

**Maanrakennus
Ahti Virtanen
50-vuotta**



Maanrakennus Ahti Virtanen 50-vuotta

Jussi Laukkanen

Teksti Jussi Laukkanen
Kuvat Ahti ja Timo Virtasen arkistot
Taitto Marja Vehkala
Painopaikka Rauma, Painorauma, 2013

ISBN xxxxxxxx

Kustantaja Maanrakennus Ahti Virtanen Oy



Teräsmiehen telan vetopuolen ketju on katkennut ja korjaustöitä on edessä. Jostain syystä näin tuntuu tapahtuvan aina silloin, kun kone on mahdollisimman pahassa paikassa. Ahti Virtanen (kuvassa keskellä) oli 50-luvulla muun muassa Perusyhtymällä koneenkuljettajana. Kuva on vuodelta 1955 tai -56.

Esipuhe

Arvoisa lukija!

Tämän historiikin tarkoitus on viedä lukija hetkeksi menneille vuosille ja kertoa Maanrakennus Ahti Virtasen historiaa 50 vuoden ajalta.

Kerran eräs hyvä ystäväni esitti pyynnön erään suuren yrityksen työmaapäällikölle:

”Voisitko antaa yrityksenne työasun minulle muistoksi tästä vuoden kestäneestä työstä, että tästäkin jäisi edes jotain”.

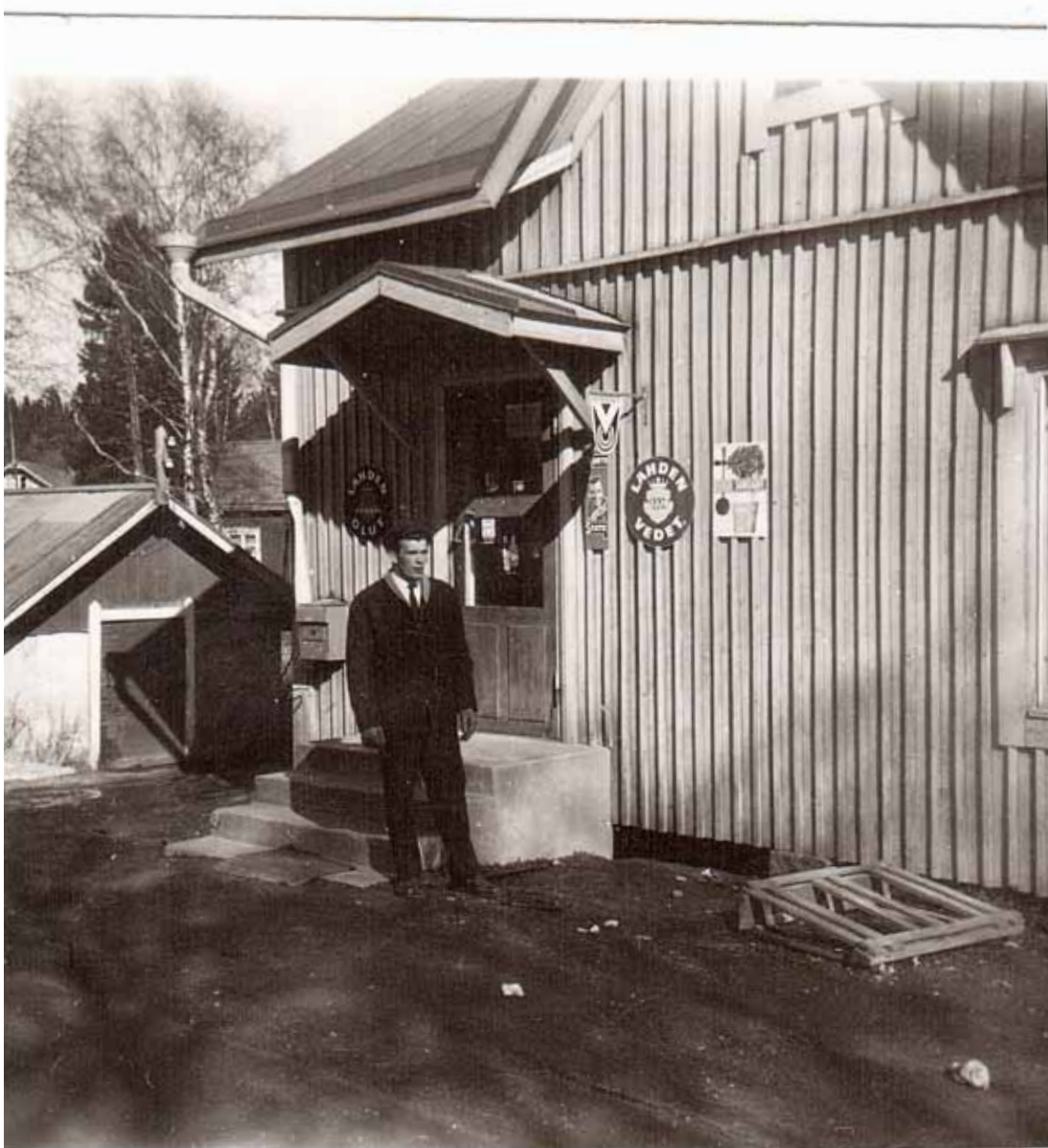
Tässä lauseessa tiivistyy se tosiasia, että nykyisellä kiireellä elämäntahdilla meidän maanrakentajien ja monen muunkin ihmisen elämäntyö tavallaan ”häviää”, jos sitä ei tavalla tai toisella vaali.

