

Viiksi-Hoppa



2017/3

Hyvät lukijat, tämä on jo kolmas Viiksi-Hopan numero. Kirjoitan edelleen yksityishenkilönä.

Tämän numeron teema on Petsamon valtatie, Karjalan kysymys, mutta muitakin aiheita käsitellään, esim. Muurmannin rata ja Land-lease -sopimuksen merkitys autoteollisuudelle.

Uusimmassa Karjalan kuvalehdessä päätoimittaja Veikko Saksi arvioi että presidentit Trump ja Putin saattavat ryhtyä jakamaan maailmaan etupiireihinsä. Hänen mukaansa Putin on kaiken kokenut KGB-vakooja, (KGB Комитет государственной безопасности СССР, *Komitet gosudarstvennoi bezopasnosti SSSR*). Trump taas on kokematon politiikassa, narsisti ja egoisti ja mutta ei heti tottele Putiinia. Nykyjään Venäjän korkein turvallisuuspalvelu on FSO (Федеральная служба безопасности (Российской Федерации), *Federalnaja služba*. FSO:lla saattaa olla yhteyksiä mafiaan. FSolla on noin 100 000 miestä. Yhdysvalloilla on NSA (**National Security Agency**), sillä on noin 30 000 työntekijää. NSAlla on myös Echelon-puhelinkuuntelujärjestelmä.

Meitä kaikkia on järkyttänyt tapaus jossa pakettiauto ohjasi kohti mopoautoa ilmeisesti itsemurhatarkoituksessa. Huterä mopoauto meni aivan kappaleiksi ja sen nuori kuljettaja ja matkustaja kuolivat. Jos joku haluaa tappaa itsensä, hypätköön vaikka tarpeeksi korkealta tai näin talvella menköön hankeen makaamaan (hypotermia tappaa nopeasti ja suhteellisen kivuttomasti). Myöskään rekkaa päin ei pidä ajaa, siinä on traumaattinen kokemus rekkakuskille.

Tuttavani, vanhempi rouva oli ollut Itäkeskuksessa ostoksilla. Hän kulkee rollaattorilla. Hän oli tilannut taksin, kun hänen lähelle, suorastaan kiinni tuli tumma mies, joka kertoi että hänen kaverilla on taksi ja mennään sillä. Rouva kieltäytyi, mutta mies jatkoi pyytämistä. Onneksi taksi tuli, mies muuttui heti kohteliaaksi. Hän varmaan olisi vienyt rouvan laukun ja ehkä kolkannut rouvan. En toki sano, että kaikki pimeät taksit ja tummat miehet ovat hämäräperäisillä asioilla.

Miksi jotkut autot tankataan oikealta, toiset vasemmalta. Vasemman puolen tankkaus on yleistä Japanissa ja Iso-Britanniassa, oikean puolen muussa Euroopassa ja USAssa. Jos tankkaus suoritetaan esim bensiinin loppumisen vuoksi maantiellä, on turvallisempaa tankata tien reunan puolelta.

Uusin Tekniikka ja Talous (3.3.2017) kertoo autojen tulevista turvatutkista: Auton kulmissa on 4 tutkaa, joilla yhdessä on 360 asteen peittoalue. Kaksi muuta tutkaa auttavat kaistanvaihdossa ja seuraavat takaa tulevaa liikennettä. Tuulilasin yläreunassa on kamera, joka seuraa mahdollisia jalankulkijoita., auton etu- ja takaosassa on 12 muuta sensoria jotka matalissa nopeuksissa havaitsevan jalankulkijan ja muut esteet. Etuosan laserkeilaus näkee kolmiulotteisesti jopa 150 metrin päähän. Kameroita on kaikissa nurkissa. On kehitteillä myös järjestelmä, jolla simuloidaan hirvikolareita. Hirvihän on Suomen vaarallisin eläin. Laserkeilaus on riippumaton ulkopuolisesta valosta, kamerat ovat halpoja, mutta tarvitsevat valoa. Kamerat sopivat tunnistamaan liikennemerkkejä, värejä ja elävät kohteet. Oman auton navi varoittaa vain opeltipoliiseista, automaattisista ylinopeuden kameravalvojista. Kerran on välähtänyt, mutta selvisin varoituksella. Harkitsen peruutustutkan hankkimista. Chryslerin jarruvalojen johdot ovat kuitenkin sen verran lyhyet että asentaminen on haasteellista

Pro-Karelia-liitto vaatii Neuvostoliitolle toisen maailmansodan jälkeen pakkoluovutettujen alueiden, Karjalan kannaksen, Laatokan karjalan, Sallan ja Petsamon sekä Suomenlahden ulappasaarien palauttamista niiden oikeille omistajille. Jos Suomi saisi käsivarren takaisin olisi tavarankuljetus autoilla tai junilla Jäämerelle logistisesti helppoa ja edullista. Siellä olisi myös hyödyllinen nikkeli-kaivos Kolosjoella.

