

Kansakunnan kohottamat



HARRI NYKÄNEN

KANSAKUNNAN KOHOTTAMAT
AUTOALAN VAIKUTTAJAT

© 2020 Harri Nykänen

Taitto ja kansi: Books on Demand

Kustantaja: BoD – Books on Demand, Helsinki, Suomi

Valmistaja: BoD – Books on Demand, Norderstedt, Saksa

ISBN: 978-952-80-3840-5

Harri Nykänen

KANSAKUNNAN KOHOTTAMAT

AUTOALAN VAIKUTTAJAT

TULIVAUNUT

Tuli vaunut vierailta kyliltä,
satojen hevosten vetämät,
kulta loisti, kilisi hopea.
Tuli näölle nähtäväksi,
esille kaiken kansan.
Ensin tuli, sitten lähti,
kauas lähti, tuonemmaksi,
jätti jälkeensä kultaiset kipinät,
tuliryöpyn putken päästä,
savua ilman sakeaksi,
maahan montut, syvät jätti.
Suo itki, vaikeroi metsä,
valitti Kalevan kansa,
oli vaunut tyhjästä tehty,
taitavasti taottu.

Kuljetti vaunu koko kansan,
siirteli kaikki tavarat,
ilman kulki juotavata,
syötävätä matkat pitkät,
kulki ohjaimilla ohjaamatta,
käsien vähän koskematta,
tiesi varsin minne mennä,
pyytämättä, käskemättä.
paikkojansa etsimättä.
Kävi tähdillä kaukaisilla,
kuuta täyttä kiertämässä,
toki tokeni takaisin tulla,
pysähtyä pysäkillle,
ihmisjoukon ottajaksi
väen suuren jättäjäksi.

Kulki tunnin, kulki toisen,
ei mitään määrällä väliä,
lakosi metsä menninkäisten,
kumarsi pellon vilja,
kalliot vahvat vapisi.

Vaunut Vanhan Väinämöisen,
tietäjän iänikuisen,
Sampo-ahjossa synnitetty,
Ilmarinen takomalla,
tulipätsissä taikomalla,
voimalla monen miehen,
joukolla Pohjolan väen,
Pohjan Akan tarpehista,
kulmaisista kolikoista,
hiluista, jalometallista.
Sai siitä teräs pahaksi,
rauta raivoksi rupesi,
miltei tyhjästä tehty,
hauen luista valettu,
kulkijaksi, voittajaksi,
kaiken kansan suosikiksi,
sanottu
melkoiseksi menopeliksi.
Sanovat sitä autoksi.

(Elias Lönnroth vuonna 1846, Loru. Harri Nykänen 2019.)

Kirja on omistettu vaimolleni Riitalle. ”Tämäkin vielä!”

SANAT TOSITARINOIKSI

Alfred P. Sloan Jr., General Motorsin suuruuden luoja: ”Yrityksen kasvu on nähtävä suhteessa toisiin yrityksiin, sillä yhdelläkään yrityksellä ei kilpailutaloudessa ole leposijaa. Vaikeuksia, ristiriitoja, uusia monimuotoisia ongelmia ja uusia näköaloja avautuu jatkuvasti.”

Henry Ford: ”Jos kauppias ottaa maksun vain siitä, mitä hän on myynyt, niin hän ei välitä ostajasta, jotta saisi hänelle jotakin muuta myytyä.”

Kirjoittajasta

Alussa oli vain tutkiva mieli, koottava tieto, tyhjä sivu ja kirjoittamaton määrä sanoja.

Auto tuli elämäni varsin myöhään. Siihen saakka liikuin suksilla, kävellen tai soutamalla. Eristyneessä saarella sodanjälkeiset koulumatkat olivat viikonloppuisin 20 kilometrin pituisia sinne ja sama takaisin, jalkaisin tai suksilla. Reppu oli selässä, mielikuvitus mukana. Ammattimaisen kuorma-autoajokortin ajoin Helsingissä 1959. Auto oli Hanomag-Henschel, se kiihtyi, kun kiihdytti Unioninkadun ja Aleksanterinkadun risteyksessä, ja paras vauhti oli sitten Helsingin ensimmäisissä Mikonkadun liikennevaloissa (1951). Se oli ensikosketukseni autoon. Ja hetimiten pääsin ison linja-autoyrityksen ajomestariksi huolehtimaan aikatauluista ja satapäisestä joukosta rahastajia sekä kuljettajia.

