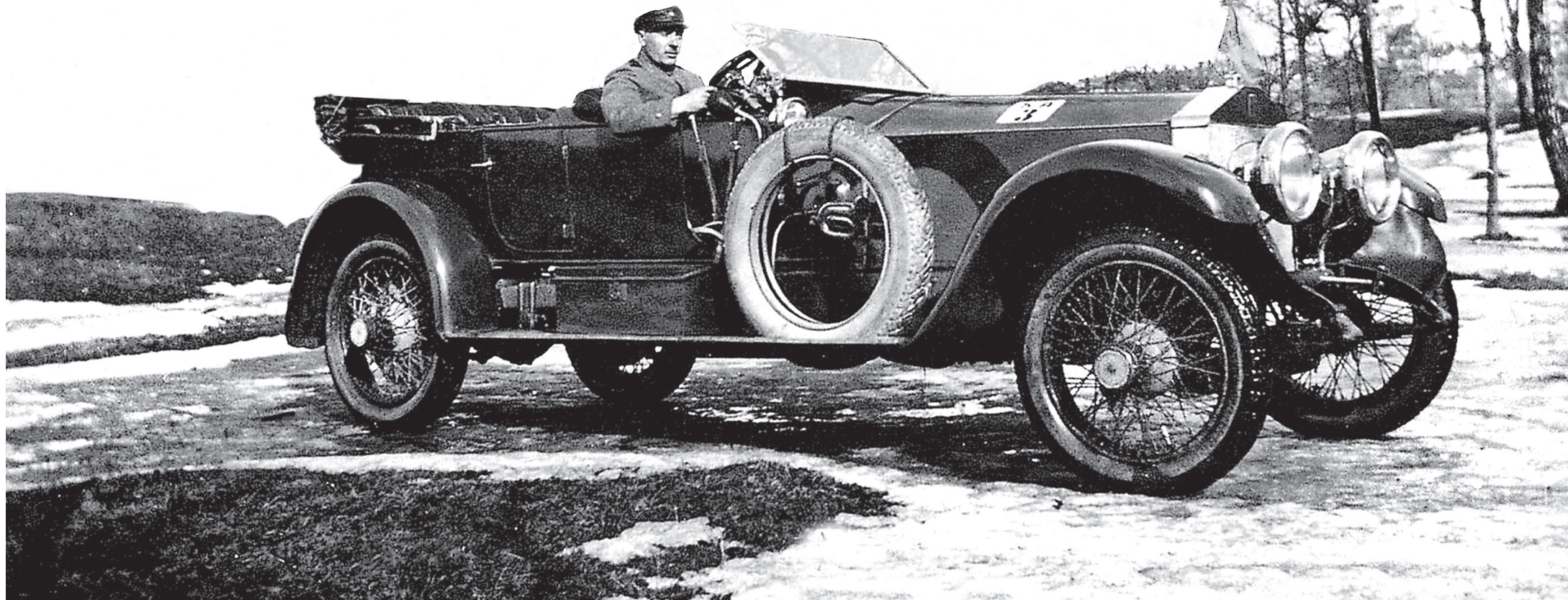
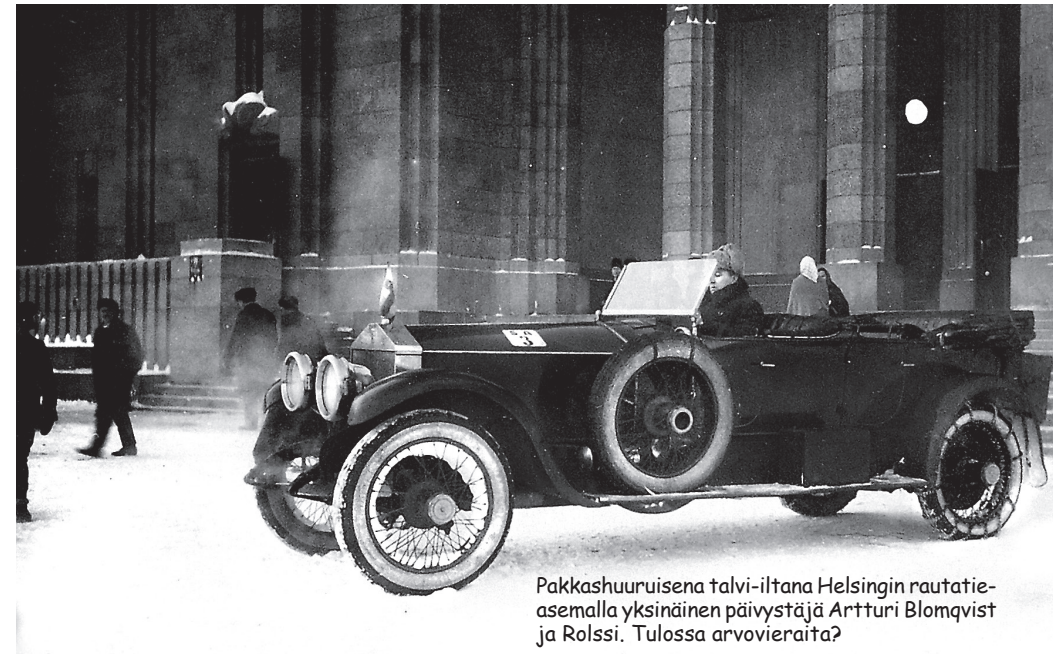


Rolls-Royce 1915 ”Hopeahaamu”

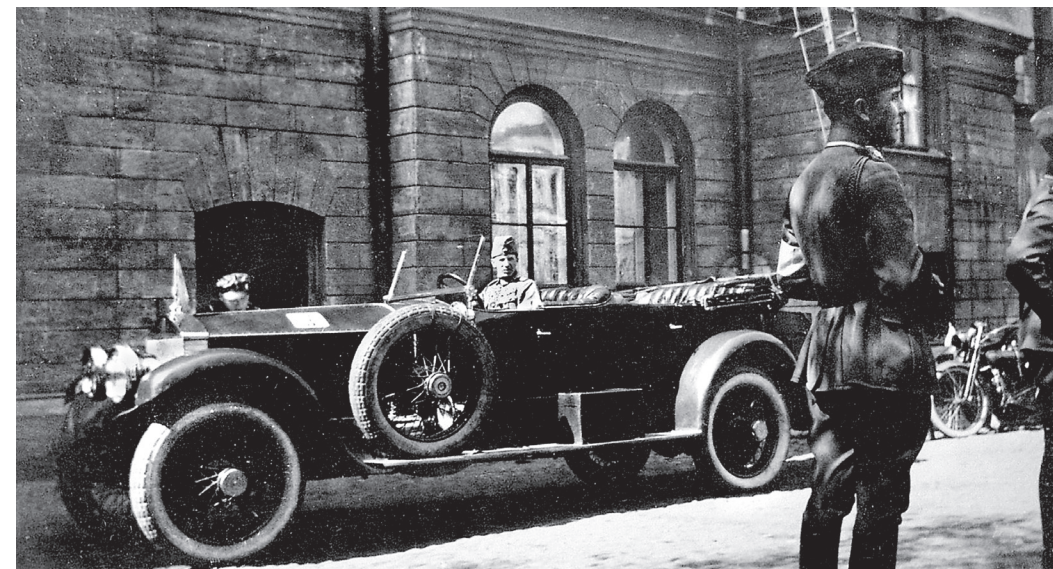
Kerromme seuraavilla sivuilla 100-vuotiaan Suomen armeijan Autojoukkojen alkuvuosista vallankumouksen ilmapiirissä. Tarinamme pääosissa esiintyvät ensimmäisten Autojoukkojen käynnistäjä jääkärieverstiluutnantti Carl Lennart Nordensvan oivallisine miehistöineen sekä usean tarinan kohde Autojoukkojen haltuun saatu Rolls-Royce Silver Chost ”Hopeahaamu”.



Teksti: Kalevi Karusuo
Kuvat; Marianne Nordensvan ja K. Karusuon arkisto



Pakkashuuruisena talvi-iltana Helsingin rautatieasemalla yksinäinen päivystäjä Artturi Blomqvist ja Rolssi. Tulossa arvovieraita?