Luovutettujen alueiden palautus ei olisi kenenkään tappio vaan win-win, molemmat osapuolet hyötyvät. Tarkempia tietoja haluavat voi tutustua Veikko Saksin kirjaan Karjalan palautus, Pro Karelia 2005, 221 sivua tai kirjan uudempaan painokseen.



Petsamon valtatiellä kolmikymmentäluvulla

Suomi oli osa Ruotsia, ja vuodesta 1809 autonominen osa Venäjää. Tarton rauhassa (1920) Petsamo liitettiin Suomeen. Petsamon läänin maaherra Helenius oli ottanut yhteyttä Suomen matkailijaliittoon ja Ernst Lampen lähetettiin ottamaan valokuvia. Hankalaa oli matkustus ilman tietä.

Joskus 20-luvulla munkki Parmen hankki Fordin alustan, ja rakensi siitä pajassa auton joka oli kokonaan käsiohjattava. Hän oli nimittäin menettänyt toisen jalkansa. Munkki auttoi poliiseja, kun poliisilla oli vain moottoripyörä. En saanut varmasti selvitettyä onko kuvan auto munkin rakentama:



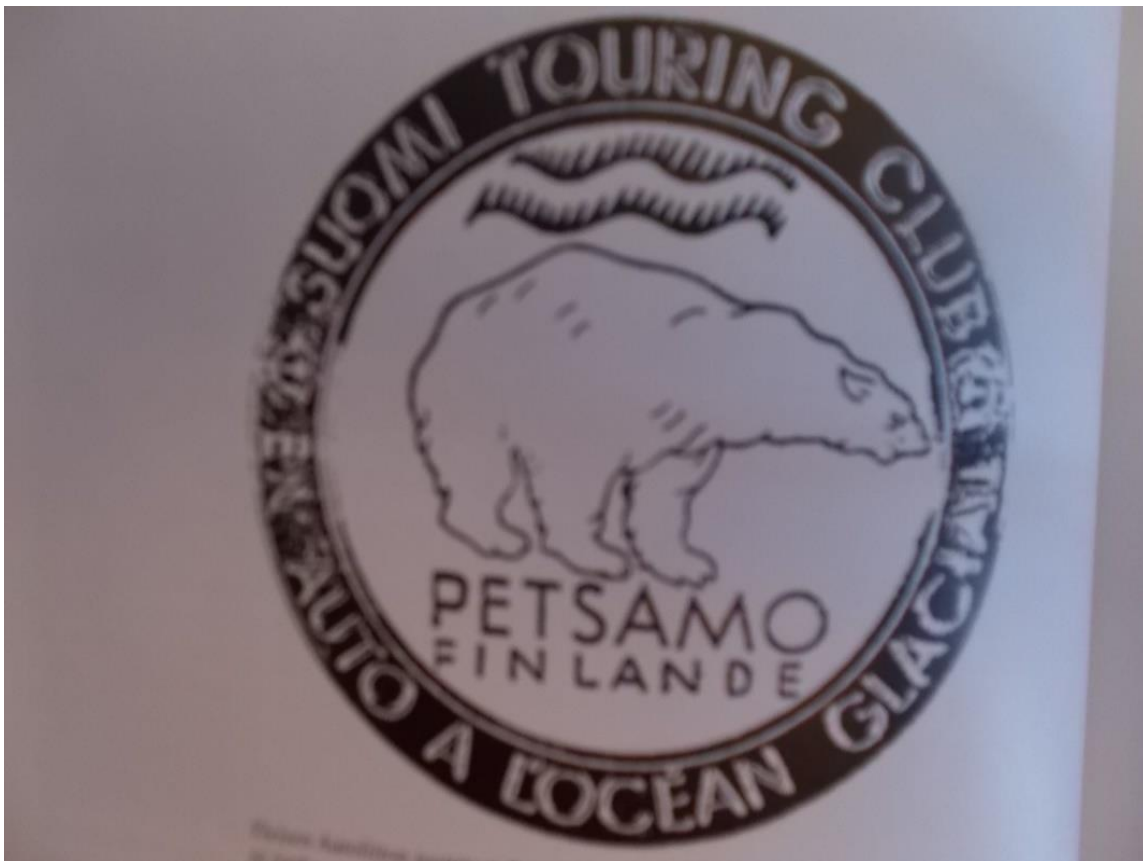
Poliisien sivuvaunu-Harley Davidson:



Kuorma-autoilla korvattiin myös puuttuvaa rautatietä. Vuonna 1938 Posti- ja linja-autoja oli 5, joista yksi oli seka-auto.