”Autoalan neuvokset” on viimeinen sukellukseni autoalan pinnan alle, olen tahtonut kaivaa esiin alan vaikuttajat ja luoda heistä jokaisesta minikertomuksen, tosiasioihin perustuvan lyhyen tarinan. Tehtävä osoittautui haasteelliseksi. Tiedon onkimisessa auttoi Suomalaisen Kirjallisuuden Seuran Biografiakeskuksen ja Suomen taloushistoriallisen yhdistys ry:n talouselämän vaikuttajista tuottama nettikirjasto. Sillä lähteellä olen käynyt. Kirjastosta puuttuivat useiden autoalan neuvosten elämäntiedot. Olen tuntenut hyvin tai tuntenut suuren osan neuvoksista. Olen kirjannut tuntemiseni ja tuntemukseni sekä tapahtumat ylös vuodesta 1966 lähtien. Olen koonnut merkittävän laajan autoalan kirjaston ja autoalan yritysten tarinat ja historiikit. Poimittavaa tietoa oli.

Tähän kertomukseen on hyväksytty autoalan ne vaikuttajat, jotka ovat vuori-, kauppa-, teollisuus- ja liikenneneuvoksia.

Muotokuvat maalasini leveällä pensselillä, pienemmällä maalaten olisi yksityiskohtia enemmän. Maali on kirjoittajan valitsema. Lukijan mielestä se voi olla jonkun kuvatun kohdalla haalea ja epätarkka. Usein muotokuvien lopputuloksista ollaan eri mieltä. Se sallittakoon.

Kiitän perhettäni. Vaimoni on minua tukenut ja kannustanut. Niin hän on aina tehnyt. Kiitän myös Suomen tietokirjailijat ry:n lakimiestä Satu Lundelinia. Hän on auttanut minua välttämään routavaurioita ja tunnistamaan etuajo-oikeudet, joita nettivierailuissa riittää.

Jossakin on tarinan alku ja loppu.

Henry Ford tuli Detroitiin vuonna 1891 töihin Edison Illuminating Companyyn. Se ei ollut autoilun alku vaan alun jatko. Alussa olivat Karl Benz ja Gottfried Daimler ja omalla tavallaan myös Duryean veljekset ja heidän kokoamansa bensiiniauto. Auto, viime vuosisadan menestystuote, syntyi satojen ihmisten työn ja keksintöjen tuloksena. Yleistyessään auto mullisti maailman. Se on paljon sanottu lähes tyhjästä syntyneestä ja nykäyksittäin kehittyneestä vempeleestä. Auto tarvitsi sille tehdyn toimintaympäristön, polttoaineen jakeluverkoston, myyjät, tehtaat ja ylläpidon. Ne se sai, ne tehtiin.

Chigago Times Heraldin järjestämissä autokilpailuissa 1800-luvun lopulla voittajan keskinopeus oli 10,7 km/h. Se on ripeän kävelijän vauhti. Olisiko se auton alku? Auton voittokulku hidastuu, se muuttuu hyökkääjästä puolustajaksi. Olisiko se auton lopun alku? Liike ei lopu. Liikuttaako ja kuljettaako auto vielä tämän vuosisadan lopulla? Ja ketä ja mitä? Ja jos kuljettaa, niin minkälainen auto? Maalla vai ilmassa? Sähkö vai vety? Tässä ajassa on enemmän kysymyksiä kuin vastauksia, on myös paljon sanoja: auton autonomia, digitalisaatio, liikenneverkot, mobilisaatio, ilmaston lämpeneminen, päästöt, ja on paljon sanoja, mutta sanoilta puuttuu sisältöä. Olisiko auto keksittävä uudelleen?

Kaksi ajatusta toimivat kirjoittajan johdattelijoina:

”Paljon kestätyään ja pitkään matkattuaan ihminen alkaa löytää ilonaihteita jopa koettelemuksistaan.” (Homeros: Odysseus n. 700 eKr.)