Majuri Nordensvan ja ”komentorollssi”. Joukkojen katselmus paraatikentällä Katajanokalla.

Suomen armeijan autojoukkojen ”lippulaiva” Rolls-Royce 40/50 Silver Ghost ”Hopeahaamu”, alusta no 27-CB Alpinen Eagle. Korirakentaja on Barker & Co ja se on tyypiltään ”Torpedo Type Open Tourer” Auto oli alunperin toimitettu tehtaalta venäläis-kiinalaisen pankin johtajalle, kenraalimajuri Davidoffille Pietariin 1915.

Lokakuun vallankumouksen aikana auto kulkeutui tuntemattomalla tavalla Suomen puolelle. Epäillään, että pankkiiri Davidoff olisi siirtynyt Terijoen kautta Suomeen, jättänyt autonsa tänne ja jatkanut matkaansa länteen, turvallisempiin maisemiin.

Kuinka se sitten joutui Autojoukkojen (silloin vielä Yleisesikunnan Autokomennuskunta) haltuun, siitä on useampikin tarina. Seuraavan - todennäköisesti oikeimman - Nordensvanin tytär Marianne kertoi tavatessamme 1988, kun hän lainasi isänsä armeija-ajan valokuva-albumin, jossa

on lukuisia kuvia armeijan alkuajan autoista, mm. Rolls-Roycesta eri tehtävissä. Marianne muistaa isänsä kertoneen asiasta: *”Perustettavia SA-autojoukkoja kootessaan Vapaussodan jälkeisenä aikana 1918 isä joutui Turun satamassa erikoiseen tilanteeseen, jossa ryhmä punakaartilaisia oli pakkaamassa Rolls Royce -autoa valtavaan puulaatikoon. Punaiset olivat saaneet sen käsiinsä ja arvokasta autoa oltiin ilmeisesti lähettämässä maasta pois, vaikea arvata minne?*

Isän onnistui miehineen nopealla offensiivilla takavarikoida ”paketti” oikealle puolelle ja näin Autojoukot sai edustavan ykkösauton, joka sitten jäi isän esikunta-autoksi.

Marianne muistaa isän kertoneen myös, kuinka autolla oli kova kysyntä erilaisiin ”virka-ajoihin” – vähän liikaakin, isä oli harmitellut:

”Isä keksi vaihtaa renkaiisiin pari vuotavaa venttiiliä, silloin kun lainaaja ei ollut mieleen. Ilman hankkiminen renkaiisiin oli tuohon aikaan paljon vaike-

ampaa kuin nykyisin, varsinkaan kun se ei siellä pysynyt. Muutaman rengassavotan jälkeen auton lainailu rauhoittui merkittävästi. Varsinaisia virka-ajoja varten venttiilit tietysti vaihdettiin ja ajot sujuivat ”ylättäen” ilman ongelmia. Autolla kuljettiin tarkastusmatkoilla paljon eri varuskunnissa ympäri maata. Autoa käytettiin usein armeijan korkeimman johdon kuljetuksissa. Isä kehui kuskanneensa joskus kenraali Mannerheimiäkin. Kuljettajana, silloin kun isäni ei itse ajanut, oli yleensä vääpeli Blomqvist tai kersantti Jäppinen.”

Uskottavalta kuullostaa myös 1980-luvulla kerrottu versio aiheesta: *”Lahden kaupungista keväällä 1918 käytyjen taistelujen aikana auto jäi valkoisten sotasaaliiksi, minkä jälkeen se päätyi Helsinkiin ja luovutettiin maassa olleiden saksalaisten joukkojen ylipäällikön, kenraali Rüdiger von der Goltzin käyttöön, joka luovutti sen takaisin suomalaisilla maasta poistuessaan.”*

Edellämainitusta Rollsin vaiheesta en ole löytä-

nyt mitään mustavalkoista, mutta sen sijaan SA-dokumentteja tutkiessani löysin Lahden ”motista” valkoisten haltuun 1918 joutuneen kirjavan kokoelman erimerkkisiä autoja. Joukossa mm. Adler, NAG, Martini, Swift, Hupmobile, Horch, Cyclecar, Opel, Hansa, Delanay-Belleville ym. Mutta yhtään merkintää ei löytynyt Rolls-Roycesta. Sotasaalisautot Lahdesta luovutettiin Armeijan Uudenmaan Insinööriesikunnan Autovarikolle (SA-Autojoukkojen silloinen nimi).

Tapasin Nordensvanin hänen kotonaan Tammissaareissa osallistuessani venekilpailuihin kesällä 1967. Tiesin ja tunsin hänen taustansa monipuolisena autoalan monitoimena ja autourheilijana. Jutustellessamme hän kertoi sotilasuransa loppuvuosista ja siitä, kun hän oli sisällissodan taistelujen jälkeen toimi Yleisesikunnan etappitoimistossa, missä hänen tehtävänään oli valmistella ja suunnitella moottoritoimien joukkojen perustamista. Vahinko vain, etten osannut vielä tässä vai-



heessa johdatella keskustelua myöhemmin kuu-luisuutta saaneeseen Rolls-Royceen, enkä myös-kään hänen yllättävään sotilasuransa lopettami-seen ja autokauppiaksi ryhtymiseen.

Nordensvan muisteli: *"Autojoukkojen perustami-nen ja alkuvuodet oli värikäs aikajakso elämässäni. Minusta tuli kokopäivätoiminen automies. Sain kier-rellä monissa kansainvälisissä autonäyttelyissä etsi-mässä armeijalle sopivaa kalustoa tsaarin armei-jalta takavarikoitujen rippeiden jatkoksi. Vaikeinta niissä salaisissa olosuhteissa oli varikkotilojen löytä-minen pääkaupungista, kun autoja alkoi jo olla. Jat-kossa tiloja alkoi löytyä, mutta ne olivat hajallaan eri puolilla Helsinkiä. Olimme Turun ja Uudenmaan ka-sarmeilla ja Hankkijan talossa. Bensiinivarasto oli Seurasaassa. Onneksemme saimme tilavan auto-hallin Kaartin maneesista. Valitettavasti alkuaikoina kuljetustehtäviä rajoitti myös ankara bensiinipula. Tosin minua hämmästytti ja harmitti ylemmän ta-hon joskus omavaltaiset autojen käyttöönottovaa-timukset. Näitä oli haitaksi asti. Varsinkin kun meillä oli turhan tiukka ohjeistus autojen käytöstä, jokai-sesta kuljetuksesta oli tehtävä erillinen anomus so-taministeriön yleisesikuntaan.*

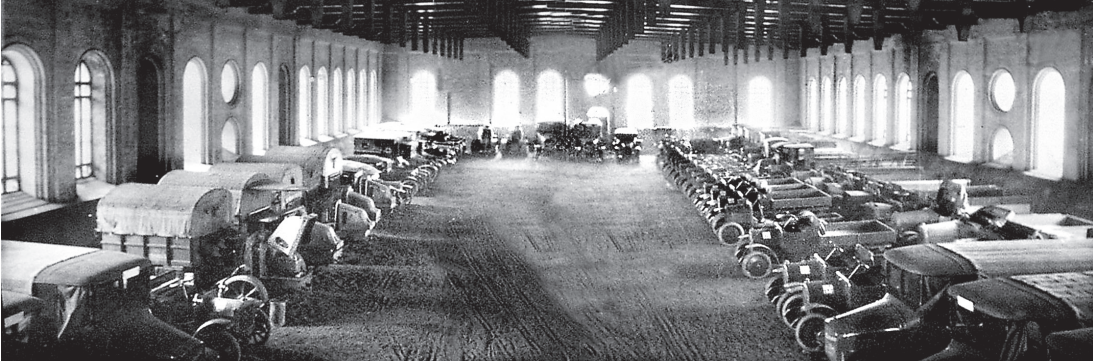
Vaikeata oli myös koulutuksen käynnistäminen, kun kyseessä oli aivan autoalaa tuntemattomat no-viisit. Onneksi olin saanut rakennuttua ympärilleni uskomattoman joukkueen, jota ilman ei toimintaa olisi saatu kunnolla käyntiin. Erikoisesti muistan Toivo A. Niemisen, vääpeli Artturi Blomqvistin usko-mattoman monitaiturin, kapteeni F. Timgrenin, huippukuljettaja kers. Jäppisen. Myös kouluttajiksi värväämäni taitavat ammatillaiset Arvid Kronströ-min sekä jääkäriväinrikki Edvin Lundellin.

