

Moottorin pärinää Lepuskissa

Leppävaaran
kansalaismuisti-ilta
24.9.2025
Markku Salmi



Akseli Gallen-Kallela 1907. Kuva: Gallen-Kallela museo

Ennen autoja...

Ennen autoja liikuttiin kävellen, hevosrattailla tai reellä.

Turuntien ja Leppävaaran merkitys kasvoi 1750-luvulla Suomenlinnan ja rakentamisen ja Helsingin pääkaupungiksi tulon myötä, ja tien kunto parani.

Villa Anckarsgrund, Postipuunmäki. Kuvassa Margit, äiti Sanny ja Birgit, ohjaksissa Selim Anckar 1910.



Ennen autoja...

Rahtia kuljetettiin Ruukinrannasta Helsinkiin jo 1700-luvulla. Säännöllinen höyrysluuppiliikenne alkoi Hietalahden ja Ruukinrannan välillä 1868.

Laivaliikenne päättyi rautatien avaamiseen 1904.



S/S Fölisön Seurasaassa 1900-luvun alussa
Kuva: Finna

Autokannan kehitys Suomessa

Rekisteröityjä henkilöautoja

vuosi	autoja kpl	autoa/ 1000 as
1914	1 200	0,4
1940	8 900	4,5
1960	183 500	41
2017	2 700 000	490
2022	3 700 000	660

Suomen ensimmäinen auto oli Benz Velo Comfortable, jonka turkulainen Carl Victor Gustaf Forselius osti 1900.



Wanderer 1904 (proto)

Huugo Kaista
hankki noin 1917
Wanderer-
merkkisen auton
puutavarain
kuljettamiseen
palstalleen
Ruukinrantaan.

Auto lienee
Lepuskin vanhin.



1 Pete Kaista: Wanderer proto

1

”Huugo Kaista osti veljiensä kanssa palstan nykyisen Ruukinrannantien varresta ja rakensi siihen pienen talon. Palstan nykyisen talon Huugo rakensi 1917. Huugo oli mukana mm. VPK:n ja Pikkukirkon alkuvaiheissa sekä Albergan taajaväkisen yhdyskunnan hallinnossa. Hän myös laati yhdyskunnan 4. kaupunginosan asemakaavan.

Perimätiedon mukaan Kaistan auto oli merkiltään Wanderer ja sitä käytettiin rakennustarvikkeiden kuljetukseen Leppävaaran asemalta. Kun talo oli rakennettu, isoisäni muutti sen traktoriksi ja käänsi sillä peltoa. Auton moottorissa oli kuitenkin jokin perustavaa laatua oleva vika, joten se kävi huonosti ja piti sangen pahaa ääntä, minkä johdosta ympäristön asukkaat kokoontuivat katsomaan kääntöoperaatiota.

Myöhemmin auto majaili Kaistan autotallissa. Vuosituhannen vaihteessa se lahjoitettiin Niilo Sängille restauroitavaksi. Hän selvitteli auton taustoja ja tuli siihen tulokseen, että kyseessä oli Wandererin ensimmäinen koeauto vuodelta 1904. Siitä, miten se oli päätynyt Suomeen ja Hugo Kaistalle, ei ole mitään tietoa.”

Wanderer Proto Kaistan palstalla entisöitynä

Kyydissä auton
entisöinyt Niilo
Säntti sekä Pete
Kaista.

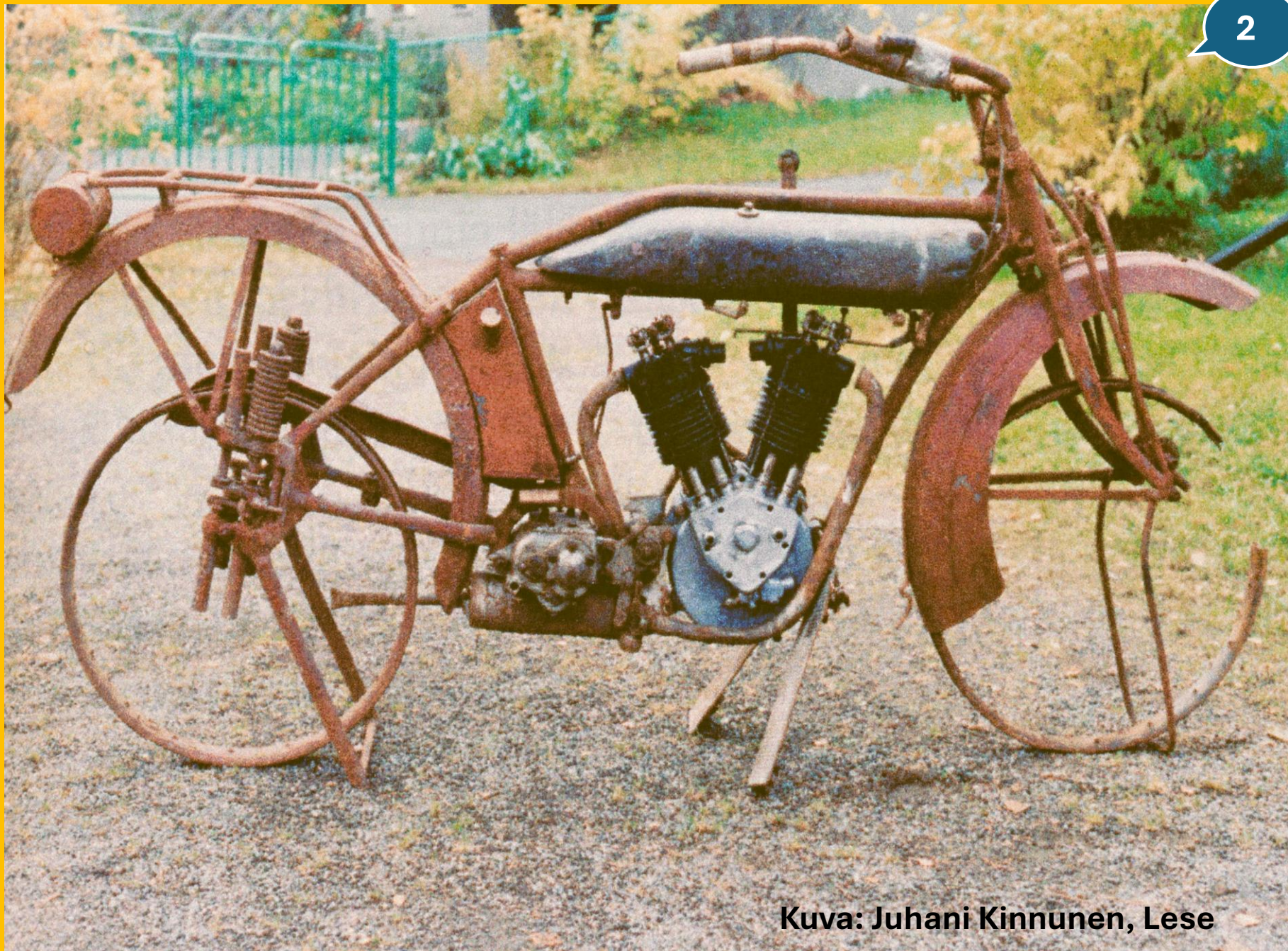


Kuva: Pete Kaista

Pope 1918

Bryno Rönnholmin sivuvaunupyörä, amerikkalainen Pope, lienee Lepuskin ensimmäisiä moottoripyöriä.

Pyörä oli hankittu n. 1929 ja sekin piti kertoman mukaan järjetöntä meteliä.



Kuva: Juhani Kinnunen, Lese

2 Juhani Kinnunen: Pope

”Bryno Rönholm sai 1929 valmiiksi talonsa Sinirinnantien ja Pohjoisen Lintuvaarantien kulmassa ja häneen iski moottoripyöräkuume. Bryno hankki sivuvaunullisen amerikkalaisen Popen, vuosimallia 1918. Siinä oli kohtuullisen iso moottori, eikä tietoaakaan äänenvaimennuksesta. Niinpä koko kylä heräsi, kun Bryno lähti aamulla pyörällä töihin. Vaimon harmiksi pyörä vaati jatkuvaa rassaamista ja sen öljyiset osat olivat purettuina parhaalla kulkureitillä.”

Leppävaaran ensimmäisiä autoja

K.A. Koskinen osti Bergansin tilan v. 1905. Hänen T-Fordinsa (1912) on varmaan yksi ensimmäisistä Leppävaaran autoista.

Bertel Bockström tuli Leppävaaraan 1911 ja hänellä mainitaan olleen auton, josta ei ole säilynyt kuvaa.

