



Benz Gaggenau-paloauton 100-vuotisjuhlia vietettiin toukokuussa 2022 Lielahdessa. Taustalla on Lielahden tehtaiden entinen paloasema ja autokorjaamo. Lielahden Tehdaspalokunnan eläköitynyt palopäällikkö Veikko Oittinen lahjoitti yhdistyksellemme vanhan palokypärän, jonka hän oli saanut eläköityessään. Kauko Välimäki oli saanut väkäteltyä Kämpin Aarnon kanssa Gaggen käyntikuntoon ja periaatteessa liikuntakuntoonkin. Juhla on yhteisöllinen, kun kerhomme anoi Kakelle SAHK:n Puurtajapalkinnon. Hän on myös VPK:lainen. Kuva Martti Piltz

Benz Gaggenau

Tammobin Benz Gaggenau-paloauto on toisena juttusarjassa, joka alkoi HyrysSYS 1/2026 uusimmasta hankinnasta, joka on myös Benz Gaggenau, mutta kuorma-auton alusta.

Ensimmäiset paloautot Suomessa

Suomen ensimmäinen paloauto otettiin käyttöön Helsingissä vuonna 1913. Se oli akkukäyttöinen eikä se ilmeisesti ollut tehtävässään miehistön kuljettajana kovin hyödyllinen. Helsingin palolaitokselle hankittiin bensiinikäyttöinen Scania-Vabis-paloauto vuonna 1917.

Seuraavaksi saatiin paloautot Turkuun vuonna 1919 ja Poriin vuonna 1921. Ne ovat säilyneet. Turun Daimler on vanhin tiedossa oleva paloauto Suomessa. Hämeen läänin ensimmäinen paloauto oli nykyinen Tammobin eli J.

W. Enqvistin Lielahden tehdaspalokunnan Benz Gaggenau.

Paloautoja kutsuttiin automobiilliruiskuiksi (saks. Automobilspritze, Motorspritze). Iso messinkimötikkä Gaggenau'n takaosassa epäilemättä antaa siihen oikeutuksen. Ehrhardt & Sehmer AG:n pumpun valmistekilpi kertoo, että vettä tulee 1000 litraa minuutissa jopa 80 metrin nostolla eli vettä ja painetta riitti, vaikka Pispalanharjulle Näsijärven pinnasta.

Painevesi oli harvinaista Suomessa tai sitä ei ollut lainkaan. Silloin moottoriruisku oli ainut tapa saada sammutus-

vettä nopeasti, riittävällä paineella ja riittäviä määriä. Vaihtoehtoina paloauton kiinteälle ruiskulle olivat erilaiset irtonaiset moottori- tai käsipumput, joita voitiin kuljettaa autolla, hevosvedolla tai ihmisten raahaamana.

Painava ja tehokas

Paloauto on rakennettu Benz Gaggenau'n 2-2½ tonnin kuorma-auton alustalle. Rekisterikirjasta ja valmistekilvestä näkyy, että hevosvoimia on 40, esitteen mukaan 40-45 hevosvoimaa. Valmistekilvessä on numero 11954. Se viittaa siihen, että alusta on valmistunut vuonna 1921. Auton toimitti Ab S. Nikolajeff j: or Oy. Kämpin Aarno on tutkinut Hämeen läänin rekisterikirjaa. Siihen on numerolla 115 rekisteröity 17.8.1922 Gaggenau. Rekisterikilpeen tuli H-115. Rekisterin kantakortistosta

se on poistettu 31.12.1957.

Moottori on nelisylinterinen ja sen tilavuus on 6,269 litraa. Sylinterillä on kokoa kuin maitohinkillä, noin 1,5 litraa. Sylinterin halkaisija on 110 milliiä ja iskun pituus 165 milliiä. Omamassa on 4 075 kiloa palovarustuksella ja kantavuus 2 tonnia. Alustan omamassa on 2800 kiloa, joten palopumppu varusteineen ja palokori painavat noin 1 300 kiloa. Esite lupaa huippuvauhtia 30 kilometriä tunnissa.

Tärkeään tehtävään

Helmikuun 6. päivä 1920 J.W. Enqvistin johtajaomistaja sekä tohtori Neovius ja Lauri Salonen perustivat Lielahteen VPK:n. Lauri Salosesta tuli palopäällikkö. Lielahdesta oli aloitettu rakentaa kokonaista omavaraista tehdasyhteisöä, jossa työntekijät sekä johtajat asuivat. Gaggenau ei ollut vain tehtaan paloauto vaan myös koko yhteisön.