30-luvulla Petsamon valtatiellä oleva ”magneettimäki”, ei ollut magneettinen, vaan puuttuneet metsät aiheuttivat paljon oikeaa derivaattaa pienemmän vaikutelman. Auto olivat alitehoisia.





Yleinen autoliitto teki vuonna 1937 hienon merkin, jonka autoilijat hankkivat koristeeksi auton nokalle.

Talvella hevoset autoivat tarvittaessa autoilijoita:



Top Gear Suomi (<http://www.topgearsuomi.fi/content/suomen-historian-tarkeimpia-autoja-havittaja-ford-luettu-25.12.2015>) kertoo että tällaiset hävittäjä-v8-fordit (kuva alla) olivat ylivoimaisia sota-aikana. Hävittäjä-nimen se sai voimansiirron ulinasta ja nopeasta kiihtyvyydestä. Osa autosta oli koottu Suomessa.

Lamavuosien jälkeen matkustettiin valtateitä innokkaasti ja vuoden 1940 olympialaisten odotettiin tuovan ennätysmäärän matkailijoita.

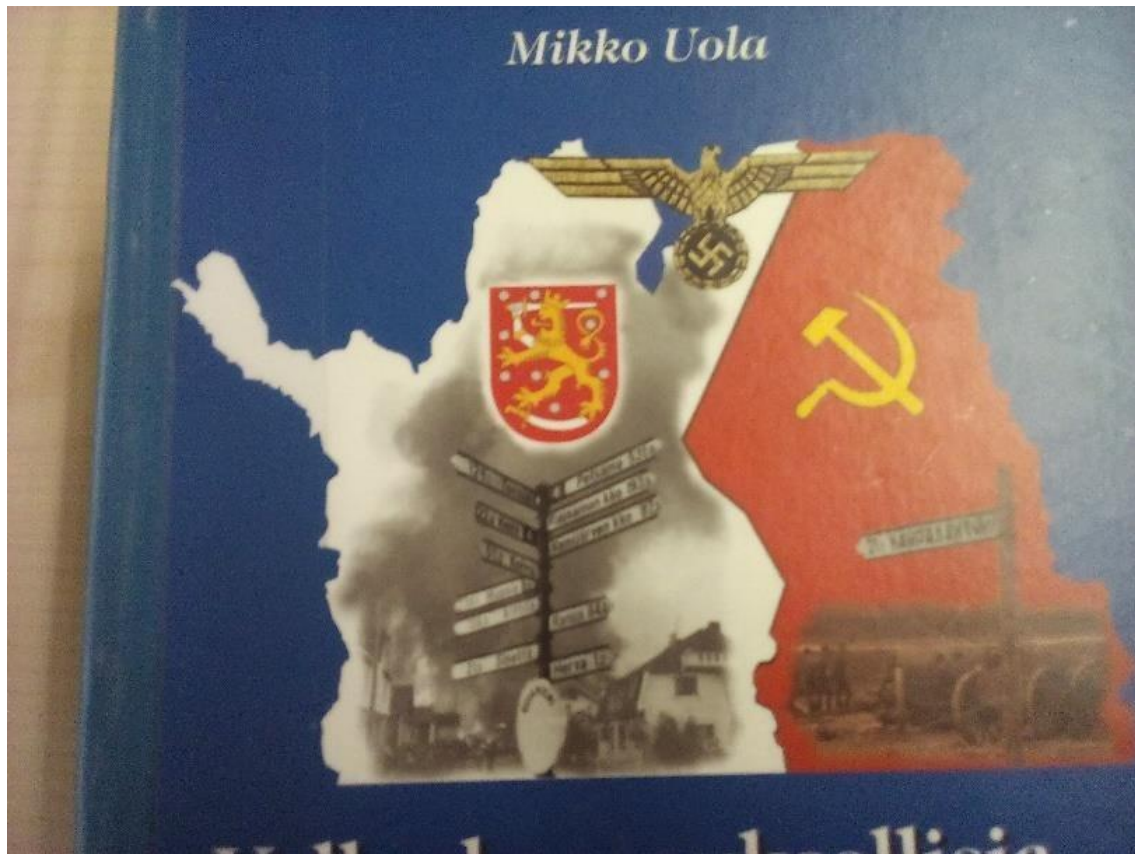
Myös ulkomaalaisten matkailijoiden määrä oli suuri: Etelä-Afrikka, Kiina ja Japani.