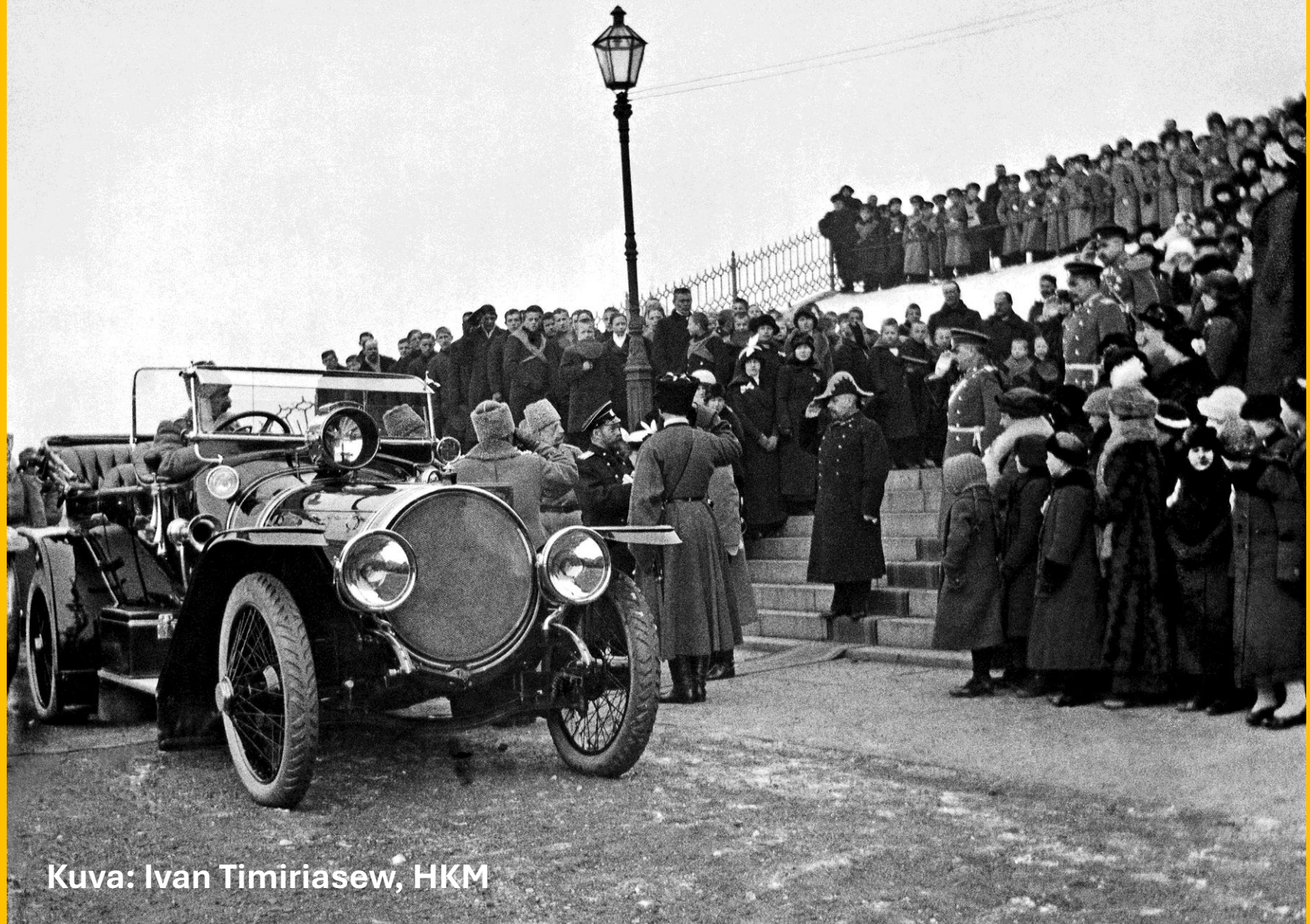


Kössi Koskinen ja T-Ford Bergansissa
Kuva: Hilikka Helsti

Keisari Nikolai II Leppävaa- rassa 1915

Keisari seurueineen
saapui tarkasta-
maan vallitöiden
edistymistä.

Seurue liikkui 11
autolla tykkiteitä
pitkin.



Kuva: Ivan Timiriasew, HKM

3 Heidi Helme: Keisarin vierailu Leppävaarassa

”Maaliskuun 10. päivänä 1915 keisari Nikolai II teki ainoan vierailunsa Suomeen. Hän tuli tarkastamaan vallitöiden edistymistä ja alleviivasi näin linnoitustyömaan tärkeyttä. Vierailtuaan ensin Helsingissä sotilassairaalassa ja Uspenskin katedraalissa, hän matkasi Turuntietä pitkin Leppävaaraan, jossa patterityöt olivat vasta alkuvaiheissaan. Ihmisiä oli kerääntynyt teiden varsille ja Arkadia-huvilassa sijainneeseen Mansikkalan kahvilaan seuraamaan keisarin ja hänen seurueensa saapumista Leppävaaraan. Heidi Helme on kertonut isoäitinsä olleen tien varrella katsomassa keisarin saattuetta kahden poikansa kanssa. Kaksi siviilipukuista turvamiestä oli tarkastanut mummin kädenlämmittimen (muhvin), ettei siellä ollut vaarallisia aseita.

Katja Ahlvik, leppävaaralainen kirjailija, kertoo kirjassaan Keisarin linnoitus oman totuutensa siitä linnoituksesta, joka Nikolai II:lle Leppävaarassa näytettiin. Ahlvikin tarinan mukaan teiden varsille ja kallioiden huipuille oli komennettu sotilaita tiiviiksi ketjuksi ja työläiset sijoitettiin näiden väliin. Yhdeksäntoista auton jonon lähestyessä kaikkien piti hurrata.

Kalliorinteiden ylimmillä tasanteilla kohosivat korkeat, lumesta tehdyt vallit, joissa oli säännöllisin välein neliskulmainen aukko. Siinä sojotti tykinpiippu taivasta kohden, aidon näköinen, vaikka olikin tehty pahvista ja maalattu mustaksi. Tsaarin autokolonna lähestyi valleeja ja upseerit toivoivat sen ajavan pysähtymättä vallien ohi. Mahtavien hurraahuutojen liikuttama Nikolai II kuitenkin käski autonsa pysähtymään ja otti pari askelta valleille päin. Upseerit ympäröivät nopeasti tsaarin ja vilkkaasti linnoitustyötä esitellen tulivat ikään kuin vahingossa estäneeksi tsaaria nousemasta valleille, jolloin koko huijaus olisi paljastunut. Vähitellen Nikolai kyllästyi seisoskeluun, hyppäsi takaisin autoonsa ja katselmus jatkui turvallisella etäisyydellä linnoituksen kulisseista. Illalla tsaari palkitsi ahkeria upseereitaan, työläisetkin saivat ilmaista viinaa, päättää Ahlvik tarinansa.”

Kustaa Aalto

Aloitti
taksiautoilijana
Helsingissä.

Hän oli
myöhemmin
Leppävaaran
bussiliikenteen
avainhenkilöitä
yhdessä
tyttärensä Maija
Lehtosen kanssa.



Kustaa Aalto Kaivopuistossa 1915-
Kuva Maija Lehtonen

Oldsmobil Coupé

Helge Helmen
auto, vm. 1924,
ostettu 1926.



Kuva: Heidi Helme, Lese

Oldsmobil Coupé

Helge Helmen auto.
Nuoret tekivät autolla
kotimaan
kiertomatkan:
Leppävaara -
Hämeenlinna-
Kangasala -Jyväskylä -
Kuopio - Joensuu -
Sortavala-Savonlinna-
Punkaharju- Viipuri -
Leppävaara



Kuva: Heidi Helme, Lese

4 Helge Helme: Automatkailua 1926 (Leppävaaran alkukoti, Leppävaara-seura 2017)

”Auto, jolla matka tehtiin, oli Oldsmobile Coupé vuosimallia 1924. Se oli meidän perheemme ensimmäinen auto, ostettu käytettynä kyseisen merkin silloiselta maahantuojaalta nimeltään ”Amerikkalainen moottorituonti Oy”. Auto oli ollut liikkeen omistajan yksityiskäytössä ja oli muuten hyvin pidetty, mutta korjaamon ”monttöörin” olivat salaa ajaneet sillä pirtukeikkoja ja pahukset olivat poliisien takaa-ajamina rääkänneet liikaa moottoriparkaa. Olihan näet se kuuluisa kieltolakiaika.

Auto oli nykysilmin nähtynä korkea kuin näkötorni ja muutenkin aikamoinen vempele. Etujarruja ei ollut, ainoastaan takajarrut, ja niissä jarruhihnat avonaisina rumpujen päällä. Jarruteho oli sen mukainen. Kun painoi jarrupoljinta, ei pitkään aikaan tapahtunut mitään. Minkäänlaisia iskunvaimentimia ei ollut. Pyörät olivat puupuolaiset ja kuivalla kelillä ne ravistuivat ja narisivat kodikkaasti.

Sateella narina lakkasi. Myös korirakenteessa oli paljon puuta, ja sekin tuppasi narisemaan. Kallistuksen vakaajia ei ollut. Oli sentään jo yksi tuulilasinpyyhkijä, kylläkin käsikäyttöinen, joten nopeus riippui siitä, kuinka vinhaan käsi heilahteli. Minkäänlaisia suuntaviittoja ei ollut, vilkuista puhumattakaan. Käsillä viittoiltiin tarpeen mukaan.

Ovien lasit voitiin jo avata ja sulkea kammella, mutta takasivulasit aukesivat kädellä painamalla ja ne nostettiin ylös plyysihihnoilla, samaan tapaan kuin vanhan ajan rautatievaunuissa. Ohjauspyörässä oli käsikaasu ja sytytyksen säätövipu. Vaihdetanko oli sentään jo sisäpuolella lattiassa ja avaimella lukittavissa.

Matkareitti oli seuraava: Leppävaara – Hämeenlinna – Kangasala –Jyväskylä – Kuopio – Kaavi –Koli – Joensuu – Sortavala (Valamo) – Punkaharju – Savonlinna – Imatra – Viipuri –Viipuri – Helsinki – Leppävaara. Siihen aikaan ei oltu kovin tarkkoja ajokortittomuuden tai ajajan ikävuosien suhteen, joten minäkin 15-vuotias sain ajaa aina vuorollani.