Työmaat toisensa jälkeen häviävät muistoista viimeistään siinä vaiheessa, kun tekijät siirtyvät ajasta ikuisuuteen.

Ja lyhyelläkin aikavälillä tehtyjä töitä ei juuri muistella, sillä uudet haasteet vievät kaiken energian,

Tietyllä tavalla tämä on oikein, muttei historian kannalta.

Ari Virtanen
toisenpolven yrittäjä



Ahti Virtanen kuvattuna kotitalonsa edessä 1961. Talon tässä päässä oli pieni kyläkauppa, jota Hilikka Virtanen piti vuoteen 1969 saakka. Takana näkyy maakellarin päätyä. Aivan kaupan portaiden edestä meni tuohon aikaan päätienä ollut Valkeakoskentie, jonka tämä osa on nykyisin nimeltään Rääkköläntie.



Ahti Virtanen 1935–2002

Ahti Virtanen syntyi Padasjoella Toritun kylässä 21.6.1935. Perheeseen kuului isä Lauri, äiti Bertta sekä veli Simo ja sisko, joka nukkui pois jo lapsena.

Isä Lauri antoi kiinnostuksen maanrakennukseen myös Ahdille, sillä isä toimi kuljettajana ensimmäisillä Lokomon tiehöylillä tehtävänänsä silloisten sorateiden hoito.

Niin myös Ahdin koneura alkoi tiehöylää ajamalla. Silloinen työnantaja huomasi hänen olevan ahkera ja tunnollinen kuljettaja. Tunnustuksena tästä hän kysyi Ahdilta, että voisitko hakea itsellesi ajokin Lokomon tehtaalta. Silloin elettiin 50-luvun puoliväliä.

Kiinnostus muihinkin koneisiin, erityisesti kaivinkoneisiin, oli herännyt. Kun tilaisuus tuli, niin Lokomon Teräsmies 22 sai innostuneen nuoren kuljettajan. Sitten koneena oli Lokomon Teräsmies 24.

Työt olivat reissutöitä pitkin poikin Suomea rata- ja tietyömailla. Alkuai-

koina työmaille kuljettiin Jawa 125- ja myöhemmin Jawa 250 -moottoripyörillä.

Myöhemmin matkat taittuivat autolla. Kävipä kerran niin, että pitkän työviikon jälkeen tuli pieni nukahdus ja Ahdin ensimmäinen auto Chevrolet-avo 1928 ajautui tien penkalle. Chevy sai siinä määrin kolhuja, ettei siitä jäänyt säilytettäväksi kuin osa puskuria ja lamput. Loput Ahti vaihtoi oivaan nahka-asuun, joka oli hyvä vaate tuulta vastaan.