Vuosina 1934-1936 puhuttiin ”kummituslennosta”. Kittilän tien varressa, linja-auton pysähtyessä kahvitauolle, kaikki näkivät voimakkaan valoheittäjän pyyhkivän tietä ja kuulivat moottorin äänen. Kone tunnistettiin venäläiseksi pommikoneeksi TB 6. Niiden toimintasäde oli 3200 km ja lentonopeus 450 km/km. Lennot loppuivat 1936.

Jos kone oli todellakin **Tupolev TB-3 (ANT-6)**, niin sen voimalaite oli: neljä Mikulin AM-34 moottoria, teho 705 hv/moottori. Suurin lentoonlähtöpaino oli 19 300 kg. ja tyhjäpaino: 11 200 kg.

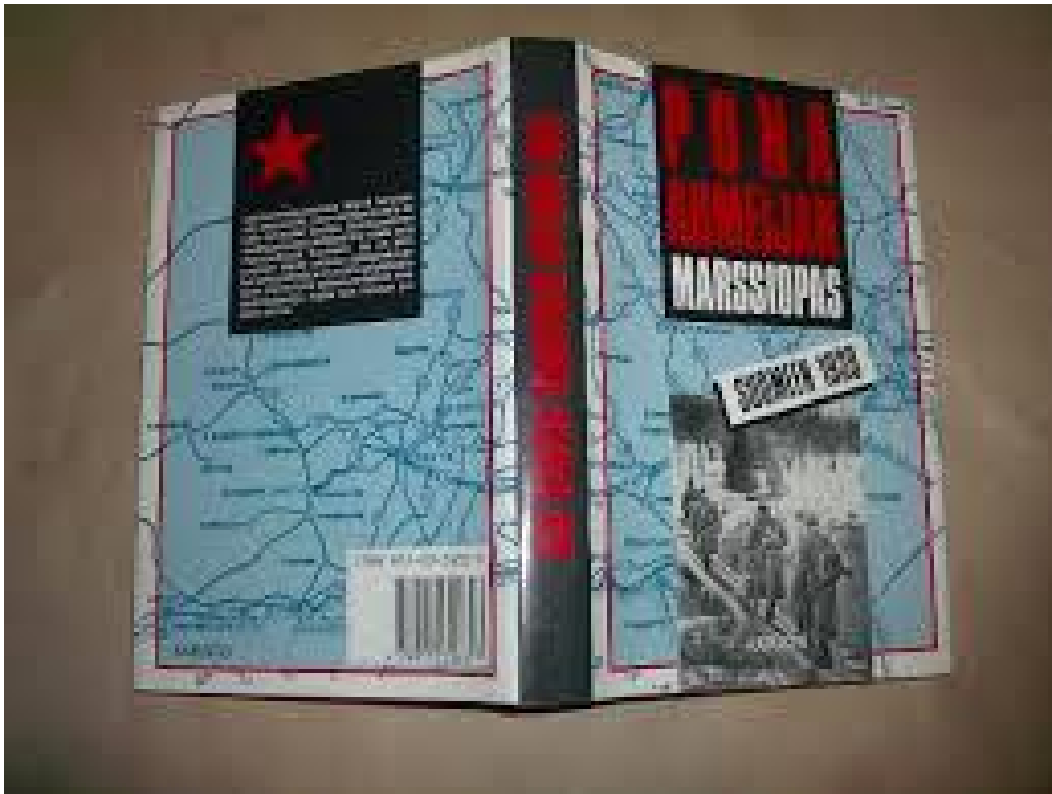


Talvisodan lähetessä saksalaiset eivät enää yrittäneet salata läsnäoloaan Petsamossa



Rautatie ei valmistunut ennen Talvisotaa, joka alkoi Mainilan laukauksilla 30.3.1939.

Neuvostoliitto itse ampui laukaukset ja aloitti sodan, jonka arveli jäävän lyhyeksi.