Tunsin myös onnistuneeni tehtävässäni lähestyt-tyäni monia maan suuryrityksiä ja saimme lahjoi-tuksina tai lainaksi lisää autokalustoa, joihin oli li-säksi nolona pyydetävä myös bensiiniä. Onnis-tuimme saamaan myös valtiolta määrärahaa omiin auto-ostoihin, joista merkittävin oli Oy Alftan Ab:n toimitusjohtaja Allan Rönholmin kanssa tehty en-simmäinen autokauppa."

Pöytäkirjojen ja kaupparekisterin kertomaa

Saamieni Alftanin arkistopöytäkirjojen mukaan täällä toimineen Saksan armeijan Itämeren divisi-onan poistuessa maasta, heidän autovarastos-taan myytiin iso osa Alftanille. Myyjän edustajana kaupassa toimi senaikainen kapteeni Hans Koch/ Deutscher General in Finnland. Alftan osti kalus-toa 272 700 markalla. Kauppaan kuului mm. 5 Benz-, 2 Mercedes-, 3 Adler- ja 4 Stoewer-henkilö-autoa, 3 Audi-ambulanssia sekä 3 Daimler-, 1 Benz-, 10 Mannesmann Mulag- ja 15 Presto-kuor-ma-autoa, yhteensä 47 autoa. Pöytäkirjan mu-kaan kalusto myytiin heti edelleen 453 442 mar-kasta SA:lle.

Tästä käynnistyi Alftanin ja SA:n yhteistyö. Nor-densvanin johtamalle Suomen armeijan autojou-koille uudeksi peruskalustoksi 1920 Alftan myi vielä Fiat 15 Ter kuorma-autoja. Näitä toimitettiin

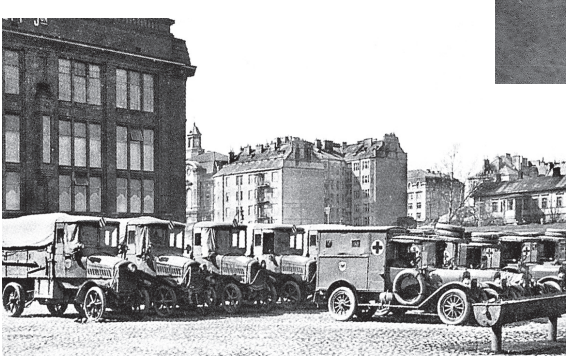


Kaartin maneesista Autojoukot saivat hienon autohallin 1920.

Uudet Benz- (20) ja Daimler-Mercedes- (10) kuorma-autot katselmuksessa 1921.

Kirjava autorivistö Katajanokalla.

Saksalaisten joukkojen Mannesmann-Mulag kuorma-autoja ja Audi-ambulansseja Nikolajeffin autopalatsin edessä v. 1918.



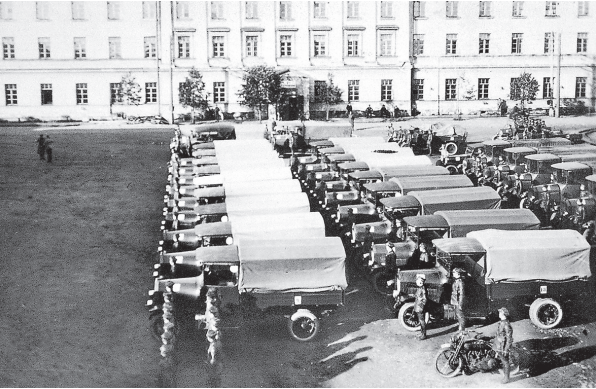
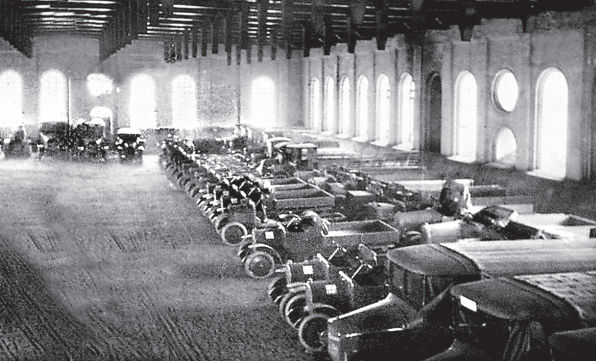
25 kpl. Lisäksi armeijalle toimitettiin Fiat Tipo 5-, Fiat Typ 501- ja Fiat Typ 510 -henkilöautoja.

Hans Koch jäi Suomeen

Kapt. Adolf Hans Koch loi Alftan-kaupalla perus-tan tulevalle ja näyttävälle uralleen helsinkiläi-sessä autokaupassa. Hänelle oli kehittyi valmis suunnitelma tulevaisuudestaan ollessaan vielä Saksan armeijan Itämeren divisioonan autojou-koissa komentotehtävissä. Armeijan autokaup-poja tehdessään Koch oli kokenut Suomessa val-litsevan valtavan puutteen autoista ja näki siinä mahdollisuutensa.

Itämeren divisioonan autokalustosta tehtiin kauppa suomalaisten kanssa muutamilla tahoilla Alftanin lisäksi kanssa. Hans Koch oli välittäjänä useimmissa kaupoissa.

Yllätys oli se, kun kaupparekisteri kertoi pian hä-nen jääneen Suomeen ja perustaneen ensimmäi-sen autojen ja autoalan tarvikkeiden maahan-tuontiyrityksensä Hans Koch & Co Oy:n kumppa-ninsa Paul Nordgrenin kanssa. Yritys aloitti Poh-joisrannassa kesällä 1919. Hans Koch oli Suomen ensimmäinen Chrysler-, Mannesmann Mulag- ja Harley Davidson -maahantuoja. Kauppaa tehtiin muillakin laatumerkeillä vuoteen 1927.

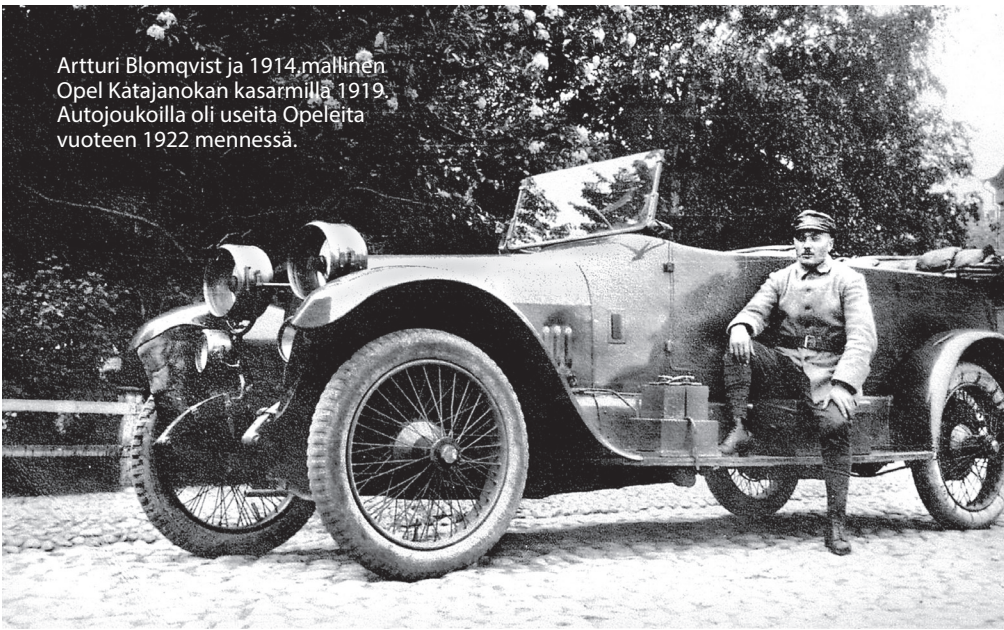


Helsingin Etapista Autopataljoonaksi

Autojoukkojen perustaminen juontaa juurensa vapaussotamme verisiltä alkuajoilta. Helsinkiin perustettiin helmikuussa 1918 Helsingin Etappi -niminen järjestö, jonka yhtenä osana toimi Autokomennuskunta. Osastolla oli Helsingin valtauksessa noin 10 autoa, jotka yksityiset henkilöt olivat luovuttaneet sotatoi-miin.