Seuraava autona olikin jo 50-luvun ”Mosse”.

Aikansa Suomea kierrettyään ei reissaaminen enää niin innostanut. Ja osaltaan siihen vaikutti myös Hilkan kanssa vietetyt kihlajaiset 30.10.1959. Yhteinen ensimmäinen koti löytyi Kangasalta Valkeakosken tien vierestä 1960. Tämän kiinteistön, jossa oli myös kauppa, oli Ahdille ja Hilkalle myynyt edellinen kauppias. Tosin ennen Kangasala oli lyhyt jakso vuokralla Messukylässä omakotitalon yläkerrassa.

Työt vakiintuivat Tampereen seudulle, työllisyyden ollessa kohtalainen. Ahti oli muun muassa rakentamassa Tampereen keskussairaalan pohjaa, joka valmistui 1962, sopivasti Arin synnyttyä. Kolme vuotta myöhemmin 1965 syntyi Timo.

Ahti hautasi kaivinkoneen käytetyt kynnetkin sairaalan työmaalle erään ison puun juurelle muistoksi, että täälläkin oli rakennettu. Tosin kynsiä ei vielä ole tiettävästi kukaan löytänyt alueelta.

Seuraavaksi olikin vuorossa oman koneen hankinta 1963, josta alkoi Maanrakennus Ahti Virtasen historia. Ennen koneen ostamista Ahti tiedusteli veljensä Simon tuleamista kimppaan mutta ilmeisesti Simo ei ollut asiasta niin innostunut. Niinpä Ahti päätti ostaa koneen itse. Tästä lähtien Ahti tienasi koneellaan Hilkan pitäessä pientä kyläkauppaa ja avustaessa kirjanpitoissa.

Ari Virtanen 18.8.2013

Sanomat

46. vuosikerta 1964

Luantai
huhtikuun 25.

Yvään VAPPUJUHLA
Keskustalon kkn TYÖVAENTALOLLA 1.5.64 klo 13.00
KUE lähtee Rekiästä klo 12.30.
Ohjelmassa mm:

Ostamme ruokamultaa

nurmikoiden perustamista varten. Tarjoukset puh. 71 401/kamr. Koskinen.

KIIHTEISTÖ OY HARJUSOLA

OJAKAIVURI

VAMMAS vapsana työhön.

A. Virtanen, Kangasala.
Puh. 71 120.

VUOKRATTAVANA

yläkertahuoneet Hautiljärvellä pienelle perheelle.

Läh. I. Gummerus.

Esäk. jäävä nainen

haluaa VUOKRATA

HELLAHUONEEN, Vast. tk. viik. aik. nimimerk. ”Syrjäkylistäkin” Kirkkonkylän postitoimistoon.

Pieni perhe haluaa vuokrata KESÄMÖKIN

tai kesäasunnon Kangasala veden läheisyydestä heinä–elokuun ajaksi. Arvoiset tarjoukset puh. 70 039 tai 71 371.

Virkkanainen haluaa vuokrata yksion tai huoneen

keittämäh. kirkkonkylästä. Vast. tk. koost. nimim. ”I. S. asunnon”.

HALUTAAN VUOKRATA PIKKUTILA

3–5 ha. Vast. tk. aikana
TAUNO LINDGREN,
Kangasala as., Metsäkylmä.

ILKON KAATOPAIKKA

on aikaisemmin ilmoitetusta polkujen avoinna perjantaisin kl. 9.00–20.00.

KUNNANHALLITUS

HALUATTEHAN LAPSESTANNE

RIPPIKUVAN

KANGASALAN
KUVAPALVELU

Puh. 71 493 Kotipuh. 71 084



Rippikoululaiset!