Neuvostosotilaat eivät kaikki osanneet hiihtää, ja monen vaatetus oli kylmään sopimaton. Agraarisen ajan suomalaiset maalaismiehet olivat kylmässä metsässä kuin kotonaan ja taistelivat maansa puolesta.

Stalin ja Hitler olivat tehneet salaisen sopimuksen Euroopan etupiirijaosta, tosin Suomi mainittiin vain lisäpöytäkirjassa, jonka olemassaolon Neuvostoliitto kielsi lähes viimeiseen asti.

Petsamon valtatie

Petsamon tie valmistui 1931 ja oli 5 metriä leveä soratie. Kolmikymmentäluvun övilliä länttää, kuorma-autorallia ja seikkailuja en käsittele tämän enempää. Rosvot yrittivät nousta kyytiin erityisesti jyrkässä òmagneettimäessä.



Talvisota päättyi 13.3.1940 torjuntavoittoon.

Wikipedia kertoo: Välittömästi talvisodan päättymisen jälkeen Petsamon ja sen jäätömän sataman Liinahamarin merkitys kasvoi merkittävästi, sillä käynnissä olleen suursodan vuoksi maailmalle avoimia eurooppalaisia satamia olivat vain Portugalin [Lissabon](#) ja Petsamon Liinahamari. Suomen ulkomaankaupalle ainoa vapaa reitti esimerkiksi [Yhdysvaltoihin](#) kulki Liinahamarin kautta. Suomessa organisoitiin nopeasti massiivinen tavaraliikenne rautateitse Rovaniemelle ja sieltä autokuljetuksina Petsamoon Jäämerentien kautta. Myös Ruotsi käytti reittiä ulkomaankaupan liikenteelleen. Petsamolle Liinahamarin reitti merkitsi nopeaa työvoiman virtaa alueelle ja panostuksia kuljetusten vaatimaan infrastruktuuriin.

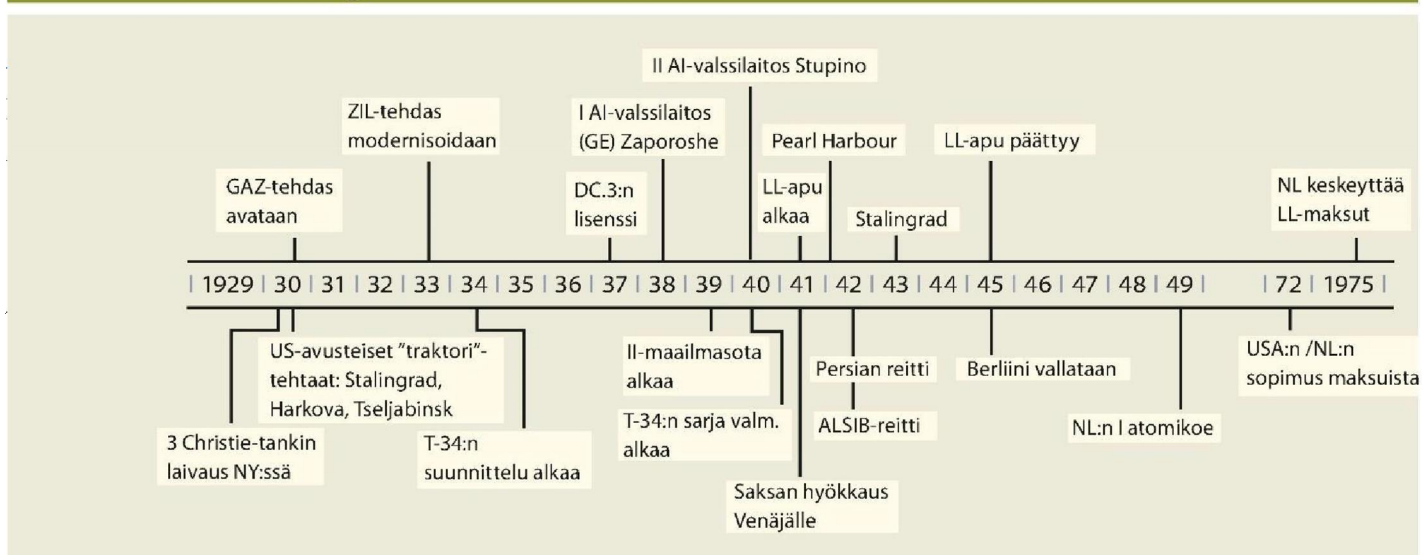
Autojen lisäksi kiinnostaa myös historia: miksi marsalkka Mannerheim ei antanut jatkosodan aikana kaukopartiomiesten katkaista Muurmannin rataa, vaikka sitä pitkin kulki amerikkalaisten ja englantilaisten sota-apua venäläisille: vetureita, kuorma-autoja ja aseita.

