä maan teenä käytetty alumiinikantinen suora kah sikko sarjanumerolla C24-1204. ●

Lindahlin tingittyä summan viiteenkymmeneen markkaan yritettiin autoa saada takaisin tielle. Rytäkässä oli ohjauksen välivivusta katkennut tappi, eikä ohjaus enää totellut. Toiminnan miehenä leipuri kömpi auton alle ja korvasi katkenneen tapin rautanaulalla ja matka pääsi jatkumaan.

Ikävä kyllä moottori alkoi jo olla loppu ja Imperial kulutti jopa 1960-luvun mittapuulla liikaa bensiiniä. Ohjauskaan ei ollut edellä mainitun kommelluksen jälkeen enää entisensä. Lindahl katsasti auton viimeisen kerran vuonna 1960 ja teki vaihtokaupat parempaan autoon

**1939 Chrysler C-24 Custom Imperial Limousine, Suomen Puolustusvoimat (**

**Moottorinumero:** C-24 1204 **Alustanumero:** 159-1074 **Valmistenumero:** 7806393
**Rekisterinumero:** SA-1, SA-10, BE-839, UZ-67, YH-344

*Tauno Puisto ja Imperial, nyt SA-10 kilvissä Hämeenlinnassa kenraalimajuri Savonjousen virka-autona vuosina 1954-1955. Takapyörien peitelevyt ovat jo kadonneet ja keulaan on lisätty hillittömän kokoinen ojavalo. kuvat: Janne Puisto*

Konkurssipesän toimitsijamies.

myydään huutokaupalla perjantaina syyskuun 23 pnä.

**Puolustuslaitoksen moottoriajoneuvojen ja kuljetusvälinemateriaalin huutokauppa**

Keskiviikkona 28. 9. 1955 alkaen klo 9.00 myydään Kuljetusvälinevarikon alueella Pitkänlemessä toimitettavalla julkisella huutokaupalla seuraavat moottoriajoneuvot ja muut tavarat:
kuorma-autoja: 6 kpl Ford V-8 m/40, 5 kpl Opel m/39—41, 7 kpl Volvo m/40—41, 4 kpl Stalu m/43—46, 2 kpl Scania Vabis m/36 ja 1 kpl International K-7 m/41,
omnibusautoja: 2 kpl Opel m/40—41 ja 1 kpl Volvo LV 85 D m/37,
pakettiautoja: 2 kpl Chevrolet m/39—41 (peltinen umpikori) ja 1 kpl Jeep m/46 (avolava),
maastoautoja: 1 kpl Jeep m/43,
henkilöautoja: 3 kpl Ford de Luxe m/39—40, 1 kpl Ford m/40, 1 kpl Ford Mercury m/39 ja 1 kpl Chrysler m/39,
moottoripyöriä sivuv.: 3 kpl Zündapp m/43,
traktoreita: 1 kpl Fordson m/38 kumirengas- ja piikkipyöriltä,
Moottoriajoneuvot ovat nähtävänä myyntipaikalla 27. 9. 1955 kello 9.00—15.00. Moottoriajoneuvojen myynnin jälkeen myydään käytettyjä autoalan työvälineitä, täyskorjattu Jeepin varamoottori 4-syl. Willys. k-auton moottori Kämper diesel 4 DWA m/52, käytettyjä Ford k-auton ohjaamoita ym. auton ja Zündapp m-pyörän varaosia, levypyöriä, toasemalla klo 17—19. 21. (9.00).—
silchtiä, korjaamoauton koppeja ja lumiketju-,
n hyväksymiseen tai hylkäämiseen pidätetään.
jtään välittömästi kunkin myynnin jälkeen
ja on loppusumma maksettava viimeistään
essä. Muut tavarat on kokonaan maksettava
ekeillä maksettaessa on niissä ehdottomasti
hyväksymismerkintä. Tavaralin säilymisestä
vastata. Tavarat on ostajan toimesta poistet-
0. 1955 mennessä.

KULJETUSVÄLINEVARIKKO, Tampere.

Dodge h-a ..... m/50
Vauxhall 4 heng. ..... m/48
Chrysler 7 heng. kats. rad. m/39
Ford keltanokka k-a ..... m/46
Bedford umpipaketti ..... m/51

Ostetaan autoja ja otetaan myytäväksi.

AUTOHALLI
Museok. 44. Puh. 445 993.