Gaggenau palontorjuntauransa jälkeen

Varhaismobilistit saivat 1950-luvulla lahjoituksena Gaggenaun. Se siirrettiin hinaamalla Helsinkiin. Harmillista kyllä mobilisteilla ei ollut silloin asianmukaisia säilytystiloja ja rappeutuminen alkoi. 1970-luvulla SA-HK palautti

hallitsemiaan ajoneuvoja takaisin kotipaikkakuntiansa mobilistikerhoille, siis Gaggenaun Tampereen seudun mobilisteille. Silloiset jäsenet kunnostivat sen. Sitten seurasi pitkä seisonta Hämeenlinnan Automuseossa vuodesta 1972. Lainassa harvoin kalusto paranee. Kun museo lopetettiin, Gaggenau palautui Kangasalle. Sitä alkoi kunnostaa 1990-luvulla ”Karhukoplaksi” kutsuttu, nykyisen ”Makkaraterapian” alkuperukka. Kake Välimäki on nimennyt itsensä lisäksi henkilöt, jotka siihen kuuluivat: Aippa Lahti, Eetu Vuolle, Antti Prusi, Matti Launis, Reijo Aaltonen, Jukka Toiva, Aarno Kämppi ja Matti Niemi. Gaggenau saatiin hyvään kuntoon.

Uudelleen kunnostukseen palattiin 2020-luvun alussa ja taas saatiin auto pelittämään. Gaggen 100-vuotisjuhlat vietettiin sen kotipaikalla Lielahdessa 14.5.2022, jolloin se juhlallisoin menoin käynnistettiin.

Gagge nykyisin

Gaggenau on rakennettu Saksassa aikana ensimmäisen maailmansodan jälkeen, jolloin siellä oli kaikesta pula ja auto- tehtaajat kamppailivat vaikeuksissa. Gaggenaun ura paloautona päättyi perän rattaiden rikkoutumiseen. Ne saatiin korjatuksi, mutta vaihdelaatikon kuoren

olivat ottaneet itseensä ja haljenneet. Nekin saatiin korjatuksi, mutta autolla ei ole haluttu ajaa rikkoutumisen pelossa. Auto käynnistyy aputankin avulla, alkuperäinen polttoaine järjestelmä ei toimi, mutta on elvytettävissä. Autosta puuttuvat tikkaat ja paloletkukela on erillisessä säilytyksessä tilan puutteen takia.

Gaggenau lepäilee tallissa. Se edustaa Suomen vanhinta paloauto kalustoa ja on ollut näytteillä Vehoniemessä, Mobiliassa ja Lahden Classicissa sekä Hot Rod & Rock Showssa. Se on ollut myös koekaniinina Museoviraston avustuserjestelmää kehitettäessä. Se on pala Suomen kulttuurihistoriaa monesta näkökulmasta ja osa Tammobin yhteisöllisyyttä.

Tässä artikkelissa on ollut ensisijaisena lähteenä kirjoitukseni Gaggenausta Hyrsysyssä 1 ja 2/2022. Niissä taas oli lähteinä kerhon arkistot, Arkistolaitoksen pienpainatearkisto, Aarno Kämppin selvitykset Hämeen läänin rekisterintakirjasta, alan kirjallisuus, ”Tampere liekeissä”-näyttelyn käsikirjoitus, Kake Välimäen ja ”Karhukoplan” useiden jäsenten, palopäällikkö Veikko Oittisen, palokunnan hevosestamarin pojan tyttären sekä tunnistamattoman tiedottajan haastattelut.



Kuva on otettu ilmeisesti jo vuonna 1922 Lielahden tehtaan paloaseman pihassa. Gaggenaussa on vielä alkuperäiset kovakumipyörät ja vain yhdet ”hakastikkaat”, eikä rekisterikilpeä näyttäisi oleva. Vuonna 1928 autoon asennettiin ilmarenkaat. Palokunta ei ollut ilman autoakaan aivan kyvytön. Lyhyellä matkalla viisi hevosta liikuttavat palontorjunta materiaalia aika paljon. Ehkä tärkein auton ylivoimatekijä oli sen tehokas pumppu ja se, että se kuljetti miehistön, joka joutui juoksemaan hevosaunujen perässä. Paloauto hankittiin osittain siitä syystä, että tehtaiden läheisyyteen oli aloitettu rakentaa kokonaista tehdasyhdyskuntaa, jossa tehtaan työväki ja johtajisto asuivat. Gaggenaun ruiskun teho olisi riittänyt myös Pispalanharjun talojen sammuttamiseen. Kuva Tammobin arkisto, Kalle Kurki