Tacius jatkaa: ”Mehän ylistämme menneitä, oli aikamme mikä tahansa.”

Lyhyet henkilökuvaukset ovat kirjassa satunnaisessa järjestyksessä.

Tarinani osoittaa, että sattuma, intohimo, ahkeruus, uteliaisuus ja tulevan näkemä ovat menestyksen rakennusaineita, ja sen, että tuskin mikään on pysyvää.

Heinävedellä 04.02.2020. Kirjoittaja.

NEUVOKSET JA NEUVOSTEN JÄLKEEN

Kirjan lopussa kysyn ja vastaan, miten neuvosten yrityksille kävi myöhemmin. Yrittäjillä on toisessa kädessä näkymä, työ ja taito, toisessa kädessä on kukkaro kultaa ja vaimo, pojalla on kukkaro hopeaa ja vähäinen innostus, pojan pojalla rahastamisen halu ja menettämisen taito. Autoalan vähittäiskaupan kauppaneuvoksia on 30, yksi vuorineuvos, viisi liikenneneuvosta ja yksi teollisuusneuvos; autoalan tukkukaupan kauppaneuvoksia on 13 ja yksi vuorineuvos; autoteollisuuden vuorineuvoksia on kaksi, teollisuusneuvoksia on yksi, varaosien tukkukaupan kauppaneuvoksia on viisi, rengasalanvähittäiskaupan kauppaneuvoksia on kaksi ja yksi teollisuusneuvos. Yhteensä 62 neuvosta. Lisäksi on lyhennetty kuvaus seitsemästä kauppaneuvoksesta. Heillä on merkittävät ansiot myös autoalalta ja kolmesta liikenneneuvoksesta. He ovat saaneet arvonimen elämäntyöstään ja erityisesti kansalaisansioistaan. Heistä kaikista on yksityiskohtaiset tiedot Suomalaisen Kirjallisuuden Seuran (SKS) ja Suomen taloushistoriallisen yhdistyksen tuottamassa ”Talouselämän vaikuttajat” -kirjastossa. Olen kirjoittanut heistä lyhyet kertomukset, en elämäkertoja. Pienikin tarina ja henkilökuvaus on osoitus hyvin tehdystä työstä kansakunnan hyväksi. Kuinka heidän yrityksilleen on myöhemmin käynyt? Tutkailua on kirjan lopussa.



Harri Nykänen on liikenneneuvos (1998), koulutukseltaan kauppatieteiden maisteri ja tietokirjailija. Hän on toiminut autoliikenteen ja autokaupan parissa vuodesta 1961, useiden autoalan yritysten toimitusjohtajana ja hallituksen jäsenenä sekä Autoalan Keskusliitto ry:n toimitusjohtajana 1980-2002. Hän on kirjoittanut useita yrityshistorioita, ja vuosikymmenien ajan kolumneja ja pakinoita nimimerkillä Värhäläppäri. Biografiakeskuksen koontamassa "Talouselän vaikuttajat" - nettikirjastossa Karli Kelk kuvaa häntä autoalan uudistajana ja pätevänä liikkeen johtajana. Hänellä on ollut lukuisia luottamustoimia eri yhteisöjen hallituksissa ja hallintoneuvostoissa.—Kirjassaan Kansakunnan kohottamat hän "vielä kerran sukeltaa autoalan pinnan alle" kirjoittamalla lyhyet kertomukset autoalan vaikuttajista. Hän on tuntenut useimmat heistä henkilökohtaisesti. Kirjoittaessaan hän on käyttänyt "leveää pensseliä", koska jokainen 70 vaikuttajasta olisi ansainnut oman kirjansa. Kirjassa hän kuvailee auton – vempelen - ja tieliikenteen historiaa ja esittelee henkilöitä joiden työn ja ideoiden ansiosta autosta tuli viime vuosisadan menestystuote. Hän kysyy myös onko hyökkääjästä tullut puolustaja ja olisiko auto keksittävä uudelleen? Henkilökertomukset sivuavat myös oman aikansa liikenteen historiaa.



BoD



ISBN: 978-952-80-3840-5