PEUGEOT 203 m/56

**Ensimmäisenä oikealla:** *Puolustusvoimien huutokaupan ilmoitus vuodelta 1955, jossa Mars-Imperial myytiin siviiliin. HS 21.09.1955.* **oikealla:** *Aleksanteri Joutsijoen Autohallin myyntiilmoitus Marskin Imperialista. HS 19.07.1957.* **yllä:** *Gunnar ja tytöt kesäkuussa 1959 Kortesjärvellä. kuva: Kurt Lindahl* **alla:** *SA:n rekisterikortti ja huoltokirja Chryslerille. lähde: Lauri Koistinen*

Henkilöauto SA 10 ~~4~~

Moottoriajoneuvon kantakortti S/H Nº muutettu edeltein 10:pi (VKPE:n kirj. Nº 550/Kr.äl. 4/11 a 4/8.52)

| | | | |
|---|---|---|---|
| Ajoneuvon laatu: Henkilöauto | Kantavuus 7 henk. 525 kg. | Akseliväli: " = 365 cm. | Puu- tai puuhiilikaasutin |
| Merkki ja malli: Chrysler C24 "Caston Imperial | Oma paino, etuakseli: I 199 kg. | Raideväli, edessä: " = I49 " | Valmistaja: |
| Valmistusvuosi: I939 | " " taka-akseli: I II9 kg. | " takana: " = I60 " | Merkki ja tyyppi: |
| Moottorin n:o C.24 - I 204 | Kokonaispaino: 2 854 kg. | Suurin leveys: 194 " | N:o |
| Alustan n:o I 59 - I 074 | Renkaat: edessä 2 kpl. koko: 7,50+I6 | " pituus: 571 " | Polttoaine: Autolla ajettu ennen kortin käyttöön ottoa noin 56.000 km. |
| Hankintahinta: I75 000:- | " takana 2 " " 7,50+I6 | " korkeus maasta: 179 " | Asennus pvm. |
| Merkitty m.-ajoneuvorekisteriin: 20.5:-40. (pvm) | Moottorin laatu: nelitahti | Kuormalava: leveys: " | Hankintahinta: |
| AutoK/ Hel. VKP (jaokko-osasto) SA 10 (numero) | " polttoaine: bensiini | " pituus: " | Lisätietoja: Radio ja lämm. laite |
| Mistä ja milloin saatu: Oy Laatuvaunu 20.5.-40. | Syl.-luku 8 HV I30/3400 kierr./min. | " laidan korkeus: " | SA Nº muutettu 13.3.51 (Ahe: H.Koulu 3:n kirj. Nº 535/K/1725.) 13.3.51. |
| | Iskun pituus I24 mm., syl.halk. 82,5 mm. | Polttoainesäiliön tilavuus: 79,5 ltr. | |
| | Sylint. tilavuus: 5,3 ltr. | Ilmoitettu polttoaineen kulutus: 20 ltr./100 km. | |

| Vuosi ja kuukausi | Ajettu matka km. Kuukaudessa ja vuosittain | Ajettu matka km. Kaikkiaan | Kunnossapitokustannukset Pvm. | Missä korjattu tai mistä tavara saatu | Kulumisesta aiheutuneet korjaukset ja hankinnat mk | Kaasutinhaittojen korjaukset ja niiden osien hankinnat mk | Onnettomuuksista aiheutuneet korjaukset ja hankinnat mk | Kunnossapitokustannukset yht. Vuodessa (sarakk. 6, 7 ja 8 yhteensä) mk | Vuodessa mk/100 mk | Kaikkiaan (vuosikustannukset) yhteensä mk | Kaikkiaan mk/100 km | Polttoainekulutus Nestemäinen ltr. | Nestemäinen ltr./100 km. | Kiinteä hl. | Kiinteä hl./100 mk | Voiteluainekulutus ltr. | Voiteluainekulutus ltr./100 km. | Huomautuksia ja selityksiä |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 |
| 1946 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Elok. | 1993 | | 16.8. | KHA | 189:- | | | | | | | 415 | 21.6 | | | 4 | 0.2 | |
| Syysk. | 350 | | | | | | | | | | | 210 | 60.0 | | | 4 | 1.1 | |
| Lokak. | 559 | | 24.10 | S:n auto | 3 158:50 | | | | | | | 130 | 23.2 | | | 6 | 0.9 | Suunnilleen |
| Marras | 701 | | 21.10 | Laatuvaunu | 2 977:50 | | | | | | | 235 | 33.5 | | | 15 | 0.2 | pitäkuky. |
| Joulukk. | 721 | | 17.12. | — " — | 48:- | | | | | | | 285 | 31.1 | | | 6.0 | - | bens. p:n Kaloja |
| Yht.-46 | 4254 | | | | 6373:- | | | 6373:- | 149:21 | 6373:- | 149:21 | 1215 | 28.56 | | | 21.5 | 0.51 | "Goshito |
| 1947 | 763 | | | | | | | | | | | 235 | 30.8 | | | 6.5 | 0.7 | 5.5 vaihto |
| Tammi | | | | K.Holt:n Korj. | 2729:- | | | | | | | | | | | | | Sytytys Tarkk. |
| " | | | 31.1. | — " — | 4334:- | | | | | | | | | | | | | Kosit. korj. |
| Helmi | 1364 | | | | | | | | | | | 405 | 29.7 | | | 3.5 | 0.3 | |
| Maalis | 1949 | | | | | | | | | | | 546 | 28.0 | | | 12.0 | 0.3 | 6 vaihto |

Auto siirretty PaPr:n Huoltopäällikön määräyksestä Kuljetusvälinevarikolle 9.5.1955.

AUTOKOMPANIA

Huoltopäällikkö
Kapteeni N. Anrila