Marsalkka teki viisaan päätöksen: radan katkaiseminen oli saanut Yhdysvaltojen ja länsiliittoutuneiden aloittamaan sotatoimet Suomea vastaa. Ehkä Yhdysvallat olisi pudottanut atomipommin Suomeen noin varmuuden vuoksi tai Britannia mattopommittanut Suomen tehdaskaupungit niin kuin Saksassa.

Neuvostoliitto ja Yhdysvallat tekivät toisen maailmansodan aikana ja sitä ennen yhteistyötä. Land Lease oli yksi tekijä mikä nosti Yhdysvaltojen teollisuuden lamasta. Yhteistyö alkoi jo 1930-luvulla, ei vasta sodan alettua Saksaa vastaan Esimerkiksi Gorkin autotehdas GAZ perustettiin vuonna 1929 (13 M USD) Fordin kanssa ja se tuotti jo kymmenen vuoden kuluttua 90 000 autoa. Yhdysvalloissa oli parhaimpina aikoina 600 000 päähankkijaa. Ensimmäiset tankit oli naamioitu traktoreiksi, joista myöhemmin kehitettiin Sotka-T34. Oliko jokin näistä tankeista se jonka päälle suomalainen korpisoturi kiipesi, hakkasi luukkua ja huusi òAavaa, kuolema täällä kolkuttaaò, vaunun johtaja avasi luukun, ja suomalainen sotilas heitti kasapanoksen sisään vaunuun, joka tuhoutui. Land Lease nosti Neuvostoliiton teknologian tasoa jopa 50 vuoden verran 8 - 10 vuodessa! Ilman Land Lease autoja Neuvostoliitto ei olisi ehtinyt Berliiniin ennen Länsiliittoutuneita. Land Lease osuus Neuvostoliiton sotateollisesta kapasiteetista oli 1930-luvun lopulla 70 %! Neuvostoliiton oma veturituotanto oli vähäistä, mutta se sai 2000 veturia. Huippuvuonna 1943 USA tuotti yli 600 000 sotakuorma-autoa, joista Neuvostoliitto sai 400 000 autoa eli 7 kuukauden tuotannon. Yhdysvallat ja Iso-Britannia toimittivat Neuvostoliitolle yhteensä lähes 15 000 hävittäjäkonetta ja 3 000 pommi- ja maataistelukonetta. Oli huono asia, että Neuvostoliitto ehti Berliiniin ennen Länsiliittoutuneita, puna-armeija raiskasi naisia ja kohteli siviilejä erittäin huonosti.

Kaavio nr 1

Tärkeimmät 1930-luvun ja sota-ajan tapahtumat teknologiasiirron kannalta (Antti Saarialho).



Eversti Hallamaa oli Suomen radiotiedustelun perustaja. Oliko eversti Hallamaa havainnut jotain outoa radioliikenteessä Karjalan Kannaksella pari päivää ennen suurhyökkäystä kesällä 1944 ja raportoinut siitä. Marsalkka Mannerheim ei uskonut hyökkäyksen tulevan sitä kautta.

Voidaan siis sanoa, että Amerikka pelasti Venäjän Land lease-sopimuksella.

Suomi julisti käyneensä erillissotaa Sankan rinnalla ja että presidentti Ryti oli allekirjoittanut sopimuksen yksityishenkilönä. Suomi irtautui virallisesti Saksasta 2. syyskuuta 1944

