

Tiedotusvälineille 11.4.2014

Julkaisuvapaa heti

Lappia rakennettiin Mercedes-Benzin kuorma-autoilla

Mercedes-Benzin hyötyajoneuvojen historia Suomessa käynnistyi isolta osaltaan Lapista. Siellä tähtimerkin autoilla hoidettiin niin postiliikennettä, välirauhan tavarakuljetuksia Jäämerentiellä, Petsamon nikkelifrahteja kuin maakunnan jälleenrakentamistakin raskaiden sotavuosien jälkeen.

Lapin postijakelu siirtyi autoaikaan aamulla 29.5.1921. Tuolloin lähti Rovaniemeltä matkaan kohti Sodankylää Suomen Postin omistama Benz Gaggenau –linja-auto. Raskaalla 130 kilometrin pituisella neitsytmatkalla tarvittiin kaikki Benzin 30 hevosvoimaa. Välillä auto vajosi suonsilmäkkeeseen, toisen kerran valtavaan savikuoppaan. Iltamyöhällä oltiin kuitenkin perillä, ja seuraavana aamuna notaari **J.E.Wienola** sähkötti Helsinkiin:

Saapunut onnellisesti illalla Sodankylään. Tie loppumatkalla parempi. Auto toiminut moitteettomasti, paitsi mainitsemani eturesoorit ja ohjaustanko kestävämmät. Säännöllinen liikenne lykkääntyy, kunnes varaosat saapuneet ja tie korjattu.

Yli 500 kilometrin pituinen posti- ja rahtitie Petsamoon valmistui vuonna 1927, ja kohta sinne liikennöitiin jo 17 vuoroa viikossa. Benzin ”Kakket” palvelivat 1930-luvulle saakka lumenaurauksessa Lapin selkosilla. Mercedesin kuorma-autot olivat mukana myös vuonna 1937, jolloin alkoi rahtiliikenne Rovaniemen ja Liinahamarin sataman välillä.

Suomen armeija oli siirtynyt Benz-aikaan jo vuonna 1923. Puolustusvoimat toteutti tällöin suuren autohankinnan, jonka tuloksena – 10 000 kilometrin raskaiden testien jälkeen – armeijan käyttöön hankittiin 20 Benz Gaggenau –vaunua. Päätöksellä oli iso merkitys saksalaismerkin laatuvaikutelman vahvistumisessa Suomen haastavissa olosuhteissa.

Tavaraa ja nikkeliä Jäämerentiellä

Kuorma-autoliikenne Petsamon Liinahamariin käynnistyi talvisodan päätyttyä uudelleen huhtikuussa 1940. Kuljetuksista vastasi nyt Oy Pohjolan Liikenne Ab, jonka perustaja oli puolustusministeri **Rudolf Walden**. Osa kalustosta oli Mercedes-Benzejä, keskiraskaista L 3000 S –malleista aina järeisiin L 4500 –malleihin saakka.

Jäämerentie oli välirauhan vuosina Suomen merkittävimpiä tavarankuljetusreittejä. Rovaniemeltä Liinahamarin satamaan kulkenutta 531 kilometrin reittiä liikennöi parhaimmillaan noin 4000 kuorma-autoa.

Pohjolan liikenne myi kymmenen Mercedes-Benziä Petsamon Nikkeli Oy:lle, joka kuljetti arvometallia laivattavaksi Saksaan. Yrityksellä oli välirauhan aikaan satakunta omaa kuorma-autoa ja linja-autoliikenteessä dieselkäyttöisiä Mercedes-Benzin O 3750 –malleja.

Petsamon Nikkeli Oy:n toimitusjohtaja, paroni **Gustaf Wrede**, ajoi itse Mercedesin kaksipaikkaisella 540 K Cabriolet A –mallilla. Komea loistoauto tummanharmaalla korilla ja mustilla lokasuojilla oli alun perin tilattu Englantiin, mutta sodan vuoksi se myytiin Vehon kautta Suomeen.

Vehon kautta Petsamoon tuli vuonna 1941 kaikkiaan 15 kuorma-autoa, jotka olivat 5,5 tonnin kokoluokkaa. Puolustusvoimien pakko-otoista ja sotavuosista selvinneet Mercedes-kuorma- ja linja-autot päätyivät muun muassa Rautatiehallituksen ja yleisten töiden ministeriön käyttöön. Vuonna 1945 Vehokin osti Tampereen Kalkussa sijainneen Keskusvarikko 9:n huutokaupasta kymmenen Mercedesin L 3000 S –kuorma-autoa.

Mersut olivat taas mukana, kun Lapissa rakennettiin

Mercedes-Benz-kuorma-autoilla oli merkittävä osuus Lapin jälleenrakennuksessa ja tierakentamisessa 1950-luvulla. Mercedes oli hyvin suosittu merkki myös maakunnan metsätyömailla puutavara-ajoissa.

Kun Kemijoki Oy rakensi Petäjäskosken voimalaitosta 1956–1960, töissä oli noin 350 yksityistä kuorma-autoa. Huomattava osa niistä oli merkiltään Mercedes-Benzejä, tyypiltään LK, LAK 312 ja 321. Autoilla ajettiin suurilla ylikuormilla, mitä ne eivät kestäneet. Mutta automies on kekseliäs: kun telin takimmainen vetopyörästä meni rikki, kuljettaja poisti autosta vetoakselit ja takimmaisen kardaniakselin. Kuorma ajeltiin näin perille telin ”etuvedolla”, kunnes päästiin korjaamolle Rovaniemelle.

Vuoden 1956 lopussa Suomen rekisterissä oli 1973 Mercedes-Benzin valmistamaa kuorma-autoa. Tuontisäännöstelyn oloissa kysynnästä saatiin katetuksi vain noin kymmenen prosenttia. Kun tuonti vapautui, Vehon ostomäärätkin kasvoivat nopeasti. Ensimmäisenä lisenssivapaana vuonna 1958 maahan tuotiin jo 550 Mercedes-Benz-kuorma-autoa eli kaksi kertaa edellisvuotta enemmän.

Lähde: Johtotähti Suomen teillä –kirja

Valokuvat Vehon ja Kalevi Karusuon arkistot.

Lisätietoja:

Karin Bäcklund, tiedotuspäällikkö, Veho Group Oy Ab, puh. 010 569 2202 ja 050 3834490
karin.backlund@veho.fi