

Museoajoneuvopäivänä Mobiliassa työskentelivät Ilkka ja Eero Yli-Maakalan Caterpillar 955 ja Scania 111.



Tiekonehistoriallinen seura, Mobilia ja Suomen Maanrakennuskonehistoriallinen seura

Maarakennuskoneiden perinteen hoitoa

Maarakennuskoneiden ja -työtapojen tallennuksessa tehdään tiivistä yhteistyötä Mobilian ja alan seurojen kesken.

■ Martti Piltz

Aikoinaan, pari sataa vuotta sitten, Koskenperkaus johtokunta – sittemmin Tie- ja vesirakennusten Ylihallitus – perustettiin Suomen Suuriruhtinaskunnan yleisrakennusvirastoksi. Sen ensisijainen tehtävä oli perata vesiväyliä ja rakentaa kanavia, 1800-luvun lop-

pupuoelta alkaen lisäksi rakentaa rautateitä ja satamia sekä niiden siltarakenteita. Sittemmin itsenäisyyden aikana mukaan tulivat teiden, tiesiltojen ja lentokenttien rakentaminen. Urakoitsijoita ja heidän konekalustoaan on käytetty kautta koko historian.

Suomi oli toiseen maailmansotaan saakka maanviljelysmaa, jossa työ perustui ihmisten ja hevosten suorituskykyyn. Maarakennuskoneet alkoivat yleistyä vasta 1950-luvulla. Ratkaiseva muutos olivat ”Maailmanpankin” lainat 1960-luvulla. Niiden ehtona oli tietöiden koneellistaminen ja avaaminen kansainväliselle tarjouskilpailulle.

Vanhimmat koneet eivät säästyneet

Suomessa on ollut moottorikäyttöisiä maarakennuskoneita rei-

lusti yli sata vuotta. Vanhimmat koneet, Tie- ja vesirakennusten Ylihallituksen 1800- ja 1900-luvun taitteessa hankkimat höyryjyrrä, ruoppaaja ja kaivinkone ovat jo ammoin pelkistyneet alkuaineiksi. Monien maarakennuskoneiden historia on sen kaltainen, että TVH on ostanut ulkomailta hyväksi arvioimia koneita ja laitteita. Sitten ne on annettu kotimaisen teollisuuden tutkittaviksi, kopioitaviksi ja kehitettäväksi.

Konepajateollisuudelle niistä tuli useita merkittäviä tuotteita.



Nämä ”suometuneet” koneet hallitsivat sitten kotimaan markkinoita pitkään. Monista koneista, esimerkiksi Lokomon täryjyristä tuli niin hyviä, että ne kävivät kaupaksi ympäri maailman. Koska valtionhallinnossa kaikki asiat on kirjoitettu paperille ja paperit säilytetty, on tiekoneiden hankinnat ja kehitystyö tutkittavissa arkistossa, jota säilytetään Mobiliassa. Vanhoja koneitakin on tallessa aika monta.

Maarakennusalan pitkä perin-

ne muuttui tällä vuosituhanella. Valtio ei enää toimi itse maarakentajana, vaan ostaa työn. Tästä on luonnollisena seurauksena, ettei valtiolla, nykykielellä siis Liikenneviraston ja ELY-keskusten liikenne- ja infratoimialalla, ole työ-koneita.

Perinteen tallennus jatkuu

Tierakennusalan urakoitsijat ja konekauppiat ovat perustaneet yhdistyksen, Tiekonehistoriallinen Seura ry:n, keräämään ja tallentamaan tiekoneita ja niihin liittyvää tietoa. Tavaraan ja maarakennus-

työhön seuran jäsenkunnalla on tietysti entisestä valtionhallinnon virastosta hieman poikkeava näkökulma.