Sodan loppuvaiheessa käynnistettiin hankkeet asekatkenta, ***Stella Polaris***, ja ***Operation Paperclip***. Suomi erosi Saksan sotatoimista 2. syyskuuta 1944 ja ilmoitti että presidentti Ryti oli allekirjoittanut sopimuksen yksityishenkilönä. Saksalaiset vetäytyivät ensin etelästä ja sitten pohjoisesta (Lapin sota), ***Sonderkommando Nord***. Myöhemmin oli järjestö ODESSA (**O**rganisation **d**er **e**hemaligen **S**S-**A**ngehörigen (suomeksi 'Entisten SS-jäsenten järjestö'), sen toiminasta Suomessa tai sen suomalaisista jäsenistä ei ole tietoja. Stella Polariksessa ainakin osa Suomen tiedustelumateriaalista saatiin kuvattua mikrofilmille ja päätyi Ruotsin kautta mm. Yhdysvaltoihin. Oli tärkeää estää materiaalin pääsy punaisen Valpon käsiin. Operation Paperclipissä Saksan tiedemiehet ja asiantuntijat pääsivät lännen avustuksella Yhdysvaltoihin jatkamaan raketti- ja ilmailuhankkeita, ehkä mukana oli suomalaisiakin, heitähän oli Saksassa töissä. Erityisesti Saksan ohjusteknologia ja ilmailulääketiede kiinnosti Yhdysvaltoja. Jotkut heistä saivat uuden kansalaisuudenkin. Osa suomalaisista asekatkijöistä jäi kiinni ja saivat vankilatuomion, mutta osa sai vihjeen ja onnistui poistumaan maasta. Monet muut osotaan syyllisetö saivat vankilatuomion. Pro Karelia yhdistys vaatii sotasyllisyystuomioiden purkamista.

Kuuluisin SS-mies oli Lauri Törni, joka joutui pakenemaan maasta ja menetti sotilasarvonsa. Myöhemmin hän liittyi Yhdysvaltojen armeijaan, eteni urallaan ja sai surmansa helikopterionnettomuudessa Vietnamin. Hänenkin tuomionsa tulisi korjata, hän toimi kuten sotilaan kuuluukin.

Esson baarissa

Kake arveli että perääntyvien saksalaisten Sonderkommando Nord onnistui piilottamaan Lappiin kultaa ja siellä se odottaa löytäjänsä. Ehkä joku SS-Standartenführer oli huristellut der Kubelwagenillaan Petsamon valtatieä kiireesti pohjoiseen mukanaan monta laatikkoa kultaa, mutta suistuneen tieltä. ja uponneen suohon. Mukanaan olleella 11-roottorisella Enigmalla ja radiolähettimellä SS-Standartenführer oli lähettänyt kryptatun viestin, mutta kukaan ei ollut kuullut sitä. Kaken isoisä oli kuitenkin poikana rakentanut itse kidekoneen ja vastaanottanut oudon sanoman. Aikaisemmin Kake oli kertonut isoisänsä olleen alppijääkäri ja palvelleen Rommelin panssari oukoissa Pohjois-Afrikassa. Muut arvelivat että Kake on juonut liikaa energiajuomia ja kehottivat häntä siirtymään limonadiin.



Kubelwagen oli Volkswagen Kuplaan perustuva takamoottorinen ja takavetoinen henkilöautomalli. Moottorissa oli tehoa 25 hv ja huippunopeus oli 80 km/h. Moottori oli ilmajäähdytteinen. Niitä valmistettiin yli 50 000 kappaletta.

Thai-kielen sanastoa

Hotelli roongreem

Ravintola raan ahaan

Kauppa raan (pikkukaupoissa maksat varmasti enemmän kuin paikalliset)

Kallis phääng

Halpa thuuk raa-kaa-thuuk

Numerot

1 nyng

2 song

3 saam

4 sii

5 haa

6 hok

7 zet

8 pöt

9 khau

10 sib

Ruokakuvia

Thai-Suomi yhdistelmä: paistettua kanaa ja sipulia



Tom yam gai



Oikeaoppinen tapa keittää riisiä riisikeittimessä: pese 3 mittaa (noin desilitra) riisiä kolmesti, täytä riisikeitin vedellä merkkiin asti ja laita se päälle. Jasmin-riisille tai muulle kovalle riisille enemmän vettä. Käytä thai-riisiä, se on parasta, ennen minäkin luulin että Uncle ben's -riisi on hyvää.

Paistettuja papuja, ituja ja sipulia:





Paistettua katkaraua, vihanneksia ja itseleivottu sämpylä



Kirj. Tauno Haudantakanen

kohti 1960-luvun loppua

Onnellinen oli lapsuus 1960-luvulla syvällä Suomen sisämaastossa. Kun 60-luku alkoi uhkaavasti loppua, muutoksen tuulia alkoi puhallella pikku Taunon elämään. Alkoi pitkä koulutie, joka jatkuu vieläkin miltei 50 vuotta myöhemmin eikä maaliviivaa tahi palkintokoroketta näy. Mutta kun pää on kova ja suomalaista sisua annos mukana, niin vieläkin tässä porskuttelen.