 Etapin toiminta oli täysin

Kuljettajille kuului myös kunnan varusteet. Ajo-asuna oli kokonahkainen tyylikäs ajoasu koppalak-keineen, varrelliset ajo-hanskat ja tietysti nahka-saappaat. Pientä auton-kuljettajajoukkoa alettiin kutsua varsinaiseksi eliittijoukoksi autojen ja asusteiden vuoksi. Asialisia vaatteita tarvittiin, sillä suuri osa autoista oli vielä alkuaikoina avo-ohjaamoilla varustettuja eikä lämmityslaitteita ollut.



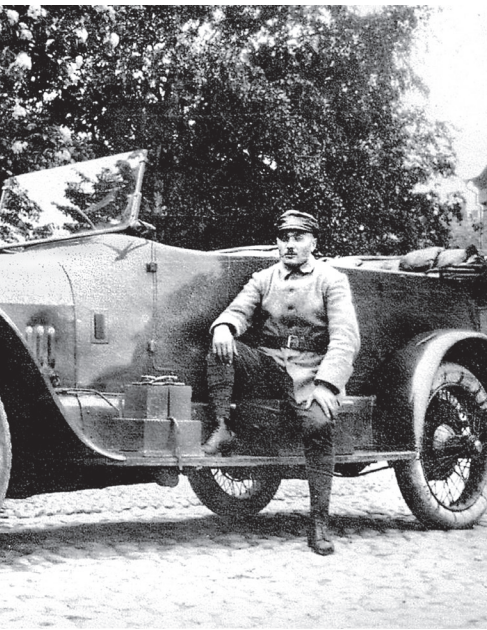
salaista, sillä Helsingihän oli venäläisten hallin-nassa.

 Autokomennuskunnan päällikkönä toimi silloi-nen filosofianmaisteri Toivo Tarjanne. Hän oli myös muutamat vuodet Korpivaara & Hallan hal-lituksen jäsen ja myös sen puheenjohtaja. Tar-janne tunnetaan myöhemmin korkeimman oi-keuden presidenttinä.

 Helsingin valtauksen yhteydessä Helsingin Etappi saattoi ryhtyä toimimaan julkisesti. Sen en-simmäisenä majapaikkana oli Suomalainen lyseo, josta se pian siirtyi Palokunnan taloon Hakasal-men kadulle. Samassa yhteydessä autokomen-



Delanay-Belleville 1913-mallisia autoja oli Autojoukkojen hallussa kolme. Kaksi venäläisiltä takavarikoituja ja yksi lahjoitettu. Delanay-Belleville oli tsaari Nikolai II suosikkiauto, näitä oli hovissa useita. Ylh. Nikolai II vierailulla Suomessa marraskuussa 1915.



nuskunta sai ajoneuvotäydennystä 23 yksikköä, lähinnä sotasaalis- ja takavarikkoautoina sekä lah-joituksina, esimerkkeinä Alexander Casimir Ehrn-rootin 6-paikkainen 35 hv Pierce-Arrow ja Saaren Kartanolta Mäntsälästä de la Chapellelta saatu Stoewer.

 Toukokuun 1.1918 komennuskunta muuttui **Armeijan Uudenmaan Insinööriesikunnan Au-tovarikoksi**. Tällöin katkesi yhteys Etappiin, joka vapaussodan jälkeen lopetettiin kokonaan.

 Moottoriajoneuvojen käyttötarve oli ilmennnyt armeijassa jo ennen autojoukkojen perustamista. Silloin saatavilla olevan kaluston käyttöä rajoi-tettiin ankanan polttoainepulan vuoksi jopa niin runsaasti, että vain 20 armeijan vastuullisinta pääl-likköä tai esikuntaa sai oikeuden käyttää mootto-riajoneuvoja.

 Ja pian joukot nimettiin taas uudestaan. Heinä-kuussa 1918 muodostettiin **Yleisesikunnan Auto-**



Värvätyinä kersanttina aloittanut, vääpelin vakansilla sotilasvirkamiehenä jatkanut Artturi Blomqvist ja 1000 cm³ Typ 61 Twin Harley Davidson SA-1 olivat erottamaton parivaljakko Autojoukkojen alkuvuosina. Artturi kuului Nordensvanin esikuntaan tärkeimpänä miehenä ja oli Autojoukkojen voimahahmo. Artturi Blomqvist oli mestarillinen autonkäsittelijä ja tekniikan tuntija. Hän vastasi myös koulutuksesta ja ajokorttitutkinnoista. Blomqvist kuului lisäksi maan ykköskilpamoottoripyöräilijöihin. Hän voitti rankan, 700–740 km pitkän Päijänteen ympäriajon eli ”Päitsin” Harley Davdison -pyörällä neljänä vuonna, 1928, 1930, 1932 ja 1933. Hän sai kolmen voiton jälkeen omakseen arvostetun kiertopalkinto ”Päijännekilven”. Kunniakas tehtävä Artturi Blomqvistille oli komennus suorittamaan Suomen rauhanneuvottelukunnan kuljetuksia Tarttossa 1920. (Tartton rauha)

komennuskunta. Jääkärikapteeni Lennart Nordensvan määrättiin tekemään suunnitelmat varsinaiseksi armeijan autojoukkojen perustamiseksi ja tärkeän koulutuksen aloittamiseksi. Hän laati sotamisteriölle kolme erilaista Autokomennuskunnan organisaatioehdotusta, joista yksi hyväksyttiin ja toiminta alkoi Yleisesikunnan Autokomennuskuntana, johon koottiin kaikki armeijan moottoriajoneuvot, ja jonka alaisuuteen kuuluivat kaikki maan sotilasautohallit. Pian Autokomennuskunta joutui luopumaan nimestään ja jatkettiin uudessa muodossa.

Suomen armeijan autojoukot

Sotaministeriön käskyllä N:o 42/19 (20.1.1919) määrättiin perustettavaksi **Suomen armeijan autojoukot**, joihin kuului esikunta, varikko, korjauspaja ja ohjaajakoulu. Autojoukot muutti tukikoh- taansa vuoden aikana Runeberginkatu 3:een, Tu- run kasarmiin ja lopuksi Uudenmaan kasarmiin Maneesikadun varrelle.

Vahvuus oli 5 upseeria, 17 aliupseeria ja 64 miestä. Ensimmäiseksi komentajaksi määrättiin kapteeni C.L. Nordensvan. Miehistö muodostui varsinaisesti entisistä etappilaisista, joille sotilaiksi nimittäminen tuotti aluksi vaikeuksia.

Miehistötäydennykset alkoivat pian vapaaeh- toisiin varusmiehin, jotka olivat Teknillisen korkea- koulun opiskelijoita, ja jotka samalla kävivät edel- leen koulua. Kutsunnan kautta tulivat ensimmäi- set 223 miestä vielä saman vuoden lopulla. Nyt al- koivat autojoukoissakin sotilaallisemmat ajat.

Kuljettajakoulutus aloitettiin Autojoukoissa pe- rustamisvuoden keväällä 1919. Aluksi kuljettajia koulutettiin pieniä määriä ja heille opetettiin lä- hinnä ajotaitoa. Opettajina ensimmäisillä kurs- seilla olivat pääasiassa Helsingin etapin vanhem- mat autonkuljettajat.

Ensimmäiset kurssit kestivät vain viikon, joten ajoneuvon rakennetta ja huoltoa ei ennätetty opettaa. Autontarkastaja vääpeli Artturi Blom- qvist otti tutkinnot vastaan ja hyväksyi kurssilaiset armeijan kuljettajiksi.