Matkareittimme varrella sijaitsevat ruoka- ja majapaikat olivat peräti vaatimattomia. Elettiinhän vielä hevos- ja kestikievariaikaa. Majapaikoissa häiritsivät yöunia usein valtavat lutikkalaumat. Päivämatkat jäivät pakostakin kovin lyhyiksi, sillä nopeus oli parhaimmillaankin vain noin 45 kilometriä tunnissa. Maantiet olivat kapeita, mutkaisia ja mäkisiä hiekkateitä, jotka kuivalla kelillä pölisivät vallan mahdottomasti. Onneksi liikenne oli vielä kovin vähäistä.

Rengasrikotkin olivat aikaa ja työtä vaativia. Paikkaukset ym. työt oli tehtävä itse, koska ei ollut minkäänlaisia huoltoasemia. Renkaan irrottaminen ja varsinkin sen takaisin saaminen vanteelle oli työlästä ja hikistä puuhaa. On muistettava, että elettiin vielä hevosaikakautta ja tiet olivat täynnä irronneita koukeroisia hevosenkenkänauloja. Sen ajan renkaat olivat laadultaan heikkoja, ja sivutkin puhkesivat usein. Paikkaukseen käytettiin sisä- ja ulkorenkiaan välissä ns. tossuja eikä minkäänlaista tasapainotusta tunnettu.

Kaupunkipaikoissa oli kyllä autokorjaamoja, vaikka työt niissä tehtiinkin yleensä peukalotuntumalla. Testikoneita ei vielä tunnettu. Maaseudulla oli turvauduttava kyläseppiin, ja nämä olivatkin hämmästyttävän taitavia. Ei oikeastaan mikään ihme, sillä suomalainen sepäntaito oli tunnettu ja tunnustettu jo pakanuuden aikana. Vahinko, että tämä ammattikunta on tänä päivänä käytännössä sukupuuttoon kuollut.”

Studebaker Standard Deluxe Phantom

Aimo Helmen
auto vuodelta
1927

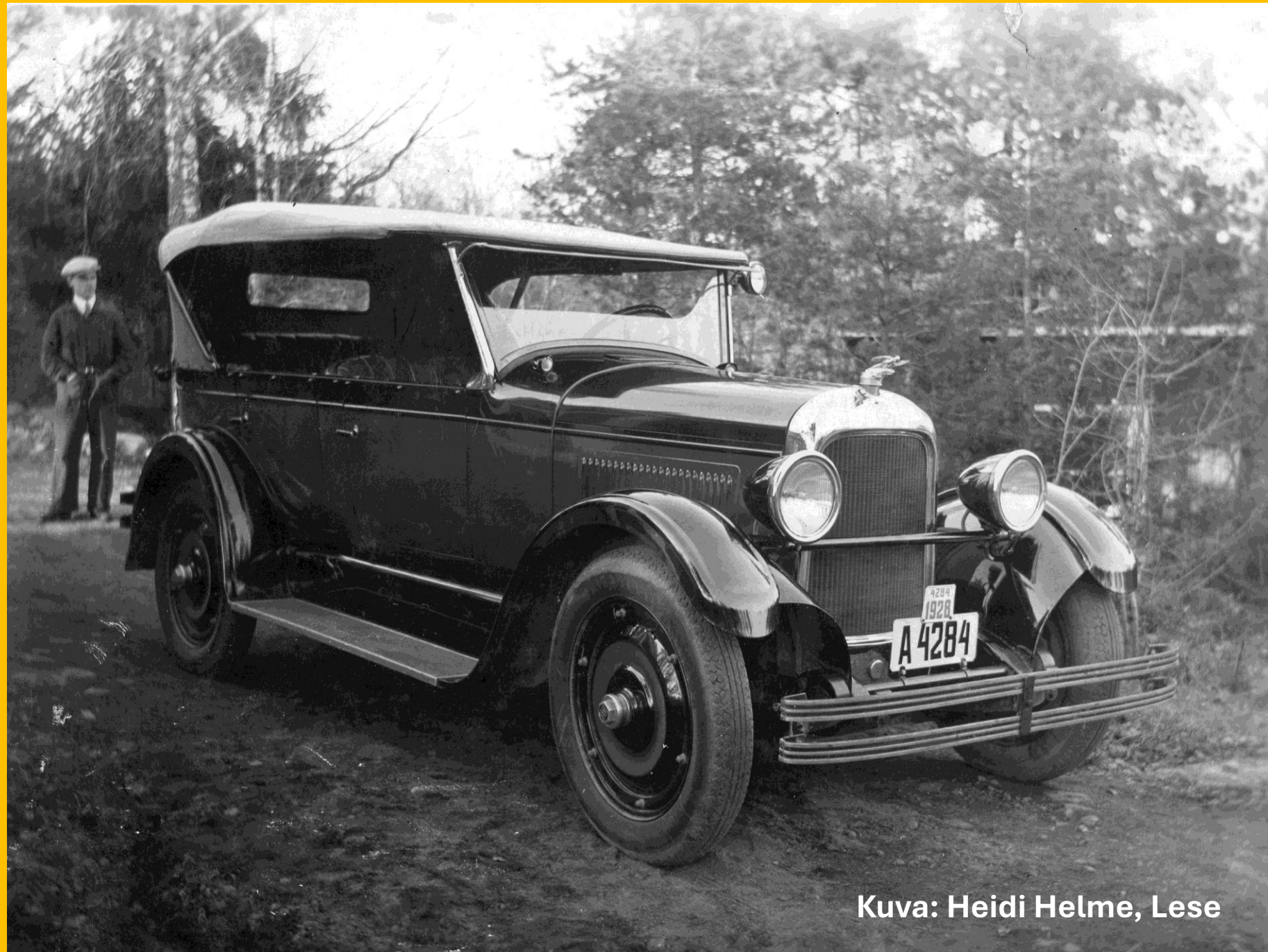


Kuva: Heidi Helme, Lese

Studebaker Standard Deluxe Phantom

Aimo Helmen
auto katettuna

1927



Kuva: Heidi Helme, Lese

Lincoln

lisäksi Räsänen,
Kastorin perus-
tajan auto.

Räsänen oli Helge
Helmen kanssa
järjestämässä
mm. jäärata-ajoja.

Hän ajoi asemalla
junan alle, jossa
vaimo menehtyi.

Kuva: Heidi Helme, Lese



Laajalahden jäärata-ajot

1927–1970-luvun
alku

Laajalahdella
ajettiin myös
jäärata-ajon
SM-mesta-
ruuksista.



Kuva: Heidi Helme, Lese

Laajalahden jäärata-ajot

Jäärata sijoittui Munkkiniemen, Otaniemen ja Ruukinrannan välille.

Mukana oli merkittäviä kilpa-autoilijoita kuten Curt Lincoln, Timo Mäkinen, Simo Lampinen, Markus Alen...

Ilmaston lämpeneminen, jonka vuoksi kunnon jäätä ei joka vuosi saatu, sekä 1970-luvun alun öljykriisi johtivat Laajalahden jäärata-ajojen lopettamiseen.