Kotikylässäni maalaiselämä säilyi eheänä ja nostalgisen onnellisena jopa 1960-luvun lopulle, jolloin maailman muutokset saavuttivat suurimman osan turvaisista lintukodoistamme. Ennen kesät olivat lämpimiä ja aurinkoisia, kun taas talvet lumisia ja kylmiä kaikki tai ainakin melkein kaikki oli hyvin tai paremmin kuin nykypäivänä.

Maalaiskylä eli omaa elämäänsä. Pikku-Taunon isä ja isän vanhemmat olivat kuitenkin edistyksellisiä, ainakin koneiden osalta, liikkumiseen tarvittiin oma auto. Näin ollen isän ensimmäinen kulkupeli oli Peugeot 403, jolla sitten huristeltiin ympäri hämäläisiä maisemia kauemmaksikin, kuljettiin sillä jopa Oulussa asti, isän opiskelujen mukana. Hieno peli, valkoinen, nahkapenkit, nopea ohjaus, rattivaihteet ja sympaattisen pyöreä ulkomuoto. Ja kun ei vielä ollut keksitty kattonopeuksia, niin eipä ollut ylinopeuksiakaan. Sitä Taunokin sai ohjata isän sylissä. Silloin ei ollut edes turvavöitä keksitty autoilijoiden kiusaksi.

1960-luvun edetessä alkoivat maailman muutosten synkät pilvet kerääntyä idyllisen maalaiskylän ylle. Isä oli saanut läheisestä kirkonkylästä opettajan paikan, jossa sitten huristeli maatilalta päivittäin, iäkkäämpien kyläläisten ihmetellessä moista menoa. Tosin oli auto jo tuolloin miltei joka talossa ja maalla tietysti traktorit olivat hevoset korvanneet. Suomenhevosta uhkasi miltei sukupuutto. Bensiinin hinta alkoi kohota huomattavasti, saavutettiin 1 mk/l. joillekin se oli jo kauhistus, jotkut miettivät, että kuin litra maksaa 10 mk, bensa on kallista- No nyt kukaan ei enää kauhistele asiaa, kun tuo hintataso on saavutettu, ja taisi olla välillä jo vähän ylikin. Toisaalta 50 vuotta sitten bensaa kului 2-3 kertaaisesti nykypäivän kotteroihin verrattuna. Kuitenkin

öljykriisi ja lama oli saapunut joka niemeen ja notkoon. Maaltakin piti vähäisempien lähteä työnhakuun taajamiin.

Autot olivat yksinkertaisia. Tarvittaessa ne purettiin, osia vaihdettiin tarpeen mukaan itse, miltei jokainen osasi. Joka huoltoasemalta löytyi sopivaa osaa. Nykypäivän huoltoasemilta ei löydy enää osia, tuskin edes tietävät mitä osia auto sisältää ja harvoin löytyy korjaamoltakaan etukäteen tilaamatta. Tauno pohtii, että onkohan kehitys ollut siinäkin hyväksi. 1960-luvulla ei haitannut, jos auto karkasi metsähallituksen puoleen tai lumihankeen. Lähimmästä talosta löytyi traktori ja vetoapu ja ei muuta kuin auto tielle ja matka jatkui. Nykypäivän kotterot pitäisi vastaavassa tilanteessa hinata korjaamolle ja edelleen romutukseen. Onkohan kehitys sittenkään kulkenut oikeaan suuntaan?

Vaikka autojen huoltotarve oli säännöllisen runsasta, tietty luotettavuus oli noiden menopelien tunnusmerkki. Oma auto oli ylpeyden aihe ennen. Auton tavat ja ominaisuudet tunnettiin paremmin kuin lemmikkikoiran vaivat nykyään. Ennen autotkin olivat enemmän yksilöitä ja ystäviä kuin nykyään. Ja oltiin uskollisia. Niistä pidettiin vielä tuolloin huolta, nykypäivän ihminen ei taida pitää enää huolta muusta kuin omista mielihaluistaan, ja itsekkyydestään.





Viiksi-Hoppa -apinalaatikko

Päätoimittaja on yksityishenkilö Timo Keränen.

Sähköposti timojukkakeranen@gmail.com

Minulla on täydet immateriaalioikeudet niihin Aalto-yliopiston Teekkarien autokerhon Äänitorvi-lehtiin, joiden päätoimittaja olin. Tarkastin asian ammattiliiton lakimieheltä.