Toukokuussa 1919 ilmoitettiin käytössä olevan 39 henkilöautoa, 23 kuorma-autoa ja 13 sairaau- toa. Syyskuussa ostettiin ensimmäiset uudet ajo-

neuvot, 6 Scania-Vabis- ja 2 Castor-autoa ja muuta- mia Exelsior-moottoripyö- riä.

Autojoukkojen alkuvuo- sien autokanta kasvoi hi- taasti ja rakentui varsin kir- javasta ja osittain täysin palvelleesta ylijäämäkalus- tosta. Autohistoriallisesti se sen sijaan oli varsin mie- lenkiintoista ja harvinaista. Suurin osa oli venäläisiltä takavarikoituja, osa saatu saksalaisilta, ruotsalaisilta ja yksityisiltä tahoilta. Li- säksi se koostui sotilaskäy- töön aivan liian yllellisistä malleista, joita oli takavari- koitu tsaarin armeijan esi- kuntajoukoilta.

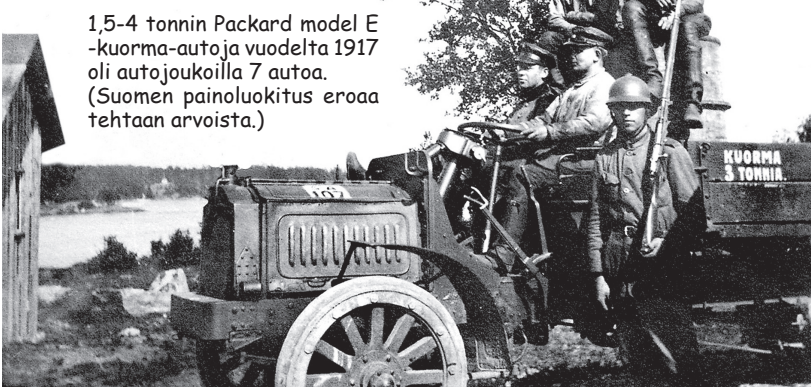
Lukuisat näistä autoista oli Ensimmäisen maail- mansodan alussa 1914 os- tettu Suomesta Venäjän armeijalle. Nikolajeff Jr. teki siihen aikaan tuottoisaa kauppaa Pietariin.

Autoja oli 19 eri merkkiä, joukossa mm. Case, tsaarin suosikkiauto, loistokas De- launay Belleville, Detroit- er, useita Fiateja, Locomobile, Minerva, Mors, Opeleita, pari Packardia, Stuz, Tal- bot, Rolls Royce, Vauxhall, Varren. Kuorma-autoja oli 17 valmistajan tuotteita: Audi (ambulansseja), Belsize, Berliet, Castor, Federal, Locomobile-Riker, Mannesmann, Mannesmann Mulag, Mulag, Vo- mag, Daimler-Mercedes, Benz, Packard, Peerless, Rochet-Schneider, lempinimeltään ”neekeri”, Sca- nia Vabis, Spyker, Sterling, Vulcan, White. Joitain merkkejä oli useitakin. Moottoripyöriä oli 9 eri merkkiä.

Mallistokirjo tuotti suuria vaikeuksia ajoneuvo- jen pitämiseksi kulussa, koska jo pelkästään va-



3-tonnin 4-syl. Locomobile-Riker -kuorma-auto 1914 (SA-11). Autosta puuttuu ajovalot ja avohyttikate. Näitä saatiin 6 kpl sotasaaliina.



raosahuolto oli välillä ylivoimaista, eikä huolto/ korjausohjeita ollut. Esimerkiksi kaksi Packardin 12-sylinteristä loistoautoa oli melkoisia kummajai- sia. Niitä ei tarvinnut kammesta käynnistää, kuten muita. Niissä oli sähkötoimiset käynnistimet ja paljon muita erikoisuuksia. Karbidilyhtyjen kanssa pulaaminen oli myös hankalaa, kunnes saatiin karbidikehittämöiden tilalle AGA:n asetyleen- kaasusäiliöt.

Ongelmatonta ei ollut aina kaluston kuljettami-

nenkaan. Eräskin marraskuinen 1919 Autojouk- kojen päiväkäsky n:o 233, määräsi näin:

”Koska Mannesmann-Mulag vaunuihin ei ole vielä saatu kumipyöriä ja ne tavallista suuremmalla tärinällä aiheuttavat ajovalojen sammumisen, tulee autonohjaajien pyrkiä suorittamaan ajot valoisaan aikaan.”

Omat vaikeutensa oli ajojen suorittamisessa pääkaupungissa. Näistä rautapyöräisistä autoista oli monenlaista muutakin harmia. Silloinen au- tontarkastaja Blomqvist kertoo, että liukkaalla ka- dulla pyrki auton etupää varsinkin kaarteissa vä- kisin liukumaan jalkakäytävälle, ja kun etupyörät joutuivat raitiotiekiskoille, luisuivat ne pitkin niitä, kääntelipä pyöriä mihin suuntaan tahansa. Man- nesmann-Mulagien kuljettajien ja raitiovaunun- kuljettajien keskinäiset välit olivatkin tuolloin aut- tamattomasti poikki, sillä raitiotiekiskojen käyttö- oikeudesta oli jatkuvasti erimielisyyttä. Silloin osoitettiin mieltä ajoneuvojen ikkunoista nyrkkiä puiden.

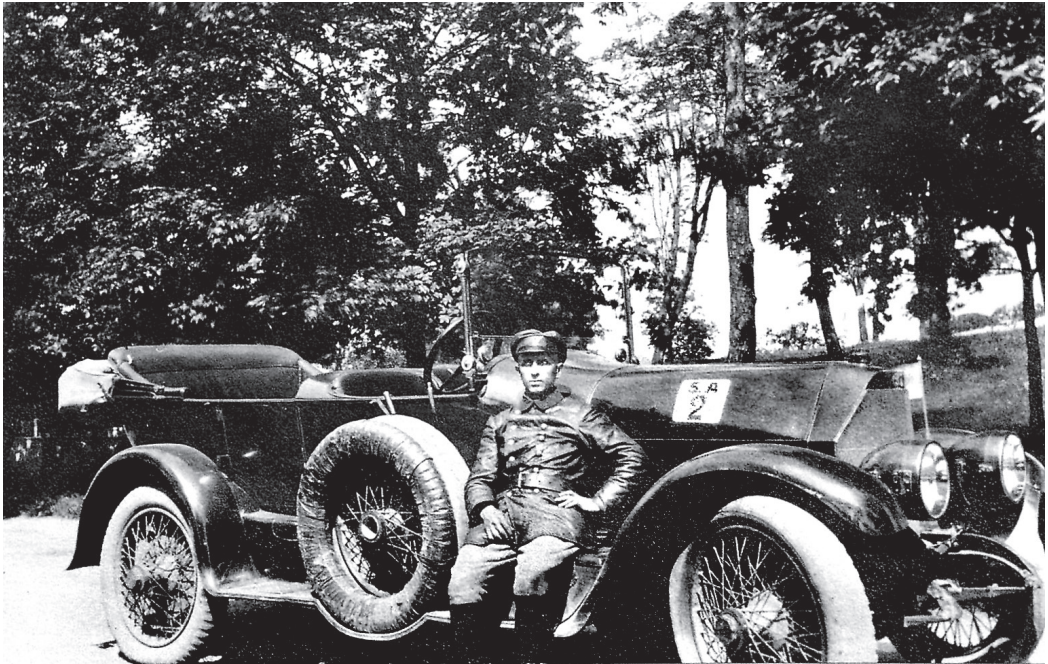
3,5 tonnisten Mulagien kulkua koetettiin peh- mentää liimaamalla pyöriin kuminpalasia ennen täyskumipyöriä.

Autojoukkojen toiminta ei noina aikoina rajoit- tunut yksinomaan puolustuslaitoksen ajoihin, vaan vuosina 1919–20, jolloin maamme syrjäseu- tujen liikenneolot olivat vielä sangen huonot, Au- tojoukkojen etappikolonnat kuljettivat vaikeissa olosuhteissa elintarvikkeita ja sotilasvarusteita Sortavalasta Suojärvelle ja Porajärvelle sekä Rova- niemeltä Inariin. Näissä kuljetuksissa olivat uusien Fiat 15 Ter-autojen kolonnat yleinen näky.