Harry Hietaranta Cevrolet Racer



Kuva: Heidi Helme, Lese

Laajalahden jäärata-ajot

1928



Kuva: Heidi Helme, Lese

Laajalahden jäällä 16. 2. 29

järjestetyissä M. K:n nopeuskilpailuissa 1 kilometrin matkalla oli

Päivän nopein sivuvaunullinen kone

Harley-Davidson

Ylivoimainen voittaja 350 cm³ ryhmä-
ssä sekä sivuvaunullisena että ilman

Harley-Davidson

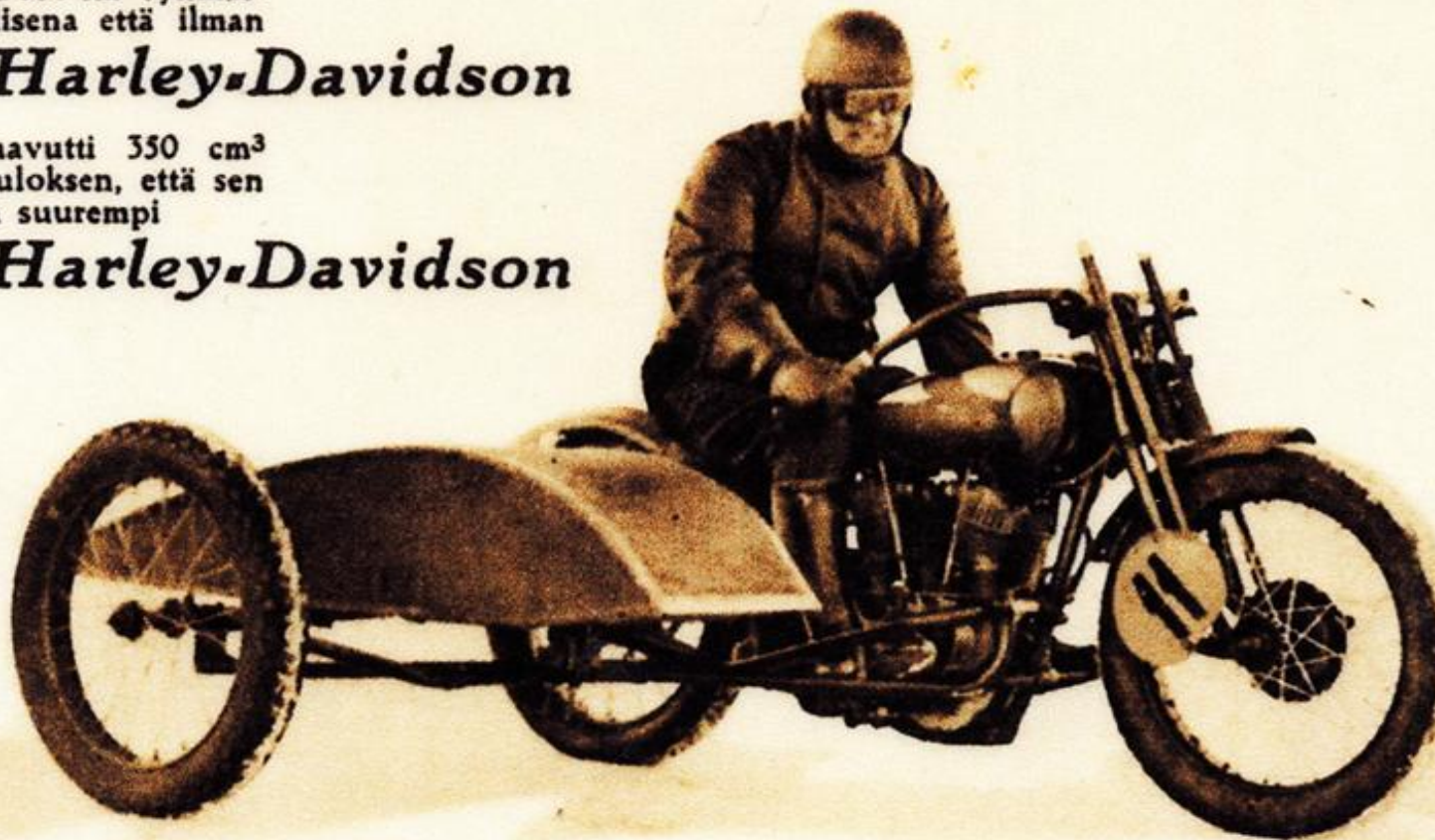
Sivuvaunullisena saavutti 350 cm³
kone siksi hyvän tuloksen, että sen
pystyi lyömään vain suurempi

Harley-Davidson

Yksinmyyjä

**Suomen
Osuuskauppojen
Keskuskunta
r. l.**

HELSINKI
Vilhonkatu 7
Puh. 20241



Kuva: Lese

Timo Mäkinen

”Jäärata SM-ajot Laajalahden jäällä olivat Timo Mäkisen ja pienen Morris Cooperin ylivoimaisen menon juhlanäytös. Käytyään viimeisen erän alkukieroksella lumipenkassa hän ohitti pari kierrosta ennen maalia johtoparin Astikainen-Toivonen. Mäkisen voitto oli hienon kilpailun hieno päätös.”

Mäkisen Mini kävi lumipenkassa –
silti oli nopein **Laajalahden** jäällä



HS 4.3.1963

Laajalahden ”Le Mans”

Autojen
kolmen tunnin
kestävyyskoe
talviolosuhteissa ja
jääradalla.



Kuva: HS 17.3.1958

5 Jäärata-ajot HS 17.3.1958

Laajalahden jäällä nähtiin eilen hurjaa vauhtia ja kiperiä tilanteita. Kysymyksessä oli oloissamme ainutlaatuinen autojen ja ajajien kestävyyskoe – 3 tunnin ajo. Kilvan henkeäsalpaavimmat sekunnit koettiin silloin, kun Yrjö Laine kieriskeli Skoda-autollaan lumivallia vasten. Näin siinä kävi – auto räsähti katolleen, mutta ajaja selviytyi ilman naarmuja. Kuvassamme siirretään ”sairasta” ajopeliä turvallisemmille vesille. Kuvan ohessa julkaistu kirjoitus oli otsikoitu: Autojen huima kestävyysajo voitti yleisön suursuosion.

Alen ja Bremer suomalaisnimiä Otaniemen jäällä Picko Troberg nopein — Ruotsille kaksi voittoa



Kuva: HS 8.4.1963

Risala Racing Team

Leppävaaralainen rallicross-tiimi kokoontui Mäkkylässä Ravesbaarissa. Kundit käyttivät itsestään myös nimeä Skuderia Risala.

Seppo Pesosen kuvassa Risalan jengi on matkalla Italiassa vuonna 1965. Matkalla oli mukana 9 kundia ja 4 autoa: kaksi Fiatia ja kaksi Simcaa. Kuvassa vasemmalta: Raimo Palkosaari, Hannu Paulakoski, Markku Virtanen, Kalle Karlsson, "Sope" (Göran Sundholmin broidi), Lasse Eriksen, Ville Wiren ja Karlssonin Kallen serkku Ruotsista.



Hiihto- retkellä Leppä- vaarassa

1928

Kuva: Sami Suviranta



Päijänne- ajo 1938

Vasemmalla
Holger Eklund,
nro 71

Oikealla
Helge Helme



Kuva: Skuderia



Kuva: Heidi Helme, Lese

Päijänne- ajojen katsomo Turuntiellä



Kuva: Lese

Viljo Hartman

Harley Davidson

Moottori-
potkukelkka

Kuvat: Linnea Cohen



Paavo Heimlander

Elfvikin Kivimäen miehille
mopo oli käyttökelpoinen
liikkumisväline, mäelle ei
autolla päässyt.

Kuva on vuodelta 1959.



Kuva: Heimlanderin sisarusten albumi, Lese

Asplundien uusi mopo

Nuoret poseeraavat
uuden mopon
kanssa Ruutikellarin-
tiellä 1950-luvulla.

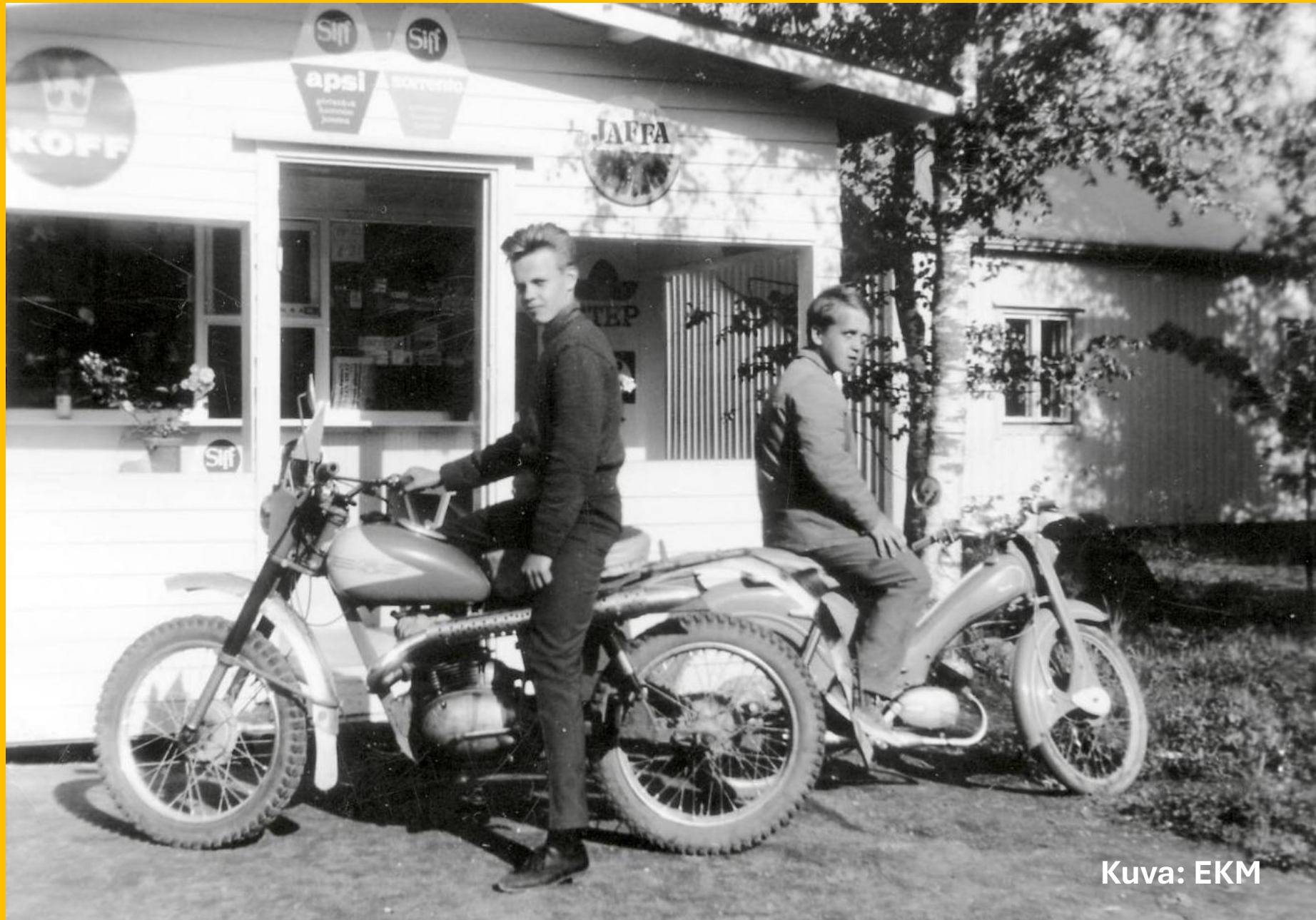


Kuva: Antero Westerlund, Lese

Kansantien kioskilla

Pärinäpoikia
kioskilla 1959
(vas. Tane Laine).