Eräs seuran ensimmäisistä ja tärkeimmistä tehtävistä on kirjoittua Suomen tiekoneiden historia, koska alan perustietoja ei ole tieteellisessä mielessä järjestetty ja julkaistu. Tämä hanke käynnistyy lähitulevaisuudessa. Tiekonehistoriallinen Seura on myös aloittanut Mobiliassa säilytettävän kansallisen tiekonekokoelman kartuttamisen. Seuralla on lista Suomen historian tärkeim-

mistä tietyökoneista, joita se etsii kokoelmaansa. Samalla on löytynyt jokseenkin lukematon määrä erilaisia koneita ”suo-, pelto- ja metsälöytöinä”, ettei harrastajilla ainakaan pula koneista tule.

Vanhoissa koneissa on hohtoa

Monissa näyttelyissä ja tapahtumissa vanhat maarakennuskoneet tekevät suosittuna ohjelma-numerona työnäytöksiä. Suurin osa näiden näyttösten koneista on Suomen Maarakennuskonehistoriallisen Seuran jäsenten omaisuutta. Seurassa on satakunta jä-

◀ Veteraanikuorma-auto seuran autot ja veteraanityökoneet sopivat nykyisin toistensa seuraan, niin kuin ovat omana työaikaanankin sopineet. Volvo Viking oli aikoinaan kova kilpailija Sisulle ja Vanajalle; kallis, mutta mukava ja laadukas.

◀ Gaz 51 oli Suomen yleisin kuorma-auto 1950-luvulla. Perusmalli oli ”suometettu” jatkamalla runkoa, jolloin se soveltui lähes kaikkiin ajotehtäviin. Tässä Gazissa on puinen lava ja hienosti toimiva mekaaninen kippi. Lastauskoneena toimii James 600.



← Tässä viritellään työkuuntoon Pikku-Jussia, jonka voimakoneena toimii Fordson Major Diesel.

↓ Lumiahon Murskaus Oy:n Alis-Chalmers TL 20 D. Se oli omistajan tiedon mukaan vuonna 1999 ensimmäinen Suomessa museotarkastettu ja -katsastettu työkone. 5,6 litraisesta moottorista löytyy tehoa 104 hv. Kauhan tilavuus on 1,54 m³

sentä, joista monet ovat alan entisiä ja tai nykyisiä yrittäjiä, ja joilla koneiden käsittelytaito on hypypysissä. Tietenkin kuorma-autot, kun niitä on näytöksissä mukana, ovat yleensä Veteraanikuorma-auto seuran jäsenten autoja. Veteraanikuorma-auto seura on sekä tiekonehistoriallista että maanrakennuskonehistoriallista seuraa huomattavasti vanhempi.

Tiekonehistoriallinen seura ja Maanrakennuskonehistoriallinen seura ovat tiiviissä yhteistyössä. Työjako on luontevasti siinä, että

tiekone-seura on alan yritysten ja muiden organisaatioiden yhdistys, jonka toimiala on tiukasti tienrakennus ja -hoito. Maanrakennuskonehistoriallinen Seura on henkilöjärjestö. Seurat järjestivät yhdessä VetKun kanssa Museoajoneuvopäivänä Mobiliassa tierakennusnäytöksen. Ideana oli, että kolmen vuosikymmenen lait-

teet vuorotellen rakentavat päätän tietä Mobili-an pihalle. Työryhmistä oli kuorma-auto sekä kaivinkone ja lastauskone. Lisäksi oli varauduttu, että tiehöylä siistisi jäljet. Urakalaskenta petti sen verran, ettei tiehöyliä tarvittu, mutta säästyivät seuraavaan kertaan.

Tiekonenäytös
Tapahtuma toimi hyvänä har-

joituksena Mikkelinpäivän tiekonepäivän tiekonepäivän var-ten, jotka järjestetään 1.10.2011 yhdessä Veteraanikuorma-auto Seuran Loska-ajojen lähtöpaikalla.

Lisätietoja Tiekonehistoriallisesta Seurasta löytyy osoitteesta www.tiekonehistoriallinenseura.fi tai Martti Piltz 044 090 6646. Suomen Maanrakennuskonehistoriallisen Seuran toiminnasta voi kysellä tarkemmin Juhani Laukkaselta 040 767 744. ■