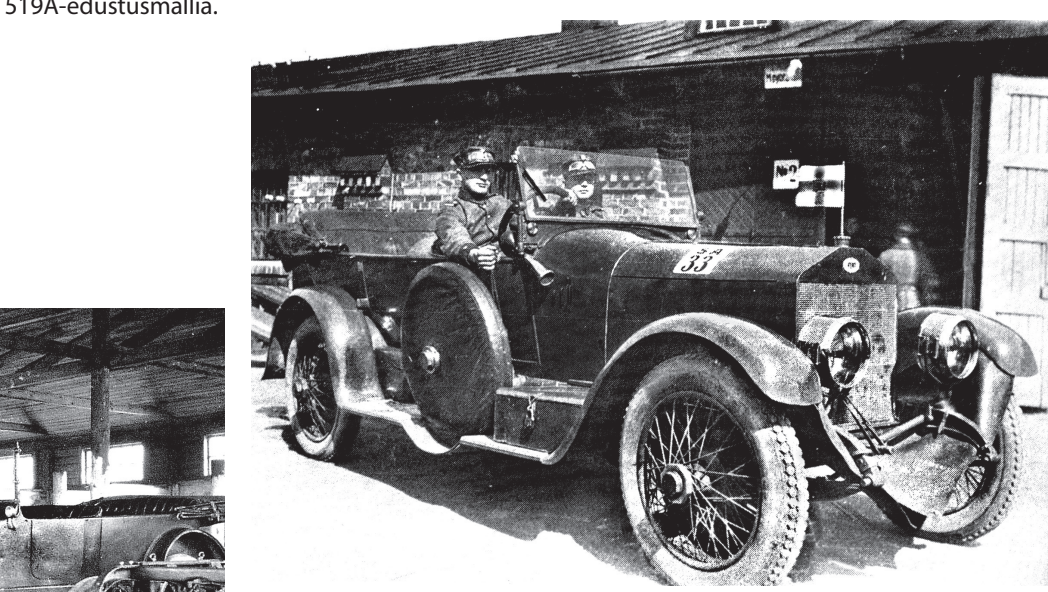
Erikoisempi ja kunniakas tehtävä Autojoukoille ja sotilasvirkamies, vääpeli Artturi Blomqvistille oli komennus suorittaa Suomen rauhanneuvot- telukunnan ajoja Tarttossa 1920.

Suomen autojoukot käsittivät aluksi kaksi komppaniaa, mutta koska kuljetustarvetta tällä määrällä ei kyetty hoitamaan, perustettiin Viipu- riin 3. komppania 10.10.1919. Päälliköksi sinne ko- mennettiin Toivo A. Niemeinen.

Autojoukoissa moottoriurheilulla oli varsin vahva sijansa. Paitsi, että järjestettiin sisäisiä liiken- nekilpailuja niin henkilökunnalle kuin varusmie- hillekin, Autojoukoista osallistui henkilöstöä vaka-



Ylh. ja oik. Kersantti Jäppinen ja Fiat Tipo 5. (SA-2).



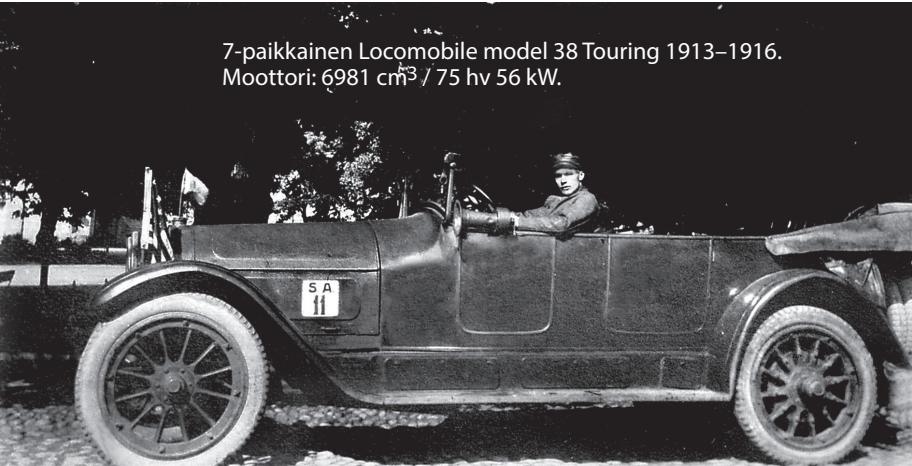
Kersantti Jäppinen ja Fiat Tipo 5 (SA-33)eri korilla tsaarin ajalta 1913-15. Moottori oli 9-litrainen, 4-syl, 50-60 hv, eroja yläkuvien Tipo 5:een olivat jäähdytin, ajovalot ja varapyörät.

Viipurin varikolla edessä Fiat 501, Opel ja Audi ambulanssi.

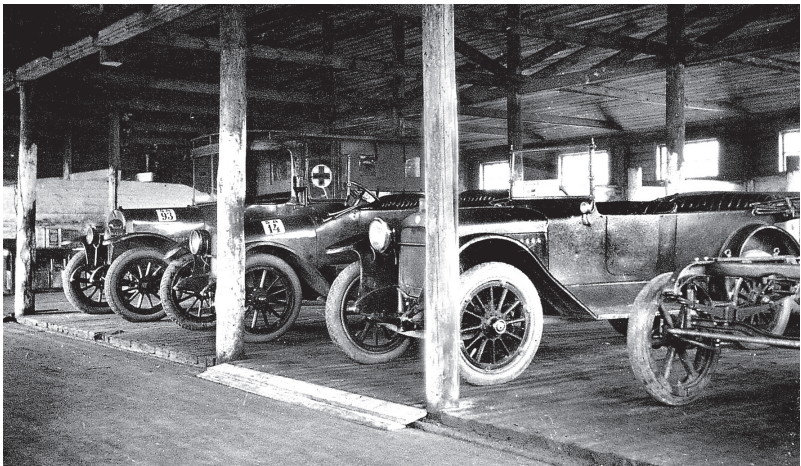


1916 Packard Twin Six (SA-9), moottori 6.9 cm³, 88 hv, Auto varustettu vakiomallista poiketen pinnapyörillä.

Toinen Packard auto oli valtion päämiehen käytössä (SA-1).



7-paikkainen Locomobile model 38 Touring 1913–1916. Moottori: 6981 cm³ / 75 hv 56 kW.





Ounasjoen "autopesula". Autojoukkojen iloiset kuljettajat pitivät autoistaan hyvää huolta. Carl Gustav Bruncrona ja nimikko Ter, SA-145.



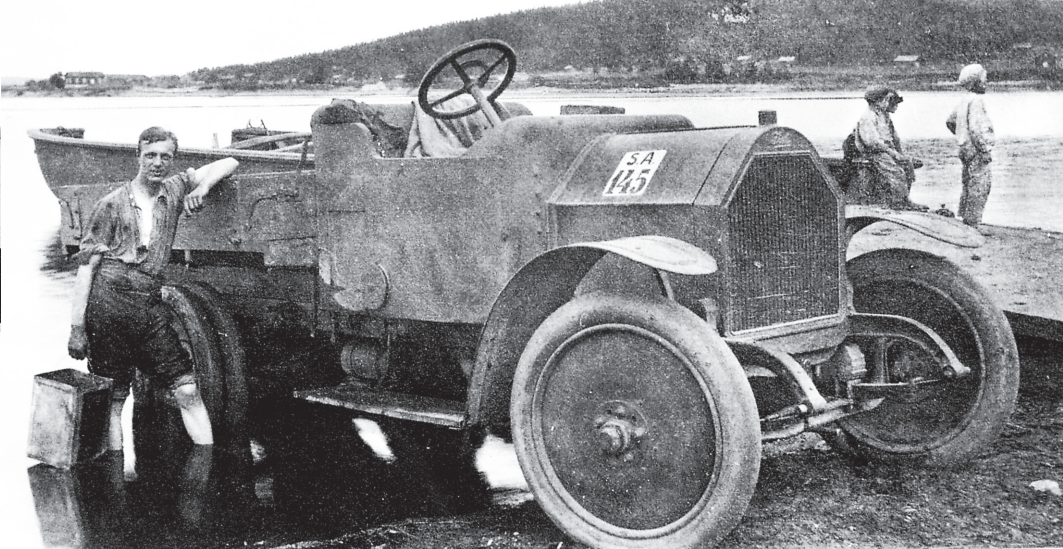
Avustusmatkoilla huoltoa ja remonttia oli tehtävä koko ajan. Kurja tiestö kulutti autoja kohtuuttomasti.