Kioskin nykyinen
osoite olisi
Pakastiaisentien
ja Viserrystien
kulma.



Kuva: EKM

Istominin kuorma-auto

Istomin kuljetti
myllystään jauhoja
kauppoihin.

Kuvassa auto on
Mäkkylässä
sikurimyllyn
edessä.

Kuva: Peter Forström, Lese



Virtasen
halkotarhan
auto
Harakassa

Kuva: Lese



Peruna- kuorma ylittää radan

OTK:n työntekijöi-
den palstoilta
nostetut perunat
matkalla Helsin-
kiin 1945



Kuva: Työväenarkisto

Chevrolet-traktori ja Thames vm 1947

Perunakellarin
maanalaisessa osassa
varastoitiiin peruna-,
lanttu- ym. sato
pakkaselta suojassa.

Yläkerrassa säkitettiin,
pussitettiin ja kuor-
mattiin. Thames on jo
valmiiksi kuormattu.



Työkalut riti rinnan perunakellarin edessä: Chevrolet-pohjainen autotraktori ja Ford Thames vuosimallia 1947.

Vanhat koneet 1/2021

Teksti:
Kari Koskenala,
Kivi Koskenala ja
Juha Kaitanen
Kuvat:
Koskenalan

PERKKAAN AUTOTRAKTORIT

Kolmen koneen tarina

Kari Koskenala, Kivi Koskenala, Juha Kaitainen: Perkkaan autotraktorit.

Vanhat koneet 1/2021, osa 1

Kustaa “Kössi” Koskinen osti Bergansin tilan vuonna 1905. Pelloilla viljeltiin ja navetassa kasvatettiin ruokaa Koskisten omistamille kansanruokaloille. Vuonna 1943 tilan isännitys siirtyi Kössin pojalle Veikko Koskenalalle. Maanviljelyn ohessa Veikko oli kekseliäs koneiden rakentaja, joka valmisti suuren osan tarvitsemistaan työkaluista itse yhdistelemällä erilaisia romutukseen tuomittuja osia keskenään. Näiden joukossa oli mm. kolme autotraktoria, jotka esitellään seuraavassa tarkemmin.

Ruotsissa autotraktorit olivat yleistyneet jo 1930-luvulla ja siellä ne tunnettiin nimellä EPA, joka viittasi halpatavarataloketjuun. EPA-traktoreita valmistui ennen sotia n. 5 000 kpl. Sodan jälkeisessä Suomessa elettiin säännöstelytaloudessa ja vastaavien autotraktoreiden rakentaminen oli pakon sanelemaa. Suomessa lähinnä kyläsepät tekivät autotraktoreita eikä niiden lukumäärä noussut suureksi.

Bergansin
Chevrolet-
traktori
nousemassa
lanttu-
kuormassa
verstasmäkeen.



Bergansin Letukka ja Viljo Paavonen lannanajossa.

Taustalla
Leppävaaran
radioasema.

Kuva: Tuula Suomi, Lese

7



Kari Koskenala, Kivi Koskenala, Juha Kaitainen: Perkkaan autotraktorit. Vanhat koneet 1/2021, osa 2

Chevy-autotraktorit

Vanhoja traktoreita ei ollut eikä uusia sodan jälkeen saanut. Veikko osti sodan jälkeen useamman 1928-mallisen Chevrolet-kuorma-auton Elannolta ja rakensi niiden alustalle kolme autotraktoria. Ensin poistettiin kuorma-auton kori rungolta ja alusta lyhennettiin, koska pienempi akseliväli mahdollisti ketterämmän kääntymisen. Takaosaan rakennettiin teräksinen kuormalava ja sen etureunaan kuppi-istuin kuskille. Alkuperäinen moottori, voimasiirto ja puupinnapyörät säästettiin, sen sijaan jousitus poistettiin takapyörästä.

Ensimmäisen autotraktorin Koskenala rakensi korvaamaan tilan hevoskuljetuksia. Chevyja rakennettiin kolme, joista yksi tuli omaan käyttöön, yksi myytiin Leppäsiltaan ja yksi meni Pohjanmaalle.

”Fiiu” eli Fiat- traktori kasvin- suojaus- töissä Perkkaal- la

Taustalla
Miinalantie

Kuva: Tuula Suomi



Kari Koskenala, Kivi Koskenala, Juha Kaitainen: Perkkaan autotraktorit. Vanhat koneet 1/2021, osa 3

Fiiu-autotraktori

Seuraavan autotraktorin aihiona oli Fiat 503, joka hankittiin ajokuntoisena 1946. Siitäkin lyhennettiin alustaa ja poistettiin kori. Alkuperäinen Fiatin moottori jäi paikoilleen, mutta sen perään sovitettiin Ford kuorma-auton vaihdelaatikko, jotta saatiin nopeusalueet paremmin peltotöihin sopiviksi.

Tekniikan yhteyteen rakennettiin voiman ulosotto ja jousitus poistettiin molemmista akseleista. Etupyörät olivat Fiatin alkuperäisiä mutta takapyörät otettiin Ford-kuorma-autosta.

Bergansin maanviljelyskoneet olivat alun perin hevosvetoisia mutta nyt Koskenala muokkasi ne Fiiuun kytkettäviksi. Fiatilla vedettiin mm. perunan istutus-, multaus- ja nostokoneita sekä kylvökonetta.

Veeti Jarva
ja Nuffield
Universal
vm. 1957
Perkkaalla.

Kuva: Tuula Suomi



Nuffield ja traktorive- toinen Allis- Chalmers leikkuu- puimuri.

Traktorissa
Veikko Koskenala
ja puimurissa Kari
Koskenala
noin 1959.



Kari Koskenala, Kivi Koskenala, Juha Kaitainen: Perkkaan autotraktorit. Vanhat koneet 1/2021 Osa 4

Kolmas ja edistyksellisin autotraktori valmistui 1950-luvun alkuvuosina. Sen perustana oli Ford AA:n alusta. Kone oli aluksi nokallinen, mutta muutettiin tylppänokkaiseksi. Koneena oli Chevroletin nelosmoottori. Fordin vaihdelaatikoita oli tässäkin mallissa kaksi peräkkäin, jotta saatiin riittävän hidas ajonopeus ja voiman ulosotto.

Kaikki kolme autotraktoria oli käytössä vielä senkin jälkeen, kun taloon oli hankittu oikeita traktoreita. Harmaa-Ferguson ostettiin 1953 ja Nuffield 1950-luvun lopulla.

Nuffieldin hankkimiseen liittyi erityisehtoja tai kytkeykauppaa: Koska valuuttaa oli vähän ja tuontitavara kortilla, niin oli kaikenlaisia ehtoja. Jotta Nuffieldin sai, piti pakko-ostaa myös huonomaineinen amerikkalaispuimuri. Joka kuitenkin käytössä osoittautui erittäin toimivaksi Bergansin pelloilla.

Ford- traktori

Artur Löfman
Lövkullan
pellolla 1947.

Traktori oli
yksi viidestä
säännöstelyn
aikana
saaduista
Ford-
traktoreista.

Kuva: Löfman, Lese



Traktori Korpintiellä

Isä ja Mervi Pulkka
kyydissä,
vasemmalla Lipun
talo.



Kuva: Lese

Huollot
tehtiin
ulkona tai
tallissa.

Autokorjaamoja
oli harvassa.



Kuva: Maija Lehtonen, Lese

Nevomaan bussia korjataan Harakassa.

Hommissa Paavo
Nissinen



Kuva: Juhani Kinnunen, Lese

Nevomaan tallin korjaamo Harakassa.

Oikealla Kullervo
Nevomaa.



Kuva: Juhani Kinnunen, Lese

Käpin
autopaja
Orolan
torpan
pihalla,
Mäkkylän-
tien
varrella.

Kuva: Markku Salmi, Lese



Auto- hajot- tamo

Turuntien
varressa
asemalla.

Kuva: Antero Westerlund, Lese



Albergan Auto Oy

1925-1927

Yhtiö osti 6 kpl T-Fordin kuorma-auton pohjalle tehtyä linja-autoa ja kaksi Brockwaytä hoitamaan liikennettä Helsinkiin.

Gulf toimitti polttoaineen tynnyreissä päätepysäkille.



Kuva: Maija Lehtonen, Lese

Albergan Auto Oy

Päätepysäkki oli
Valtatien ja
Kansantien
risteyksessä,
Nojosen ja
Salosen palstan
edessä.

Yhtiö ajautui
konkurssiin 1928.



Kuva: Maija Lehtonen, Lese

Linja-auto- liikenteen yhtiötön aika 1927-1936

Kustaa Aallon
Studebaker
Helsingissä
Rautatieasemalla
1932.