Joskus saattoi käydä näinkin, Ter talviuinnilla.



Fiat 15 Ter -kolonna lepotauolla jossain Karjalan kannaksella.



” Fiat 15 Ter -autot osallistuivat vuodesta 1920 lähtien rankkoihin avustus- ja varustelu-kuljetuksiin. Autojoukkojen etappikolonnat kuljettivat vaikeissa olosuhteissa elintarvik-keita ja armeijan varustelua Sortavalasta Suojärvelle ja Porajärvelle sekä Rovaniemeltä Inariin. Karjalan ja Lapin maisemissa uusien Fiat 15 Ter-autojen kolonnat olivat yleinen näky.



Kolonna Tuuloksenjoella Aunuksessa, joki laskee Laatokaan. Kuormat olivat valtavia olosuhteisiin nähden

vimpiinkin kisoihin. Alkuaikoina pataljoonan komentaja, jo majuriksi ylennettynä, Nordensvan ja autontarkastaja Blomqvist osallistuivat moniin maratonajoihin. Kovimpiin koetoksiin kuului Haaparannan kautta ajettu vaativa Helsinki - Tornio - Tukholma- maratonkilpailu. Herrat voittivat kilpailun vaikka aikaa hukkuu matkalla kolmen ulosajossa loukkaantuneen kanssakilpailijan sairaalakuljetuksiin. Toinenkin pitkä kilpailu käytiin voittoa samalla miehistöllä matkalla Helsinki-Viipuri-Imatra-Lappeenranta-Helsinki. Blomqvist voitti "Harrikallaan" Päijänteen ympäriajot useita kertoja, ja sai arvostetun kiertopalkinto Päijännekilven omakseen 1933, voitettuaan kolmannen kerran Päijänteen ympäriajon. Myös ratakilpailut Suomessa ja Pohjoismaissa on ajettu.

Päijänne ajoihin osallistumista jatkettiin Autopataljoonan lakkauttamisenkin jälkeen Kaartin Pataljoonan automiesten voimin aina 1990-luvulle saakka.

Autopataljoona

Taas oli nimen ja organisaation muutos edessä, sillä 15.11.1920 perustettiin Suomen armeijan autojoukkojen jatkajaksi **Autopataljoona**-niminen yksikkö. Se käsitti esikunnan, kaksi komppaniaa varikkoineen ja korjauspajoineen. Nimenmuutoksen yhteydessä Helsingin kaksi komppaniaa yhdistettiin ja Viipuri muuttui siten 2. komppaniaksi. Helsingin komppaniat sijoituivat Katajannokalle.

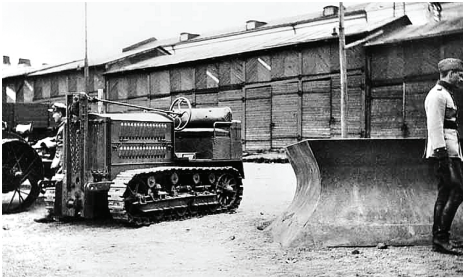
Tässä vaiheessa Nordensvan katsoi palvelleensa armeijaa riittävästi. Siviilissä oli paljon houkutusia päätään nostavan autokaupan parissa.

Mikään yllätys ei ollut se, kun Carl Lennart Nordensvanin lähdettyä armeijan leivistä vuoden 1921 lopulla, hänet nähtiin jo seuraavana vuonna Hans Koch & Co Oy:n hallituksen teknisenä neuvonantajana ja myyntipäällikkönä.

Nyt vahti vaihtui ja Pataljoona sai uuden komentajan marraskuussa 1921, jolloin tehtävään määrättiin jääkärikapteeni J. L. Knaapi. Seuraavat vuodet olivat pataljoonalle sekä henkilö- että kalustovahvuuden aikaa. Kaluston hankinta harkittiin aluksi huolella. Moottoripyöräkantakin uudistui kertaheitolla, kun SOK toimitti armeijalle 75 Harley-Davidsonia, suurin osa Suomessa koottuja.

Kapteeni Knaapen ja jo Nordensvanin aikana autovastaavana toimineen vääpeli Artturi Blomqvistin kanssa kehiteltiin pataljoonan kalustoa vuosittain. Vuonna 1923 järjestettiin autokauppiaille kova tarjouskilpa, jossa eri merkkiset kuorma-autot joutuivat 10 000 km testimatalle.

Kilpailun tulosten perusteella hankittiin 20 Benz- ja 10 Daimler-Mercedes-kuorma-autoa. Jatkossa yhtenäistämistä hieman lipsuttiin ja ostettiin useita eri merkkiä vaunuja, jopa yksi Käytetty Renault FT-17 panssariauto tuli Ranskasta koe-käyttöön. Henkilöautomerkkien lajivalikoima oli todella kirjava. Oli mm. saksalaisia Benzejä, Daimlereita ja Opeleita. Ranskasta ja Italiasta "Fiatteja", "Relluja", "Citikoita". Amerikanautojakin



Yleisesikunnan määrättyä Autojoukoille Viipurin alueelle teiden auraus-tehtäviä niin runsaasti, että siellä oli vaikeuksia niiden toteuttamisessa. Yleisesikunnalle ilmoitettiin, että telaketjutraktorin hankkiminen vanhojen kuorma-autojen tilalle oli välttämätöntä. Muuten ei selvittäisi annetuista auraustehtävistä. Koeajojen jälkeen hankittiin Osakeyhtiö Agrosilta amerikkalainen HOLT 60 -telaketjutractori. Siihen päädyttiin, kun todettiin traktorin jaksavan työntää kärkeäuraa pahoissakin talviolosuhteissa.

Majuri Nordensvan ohjaa 60 hevosvoimaista 5 tonnin HOLT 60 telaketjutraktoria maahantuoja Agros Oy:n koeajotilaisuudessa. Agros oli kiinnittänyt ovelasti omat merkinsä mainostarkoituksella Holtin merkin päälle jäähdyttäjän yläreunaan.

Vuodesta 1928 autotalleihin muutti uusia asukkaita A-Fordien ja Chevroletien yleistessä Autojoukkojen ajoneuvokannassa. Takana näkyvät 5 Locomobile-kuorma-autoa ovat saaneet päällensä hytit ja keulalle ajovalot. Yksi niistä oli tankkiautovarustuksessa.

esiintyi, oli Cadillac, Packardeja, Chevroletteja, Buick, Willys-Knight, Studebaker, Lincoln. Ja viettihän Nordensvanin komentoauto Rols-Roycekin pataljoonassa viimeisiä päiviään ennen ansaitulle levolle pääsyään. "Rolssi" siirtyi vuonna 1930 Sotamuseolle ja siitä tuli Suomen ensimmäinen museoauto.

Knaapen aikaa kesti vuoden 1926 alkuun, jolloin yllättävä poismeno kohtasi majuriksi yleneen komentajan.

Seuraajankin kohdalla pysyttiin jääkäriinjalalla. Jääkärimajuri K.G. Heinrichs siirrettiin Autopataljoonan järjestyksessä kolmanneksi komentajaksi. Raskaskalusto alkoi muotoutua jatkossa Ford- ja Chevrolet-voittoiseksi. Useimmat autot olivat kulkeneet suomalaisten koritehtaiden kautta saaden kotimaiset hytit ja päällirakenteet.