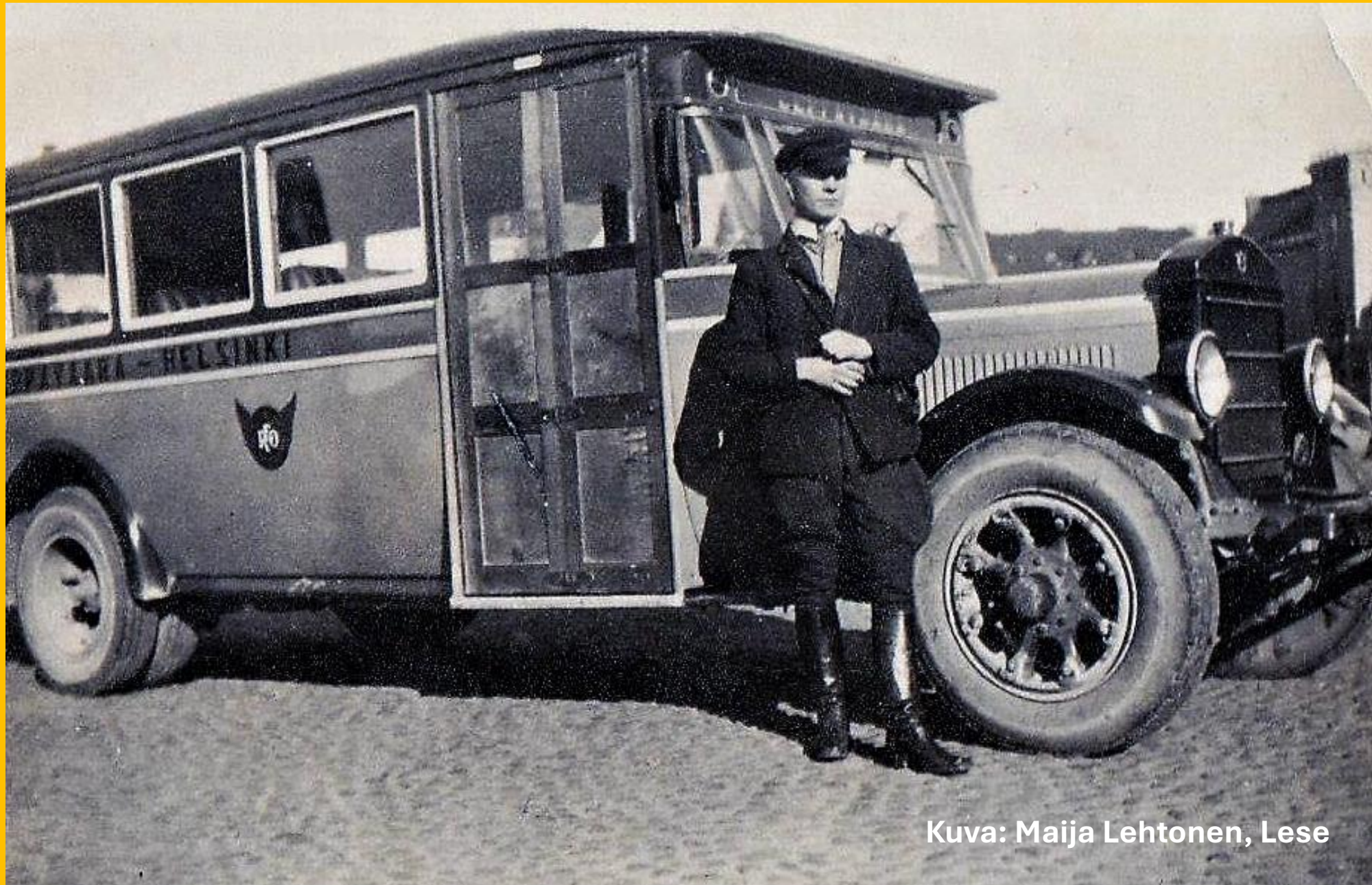
”Hieno auto, mutta
huono!” totesi Maija
Lehtonen.



Kuva: Maija Lehtonen, Lese

Leppä- vaaran bussi

1920-1930-
luku



Kuva: Maija Lehtonen, Lese

Kustaa Aallon Citroén

Alexandra
Aalto ja kuski
Väinö
Riihimäki



Kuva: Maija Lehtonen, Lese

Leppävaaran Liikenne Oy

1936-1971

Liikennöinti
tapahtui osakkaiden
autoilla ja
liikenteessä oli 35
autoa.

Gulfin
polttoainepumppu
Päätepysäkillä.



Leppävaaran Liikenne Oy:n autojen polttoainepumppu Valtatiellä
Kuva: Lese

Kalle Nyqvistin Reo

1936

Heikinkadulla
matkalla
Rautatie-
asemalle.



Kuva: A. Pietinen, HKM

Kalle Nyqvistin Reo sodassa

Useat Leppävaaran
bussi palvelivat
sodassa haavoittu-
neiden kuljetuksissa.

Reo palasi sieltä
ilman penkkejä, jotka
löydettiin auto-
komppanian
ullakolta.



Kuva: Lasse Leander, Lese

Kalle Nyqvistin Reo

”Moskova-
Viipuri”-linjalla



Kuva: Lasse Leander, Lese

Häkäpönttöbussi

Sodan aikana nafta ja bensa varattiin armeijan käyttöön ja siviiliautot kulkivat puukaasulla.

Kuvassa Helsinki--
Leppävaara -linjan bussin
puukaasutinta täytetään
puupilkkeellä.

Kuuma tuhka tyhjennettiin
mm. Monikonpuroon.

Kuva: ekm.finna.fi



Nyqvistin autot ja talli Valtatiellä



Kuva: Lese

Bussi
Valtatiellä
Niemen
kaupan
kohdalla



Kuva: Eija-Kaarina Rantanen

Leppävaaran Liikenne Oy

Puhelin 84-5020

AIKATAULUT

Linjoilla

H:ki – Leppävaara – Harakka – Hämeenvaara

H:ki – Leppävaara – Laajalahti (Elfvik)

H:ki – Mäkkylä – Kirkkalantie

H:ki – Leppävaara – Frisbacka

Voimassa 1. 1. 57 toistaiseksi

Hinta 5:—

Kuvat: Maija Lehtonen

Leppävaarasta — Helsinkiin

Arkipäivinä 107 VUOROA

5-35	7-55	13-45 ei L	17-20
5-50	7-55 X	13-50 L	17-30
5-55 X	8-05	14-00	17-40
6-00	8-15	14-15	17-50
6-05	8-25	14-30	18-00 X
6-10	8-30 X	14-40	18-10
6-15	8-45	14-50	18-20
6-20	9-00	15-00	18-30
6-20 X	9-15	15-10	18-45
6-25	9-30 X	15-20	19-00
6-30	9-45	15-30	19-15
6-35	10-00	15-35 X	19-30
6-35 X	10-15	15-50	19-45
6-45	10-30	16-00	20-00 X
6-50	10-45	16-05 X	20-15
6-55	11-00	16-10 ei L	20-30
7-00	11-15	16-15 ei L	20-45
7-05	11-30	16-20	21-00
7-10	11-45	16-25 X	21-15
7-10 X	12-00 X	16-30 ei L	21-30 X
7-20	12-15	16-35 ei L	21-45
7-25	12-30	16-40	22-00
7-30	12-45	16-45 ei L	22-15
7-35	13-00	16-50 X	22-30
7-40	13-15	16-55 ei L	22-45
7-40 X	13-30	17-00	23-10
7-50	13-40 L	17-10	

X = Hämeenvaarasta L = lauantaisin

ei L = ei lauantaisin.

107 VUOROA

LAVANTAININ 7 VUOROA VÄHEMMÄN

Leppävaaran Liikenne Oy:n autot ja kuskit

Helsingissä
Leppäsuon kentällä



Kuva: Finna

Sipposen bussi Veteraanitiellä

1950- ja 1960-luku olivat Leppävaaran liikenteen kulta-aikaa.

Yksityisautoja oli vielä vähän, mutta asukasmäärä kasvoi jatkuvasti.

1970-luvulla liikennöinti ja kalusto siirtyi isommille yhtiöille.



Kuva: Leena Sipponen

Taksit rautatie- asemalla

1950-luku

Kuskit vasemmalta:

- Emil Felin
- Veikko Riikonen
- Bertil Sällman
- Valtter Palosaari
- Bertil Lindgren



Kuva: EKM

Lintuvaaran- tien taksit

1965

Kuskit vasemmalta:

- Iivari Nöjd
- Rolf Nyholm
- Esko Lampinen
- Bertil Lindgren
(kameran takana)



Kuva: Lese

Nimismies Lindkvist jahtaa pirtu- trokareita Leppävaarassa

1925



Pirtutrokarit

Kieltolaki oli voimassa 1919-1932. Leppävaara oli pirtun maihintuonnin solmukohtia. Pirtu kulki laivoista Tarvon saareen ja sieltä edelleen Leppävaaraan jaettavaksi jälleenmyyjille muualle Suomeen.

Leppävaarassa oli useampi ns. kotiapteekki, josta pirtua välitettiin paikkakuntalaisille.

Leppävaaran poliisit pidättäneet useita spriiautoja.

Tällä viikolla takavarikoitiin siellä 5 autoa ja 560 litraa pirtua.

Rautateitse on pirtunkuljetus pienemmissä erissä myös hyvin vilkasta.



HS 24.3.1928

Leppävaaran poliiseille on päättynyt viikko ollut spriin salakuljettajain ahdisteluun nähden runsastoinen, saalis on myös ollut työnsuorituksen mukainen. Maanantaista perjantai-iltaan on piirin nimismies konstaapeleineen pidättänyt kokonaista viisi salakuljetusautoa.

Nimismies oli saanut vihiä autoilijain hommista ja oli järjestänyt kaupunkiin johtavalle maantielle väijykseen, jossa m.m. käytettiin piikkilankamattoa apuna. Maanantaina pidätettiin ensimmäinen auto ja sitten seuraavina päivinä edelleen neljä autoa. Kaikki autot olivat helsinkiläisiä ja kuljettajat samoin. Yhtä yksityisautoa lukuunottamatta olivat kaikki autot pirssiautoja. Näistä viidestä autosta takavarikoitiin yhteensä 560 litraa spriitä. Viimeinen autoista ajoi poliisien maantielle asettaman piikkilankamaton yli ja jatkoi matkaansa pitkin Nurmijärven maantietä, mutta sekin saatiin pidätetyksi jonkun matkan päässä. Kuudeskin auto oli vähällä joutua poliisien käsiin, mutta pääsi kuitenkin livahtamaan ohi. Myöhemmin törmäsi se yhteen jonkun toisen auton kanssa, ja kuljettaja kävi itse ilmoittautumassa Helsingin poliisilaitoksella.

Parissa pidätetyssä autossa oli taitavasti järjestetty kätköpaikkoja, joihin pirtukanisterit oli piilotettu. Niinpä eräässä urheiluautossa oli selkänojan taakse nahkapäällystän alle laitettu melkoisen kookas laatikko, jota oli varsin vaikea huomata, vaikka nosti ylös takistuimen. Laatikossa oli kaksitoista 100 litran kanisteria spriitä. Eräässä toisessa vaunussa oli samoin selkänojan nahkapäällystä ja joustin nostettu ylös ja joustimen sijaan tehty kätköpaikka.

Paitsi autoilla, kuljetetaan spriitä junissa pienissä erissä matkustajain vaatteissa, selkärepuissa y.m. Poliisi on koettanut pitää silmällä salakuljettajia ja takavarikoinut lukuisia eriä sekä asemalla ja junissa että asemalle johtavilla maanteilla.

Asianomaiset autoliikkeet ovat vieneet pois kuljettajilta takavarikoidut autot, sillä ne on poikkeuksetta ostettu vähittäismaksuilla, jääden tietenkin myyjänsä omaisuudeksi siihen saakka kunnes hinta on täysin suoritettu.

Leppä- vaaran poliiseja Huspulla



Kuva: EKM

Leppä- vaaran poliiseja asemalla

1934

Poliisit:

- Laitila
- Juurinen
- Pynnönen



Kuva: EKM

Leppä- vaaran poliisit poliisi- asemalla

1950-luku

Kuva: EKM



Leppä- vaaran poliisi- asema



Kuva: EKM

Bodomjärven murhat

Bodomjärven
murhien
tutkimuskeskus oli
Leppävaaran
poliisiasemalla.

Leppävaaran
poliisit olivat
ensimmäisinä
murhapaikalla.



Hs 7.6.1960

VPK:n autot 1925-1928

Leppävaaran VPK
sai alussa lainata
Bergansin
hevoskärriä tai
kuorma-autoa.

Omaa kalustoa oli
palotorvet,
haalarit, kypärät ja
letkut.



Kuva: EKM

VPK:n autot 1928-1939

Leppävaaran VPK:n ensimmäinen oma auto rakennettiin kannatus-yhdistyksen hankkiman Fordin kuorma-auton rungolle.



Kuva: EKM

”Etana” tai ”sekajuna”

1939-1964

VPK hankki uuden, katetun sammutusauton, joka rakennettiin linja- ja kuorma-auton yhdistelmästä. Miehistö sai sisätilat ja lavalle mahtui välineistöä.



Kuva: EKM

VPK:n auto sodassa

VPK:n uusi sammutusauto komennettiin sotaan, jossa sen tehtävänä oli vallattujen alueiden palojen sammutus ja suojasavun tekeminen. Auto paloi pahoin mutta korjattiin kuntoon.



Leppävaaran ja Pitäjänmäen VPK:n miehiä Kannaksella, Leppävaaran auto on takana oikealla. Kuva: Kari Koskenala

Uusi paloauto

VPK sai 1964 ensimmäisen, tehdasvalmisteisen paloauton, joka oli valmiiksi tehtaalla varusteltu. Se palveli 1989 asti.

Vanha "Etana" myytiin ja siitä saatiin vielä kohtuullinen hinta.



Kuva: VPK

VPK Etana (Ote kirjasta Leppävaaran VPK 100 vuotta, Leppävaaran VPK 2025)

Ote VPK:n vuosikertomuksessa 1964 kerrotaan Etanan myynnistä ja vanhaa paloautoa kuvataan lämpimin äänenpainoin:

”Tuon monia polkuja kulkeneen autovanhuksen askeleet alkoivat olla jo melko lyhyitä. Kilometrejä on kyllä jäänyt sen taakse lukemattomat määrät. Kun palokunta sen vuonna 1939 osti käytettynä, joutui se myös sotaretkille mukaan aina Äänislinnaa myöten, jossa sillä oli huono tuuri joutua itse tulipalon uhriksi. Sille annettiin romuttamismääräys ja lähetettiin takaisin Suomeen. Nykyinen (1964) sihteerimme Salo sai kuitenkin vielä pelastetuksi sen ja niin se kunnostettiin uudestaan ja on nyt taas ollut Leppävaaran paloautona 20 vuotta”.

Standard Oil Elis Åhlberg

Turuntie

Elis Åhlberg oli
Nisse Åhlbergin isä.

Perheellä oli myös
Strand Café
Turuntien
vastakkaisella
puolella.

12



Kuva: EKM

Suomen Esso (Wikipedia)



Suomen Esso perustettiin vuonna 1920 nimellä Nobel-Standard Osakeyhtiö Suomessa - Aktiebolaget Nobel-Standard i Finland. Ensimmäisen huoltoasemansa se avasi Helsingissä vuonna 1921 ja 1930-luvun loppuun mennessä niitä oli 39.

Vuonna 1952 Nobel-Standard vaihtoi nimensä Suomen Essoksi. Vuonna 1954 Suomen Essosta tuli täysin amerikkalaisomisteinen yhtiö. Tunnetuksi tulleen "Tiikeriä tankkiin" -mainoslauseen tueksi Suomen Esso lahjoitti vuonna 1964 kaksi oikeaa tiikeriä juuri perustetulle Tampereen eläintarhalle.

1970-luvun puoliväliin mennessä puolet Esso-asemista oli siirtynyt itsepalveluun. Joulukuussa 2006 Suomen Esson osakekanta siirtyi SOK:n omistukseen, minkä jälkeen SOK myi osan Esson toiminnoista edelleen St1:lle. Lopputuloksena noin 140 Esso-asemasta tuli St1-asemia ja 44 Esso-asemaa muutettiin S-ryhmän ABC-ketjun asemiksi.

Standard Oil Elis Åhlberg

Turuntie

Leppävaaran
poliisit Vallinkoski
ja Nikander
huoltoasemalla
1937.



Kuva: EKM

Esso Nils Åhlberg

Turuntie

Huoltoasema
siirtyi 1952 Esson
ketjuun ja Nils
Åhlbergin
omistukseen.

Kosanin auto tuo
kaasua asemalle.



Kuva: EKM

Esso Nils Åhlberg

Turuntie

Nissen Esso oli tunnettu hyvästä palvelusta. Kuvassa Nisse huoltaa autoa. Myynnissä oli 2T ja 4T-bensaa, dieseliä, voiteluaineita ja varaosia.



Kuva: Lese

Esso Pertti Liukkonen

Pertti Liukkonen osti aseman Nils Åhlbergilta 1976. Huoltoaseman baari oli erityisen suosittu ruokapaikka.

Myöhemmin asema siirtyi Hannu Olavinpojan tien varteen Kehä 1:n rakentamisen tieltä.

Kuva: Markku Salmi, Lese



ST1 Puustellin- mäki

Hannu
Olavinpojan tie

Vanhan Esson
paikalle tuli
ST1:n kylmä
asema.



Kuva: Markku Salmi, Lese

Union Lintu- vaarantie

Aseman
omistajat:

- Taito Vesala
- Veikko Lätti





Union oli aluksi pääkaupunkiseutulaisten ammattiautoilijoiden omistama. Alkuperäinen nimi oli Bensiinin-Kuluttajain Oy (BK), ja yritys perustettiin vuonna 1931. Yhtiön ensimmäinen oma huoltoasema sijaitsi Helsingin keskustassa. Jo Bensiinin-Kuluttajain Oy:n ensimmäisinä toimintavuosina sen markkinaosuus nousi 17 prosenttiin ja sen huoltoasemia perustettiin Helsingin ulkopuolelle kahdeksaan muuhun kaupunkiin.

Unionin omistuspohja laajeni kun pääkaupunkiseudun kuorma-autoilijat tulivat mukaan alun perin taksimiesten omistamaan yhtiöön. Vuonna 1949 sopimuskiistat yhtiölle öljyä toimittaneen Gulfin kanssa kärjistyivät, ja BK joutui luovuttamaan kaikki jakeluasemansa Gulfille. Yhtiön nimi vaihdettiin vuonna 1953 Oy Union-Öljy Ab:ksi. Tunnukseksi valittiin punavalkoinen siivekäs öljytippa. Vuoteen 1963 mennessä Unionilla oli jo 162 asemaa, ja öljytipan rinnalle otettiin käyttöön sini-puna-valkoinen tunnus. 1960-luvulla Unionin huoltoasemaverkosto laajeni, ja ensimmäiset elementtiasemat valmistuivat 1964. Ensimmäinen autonpesukone aloitti toimintansa 1965, ja myös ensimmäiset itsepalveluasemat rakennettiin saman vuosikymmenen aikana.