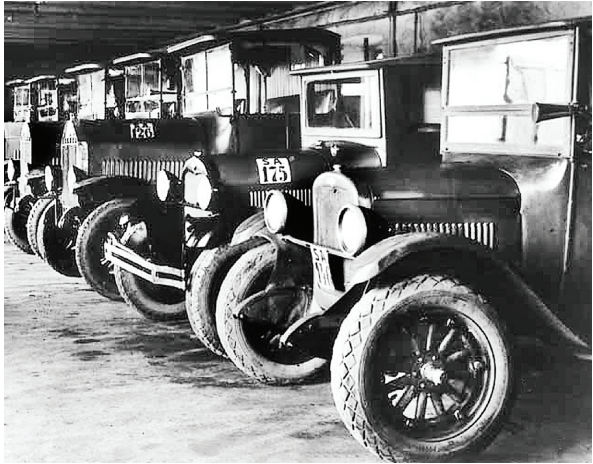
Nyt on kunniakkaan Autopatajoonan vaiheet tässä kerrottu ns. lyhyen kaavan mukaan.

Autopataljoonan vauhti ja kalusto jatkossa vain paranivat. Mutta se on sitten oma juttunsa.

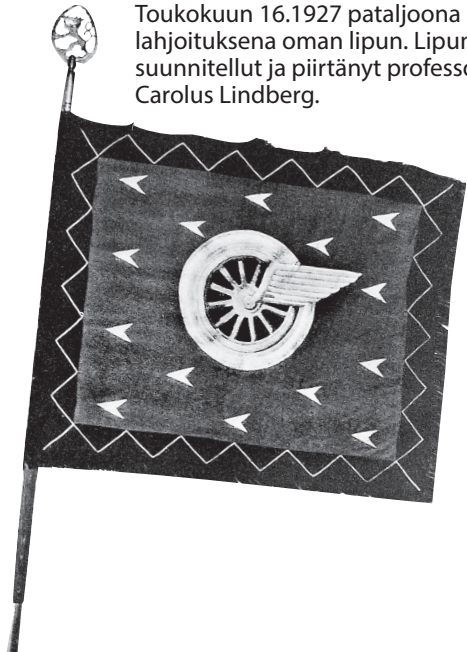
Vas. HOLT-traktori ja Agros-kärkeäura.



Iloisia Viipurin komppanian autojoukkolaisia aurauskomennuksella.



Toukokuun 16.1927 pataljoona sai lahjoituksena oman lipun. Lipun oli suunnitellut ja piirtänyt professori Carolus Lindberg.





Carl Lennart Nordensvan

Jääkärieverstiluutnantti Carl Lennart Nordensvan on piirtänyt monitaitoisena miehenä näkyvän puumerkinsä Suomen autotalan kehitysvaiheisiin maan itsenäistymisestä lähtien.

Vuonna 1892 syntynyt Nordensvan luki ruotsalaisessa normaaliyseossa ylioppilaaksi. Opiskeltuaan jonkin aikaa teknillisessä korkeakoulussa koneinsinööriksi, häneen iskutui jossain osakuntatilaisuudessa voimakas isänmaallisuuden henki, ja hän päätti lähteä jääkärikoulutukseen Saksaan. Täällä hän liittyi Pfadfinder-jääkärikurssiin.

Saksassa 27. Jääkäripataljoonassa hän otti osaa muutamiin asemasotiin ja toimi räjähdystekniikka- ja moottoripyöräkurssien opettajana. 1917 hän palasi kotimaahan ja joutui heti vapaussodan pyörteisiin. Johdettuaan menestyksellä pioneeri-joukkojaan sotatoimissa, hän alkoi sen jälkeen kerätä mainetta ja kunniaa armeijan ensimmäisten autojoukkojen perustajana ja päällikkönä.

Armeijasta erottuaan 1921 hän toimi autoliike Hans Koch Oy:n johtokunnan teknisenä neuvonantajana ja myyntipäällikkönä vuoteen 1926. Hän kuului myös autoliike Auto-Vian perustajiin, toimien yrityksen toimitusjohtajana vuoteen 1929, ja hieman myöhemmin Kelton Oy:n hallituksen puheenjohtajana. Näissä kaikissa yrityksissä hänen ”oikeana kätenään” toimi Toivo A. Nieminen, Laatuvaunu Oy:n tuleva perustaja. (Nieminen oli jo 1918 Autojoukoissa Nordensvanin alaisena kouluttamassa ensimmäisiä autosotamiehiä, ja sen jälkeen Autopataljoonan Viipurin autovarikon 2. päällikkö)

Jälleen kerran saatiin huomata autokauppiaan ansioituneen myös menestyksekkäänä moottoriturheilijana. Everstiluutnantti Nordensvan tuli tunnetuksi lukuisten rata-ajojen, ennätyskokeiden ja maantiekilpailujen voittajana 20-luvulta lähtien. Toivo A. Nieminen nähtiin useimmiten Nordensvanin kakkoskuljettajana. Kohokohtia oli myös vuoden 1935 Monte Carlo ralli, jossa mukana olivat helsinkiläisen autokaupan tekijämiehet C.H. Wrede (Metro-Auto) ja E. Packalen (Auto-Bil) autokuntineen ja pari muuta suomalaista joukkuetta.

Nordensvan oli myös innokas järjestömiehes. Hän toimi pitkät ajat Suomen Automobiiliklubin kilpailujaoston jäsenenä ja puheenjohtajana, ja oli vuonna 1921 puuhamiehenä perustamassa Helsingin (Suomen) Moottoripyöräklubia. Mukana 15 perustajajäsenen joukossa olivat mm. entinen aseveli autojoukoista, ltn. Aarne Ilander, autokaupanpiiristä, ltn. Paavo J. Heikkilä (Finlandia-auto) ja samana vuonna Autola Oy:n perustanut Kuno K. Kinnunen. Vuosina 1927-28 HMK:n puheenjohtana toimi Nordensvanin hyvä ystävä, autojoukoista majuriksi ylennyt Frithiof Timgren.

Lempinimen ”Automajuri” saanutta Nordensvania haastateltiin jatkuvasti julkisessa sanassa, kun autoista oli kysymys. Hän antoi myös aktiivisesti oman panoksensa kynämiehenä. Jo 20-luvulta lähtien hän kirjoitti mm. Suomen Kuvalehteen artikkeleja autonäyttelyistä ja muusta autoiluun liittyvästä. Myös Moottori/Motor julkaisi hänen asiapitoisia juttujaan.

Nordensvan esiintyi 1926 Suomen ensimmäisen autonäyttelyn avajaisissa pitämällä esityksen aiheesta: ”Auton murroskausi maassamme.”

Nordensvania voidaan pitää ensimmäisenä alan kirjoittajana, joka koeajoi uusia autoja ja laati niistä asiantuntevia raportteja tiedonjanoisille lukijoille.



Nordensvan ajoi kilpaa Chryslerillä.



C. L. Nordensvanin Marianne tytär muisteli isänsä autojen parissa viettämää elämää. Hopeinen sikarirasia on isän voittopalkinto Puijon mäkiajoista.

Sodan aikana hän vaikutti puolustusvoimissa teknisenä autoalan asiantuntijana, ja joutui tekemisiin usein helsinkiläisten automiesten, Niilo Tammilehdon, SPJ:n, O. R. Itkosen ja kumppanien kanssa, jotka palvelivat autovarikoilla.

Sodan jälkeen, jo reilusti yli 50 vuotiaana, Nordensvan muutti Tammisaareen, koska Siuntion koti oli jäänyt rauhansopimuksessa määritellyn Porkkalan ”vuokra-alueelle” NL:n haltuun.

Tammisaareessa hän perusti neuvostoliittolaisten autojen piirimyyntipisteen, mikä ei tietenkään ollut kaikkien mielestä sopivaa suomalaiselle upseerille ja viholliselle kotinsa menettäneelle miehelle. Lopulta kuitenkin ymmärrettiin, että jotain autokauppiaan oli myytävä, kun länsiautoja ei saanut. Kysymys oli vain kaupasta, ei aatteesta. Etunimi johdannainen Lenni-Auto toimi viisikymmen-luvun puoliväliin saakka. Hän käytti mielellään toista etunimeään toimissaan.

Carl Lennart Nordensvan kuoli Tammisaareessa 23.8.1980.

Nordensvanin joukkue ”keikalla” jossain pohjoisessa. Autokalusto on uudehkoja Fiat 15 TER-autoja. Nordensvan toinen oikealta.