Vuonna 1967 Keskusosuusliike Hankkija hankki osake-enemmistön yhtiöstä. 1970-luvun alussa huoltoasemia oli ehtinyt kertyä jo kolmisensataa. Tammikuussa 1979 BP:n huoltoasemat liitettiin Unionin verkostoon. Tämän myötä Union nousi maan kolmanneksi Neste osti enemmistön Unionista vuonna 1983. Syksyllä 1990 Neste nosti omistusosuuttaan 98 prosenttiin. Vuotta myöhemmin Union- ja Finnoil-ketjut yhdistettiin lopulta Neste-ketjuksi.

Union Lintu- vaarantie

1970-luku



Kuva: Marianne Korhonen



**Union Lintuvaarantie, vasemmalta
Heikki Jutila, asiakas ja Veke Lätti
Kuva: Marianne Korhonen**



**Union Lintuvaarantie, vasemmalta Seija
Ikävalko, Heikki Jutila ja Veke Lätti**

Kuva: Marianne Korhonen

MAXI

1972 perustetun Maxin yhteydessä oli aina huoltoasema.

Ensimmäinen aloitti Maxin brändin alla.



Kuva: Micaela Sivén

Maxin BP

1970-luku

14



Kuva: Micaela Sívén

BP (Wikipedia)



Suomeen BP eli British Petroleum tuli vuonna 1960 ostamalla polttoöljyä myyneen, vuonna 1940 perustetun Petkon. BP osti loputkin yhteisyrityksestä vuonna 1965.

Ensimmäinen BP:n tunnuksin aloittanut asema avattiin Pietarsaareen 1961. Vuonna 1969 BP avasi Pohjoismaiden ensimmäisen miehittämättömän automaattiaseman Kouvolassa. Kesäkuussa 1970 yhtiön nimi muutettiin Suomen BP Oy:ksi, ja tällöin yhtiöllä oli Suomessa 45 huoltoasemaa.

Brittiläinen emoyhtiö ei ollut tyytyväinen suomalaisen tytäryhtiönsä markkinaosuuteen, joka oli parhaimmillaankin vain viitisen prosenttia Suomen polttoainemyynnistä. Vuonna 1979 Suomen BP-huoltamot siirtyivät Unionille, johon BP:n Suomen-tytäryhtiö fuusioitiin lopullisesti vuonna 1983.[1][6] Nykyisin Castrol-öljyt kuitenkin kuuluvat BP:n konserniin.

Maxin Union

1980-luku



Kuva: Micaela Siven

Maxin Neste- asema

1996

15



Kuva: Markku Salmi, Lese

The logo of Neste, consisting of the word "NESTE" in white, uppercase, sans-serif font on a blue rectangular background.

Neste perustettiin vuonna 1948, jolloin sen tarkoituksena oli turvata Suomen energia- ja öljynhuoltoa. Suomessa ei ollut tuolloin mitään alan teollisuutta tai siihen liittyvää osaamista, vaan kaikki piti aloittaa tyhjästä. Yhtiön kotipaikaksi tuli Espoo ja se oli alusta asti valtion omistama. Toimialoja tuolloin olivat öljy- ja kemianteollisuus, kaasun välittäminen, varustamotoiminta, öljynetsintä ja -tuotanto.

Vuonna 1955 yhtiön pitkäaikaisena toimitusjohtajana aloitti Uolevi Raade, joka vaikutti suuresti sen nousuun aikanaan Suomen suurimmaksi yritykseksi.[16] Vuonna 1957 Naantaliin valmistui yhdysvaltalaisista teknologiaa käyttäen Suomen ensimmäinen öljynjalostamo, Naantalin jalostamo. Porvoon jalostamo valmistui vuonna 1965 Porvoon silloiseen maalaiskuntaan, Sköldvikiin.

1973 Neste osti heikkoon kuntoon ajautuneen Oy Gulf Oil Ab:n ja jakoi sen 199 huoltoasemaa puoliksi omistamilleen E-öljyille ja Kesoilille. Yhtiö aloitti huoltamotoiminnan oman brändinsä alla vuonna 1983. Vuonna 1991 Nesteestä tuli Finnoilin pääomistaja, myös Kesoil siirtyi kokonaan sen omistukseen. Vuonna 1992 Union-huoltamot muuttuivat Neste-huoltamoiksi, seuraavana vuonna sama tapahtui Finnoil-huoltamoille. Vuonna 2016 yhtiön Neste Oil -asemaketju lyhensi nimensä.

Neste-ketjuun kuului lähes 800 asemaa Suomessa, minkä lisäksi sillä oli 258 asemaa Baltian maissa ja Venäjällä Pietarin alueella.

Shell Vallikallio

Iso, hyvin
varustettu
huoltoasema,
myymälä ja baari.

Rakennus ja
mittarikentän katos
muodostivat
harmonisen
kokonaisuuden.



Kuva: Markku Salmi, Lese



Shell oli pitkään vanhin Suomessa toimiva huoltoasemaketju. Shellin simpukkamerkki otettiin Suomessa käyttöön vuonna 1921. Logo oli prässätty pellistä ja maalattu, niitä tehtiin myös Leppävaarassa, jossa kilpimaalari Tenhunen vastasi simpukan maalauksesta.

Maailmanlaajuisen laman alla vuonna 1929 Shell rakennutti useita klassistisia huoltoasemia, joita suunnittelivat muiden muassa arkkitehdit Bertel Strömmer Tampereella ja Otto-livari Meurman Viipurissa. Vuonna 1935 Shell voitti tarjouskilpailun Helsingin linja-autoaseman huoltoasemasta, ja tämä Suomen ja koko Euroopan suurimmaksi mainostettu asema, toimi 1960-luvulle saakka.

Vuonna 1960 Shellin huoltoasemia oli eri puolilla Suomea 289. Vuonna 1967 aloitti toimintansa 500. Shell-huoltoasema Suomessa. Shell-asemien määrä Suomessa oli suurimmillaan vuonna 1969, jolloin niitä oli 521. Monet 1960-luvun aikana avatut uudet Shellin huoltoasemarakennekset oli tehty Kaija ja Heikki Sirenin laatimien tyyppipiirustusten mukaan. Vuonna 1973 Shellin osuus Suomen bensiininmyynnistä oli 27 prosenttia. Shellin ja SOK:n lähes 90 vuotta kestänyt yhteistyö päättyi vuonna 1998, jolloin S-ryhmä muodosti osuuskauppojensa omistamista eri ketjujen – enimmäkseen Shellin – huoltoasemista ABC-ketjun.

Energiayhtiö St1 osti kaikki Shell-asemat ja muuttaa ne St1-asemiksi vuoden 2025 aikana.

ST1 Vallikallio

ST1 logo syrjäytti 2025 perinteisen simpukkalogon ja samalla asema-rakennus sai uuden ilmeen.

Edelleen Leppävaaran suurin täyden palvelun huoltamo. Sen baari on ollut nuorten suosiossa.



ST1 (Wikipedia)



St1-konserni on parissa vuosikymmenessä kasvanut Mika Anttosen johdolla lähes tyhjästä Pohjoismaiden suurimpien polttoaineenjakeijoiden ja -jalostajien joukkoon.

ST1 on suomalainen energia-alan monitoimikonserni, jolla on myös huoltamoketju. St1:n ketjuun Suomessa kuuluu yli 400 St1- ja Shell-asemaa. Se on jo aiemmin hankkinut omistukseensa Esson asemat.

St1 siirtää kaikki asemansa St1-brändin alle 2025 aikana. Verkostossa on automaattiasemia, palvelevia HelmiSimpukka-ketjun asemia myymälöineen ja ravintoloinen sekä raskaiden ajoneuvojen tankkauspisteitä.

St1:llä on vahva markkina-asema kaikissa Pohjoismaissa. Vuonna 2023 yrityksen markkinaosuus Suomessa myytävästä bensiinistä oli 23,6 % ja dieselistä 20,0 %.

”Pikku-Shell”

Vanha maantie 2

Huoltamo purettiin
2024 tontin vuokra-
sopimuksen
umpeuduttua
Espoon kaupungin
kanssa.



Kuva: Markku Salmi, Lese

Teboil Perkkaa

2024

Kylmä asema

18



Kuva: Markku Salmi, Lese

Teboil (Wikipedia)



Oy Teboil Ab on Suomessa toimiva, venäläinen, öljy- ja energiatuotteiden markkinointia, maahantuontia, myyntiä, jakelua ja huoltoasematoimintaa harjoittava yhtiö, jonka omistaa venäläinen Lukoil.

Amerikkalaisen ConocoPhillipsin huoltoasemat siirtyivät Lukoilin omistukseen 2006. Kaupan myötä Suomen JET-asemat muuttuivat Teboil Express -automaattiasemiksi.

Teboililla on nyt n. 450 huoltamon ja automaattiaseman verkosto.

Teboil Mäkkylä

2025

Kylmä asema

Aseman
vieressä
Hesburger.



Kuva: Markku Salmi, Lese

Leppävaaran rakkain auto:

Taben auto lähdössä Suomeen 24.1.1978. Tabe Slioor oli Irma Karlssonin lapsuudentoveri. Siksi Taben auto oli usein parkissa Irman talon edessä Postipuuntiellä.

Corvetten rekkari oli legendaarinen ”RAKAS”.