Kuvaamme teidät juhlapäivänne

HARJUSOLAN

KUVA - puh. 70 051

LIIKENNEKILPAILU
huomenna klo 12, lähtö klo 13 Pirtiltä
HUOMENNA Pirtissä klo 20

TANSSIEN KESÄÄN

• Sirpaleohjelmassa mm: ”Tuokki, Pustalla”, ”2 vanhaa tukki-
leikkiä”, kahdeksa Nummisuutarileiää, ym. ym.
• TANSSIA • Tervetuloa • Liput: 1,50

RAILAKKAAT

vapun vastaanottajaiset

Suoraman Tyin talolla 30. 4. klo 20–01. Tahdistä huolehtii

JORMA JOENSUUN YHTYE

Solistina ”SAKU” BAGKMAN.

Järj. NAISJAOSTO.

Auto yöllä Suorama–Kangasala as.–Kangasala kk.

Keskiviikko TANSIT

Raudanmaan Seurojen talossa jälleen 29. 4. -64
klo 20.00

Kisa, Raudanmaan eo.

VAPPUPAATTONA klo 14–20 ja VAPPUNA klo 10–20

MYYJÄISET PIRTISSÄ

• salama • siirakoita • kakkuja • huppualeipä • kurkkujä • ym

Ahti Virtanen ei kovin usein mainostanut yritystoimintaansa lehdissä. Itse asiassa ainoa tiedossa oleva lehti-ilmoitus on tämä Kangasalan Sanomissa 1964 julkaistu pikkuilmoitus otsikolla ”OJAKAIVURI”. Tämä löytyi aivan sattumalta talon seinän täytteistä tuttavien tehdessä remonttia ja alettua lukemaan vanhaa lehteä.



Tämä on luultavasti Ahti Virtasen ensimmäinen oma työkone. Perustraktori on Fordson Super Major Manuel, joka nelivetoisuutensa ansiosta kykeni hyvin liikkumaan työmailla ja sopi erinomaisesti myös talviauraukseen. Traktorin perässä oli irrotettava ilmakompressori. Sitä tarvittiin kesällä louhintatöissä ja puskulevyä talvisin aurauksessa. Etukuormaajan Virtanen hankki pidettyään traktoria vuoden päivät ja hänen kerrotaan käyneen talvella itse traktorilla ajamalla asennuttamassa sen paikoilleen valmistajan tehtaalla yli 200 kilometrin päässä.

Maanrakennus Ahti Virtanen

Ensin oli mies, traktori ja kompressori

Tämä kertomuksen alku sijoittuu vuoteen 1963. Silloin 28-vuotias Ahti Virtanen Kangasalan kunnassa päätti saada tulevan toimeentulonsa maanrakennusyrittäjänä.

Mitään erityisen dramaattista tähän päätökseen ei liittynyt. Työskennellessään maanrakennuskoneenkuljettajana oli Ahti Virtanen saanut huomata, että kallionporaustöitä oli jatkuvasti tarjolla. Tekijöistä sen sijaan tuntui olevan pulaa.

Syy tarjonnan niukkuuteen oli ensinnäkin koko ajan lisääntyvä rakentaminen, jonka ansiosta olemassa oleva konekanta oli ajoittain ylityöllistetty. Suomi oli vaurastumassa kovalla vauhdilla ja kaikkialla rakennettiin jotakin: teitä, taloja, tehtaita ja kokonaisia asuntoalueita. Toisaalta maa oli vielä tuohon aikaan hyvin vähävarainen ja rakentamisessa lapiotyöstä oltiin vasta siirtymässä koneilla tehtävään työhön.

Koneiden hankkimisen tiellä oli kuitenkin lukuisia esteitä. Maanrakennuskoneiden kauppaa maassamme rajoitti muun muassa tuontisääntely. Sen lisäksi monista resursseista oli kuusikymmenluvun alussa pulaa eikä vähiten rahasta. Valtiota vaivasi kauppataseen alijäämä ja valuuttapula ja tämä näkyi pankkien lainanannossa. Rahaa ei vain yksinkertaisesti ollut saatavilla. Tässä tilanteessa Ahti Virtasen tiedetään kääntyneen sukulaisten puoleen. Oliko kysymyksessä isä vai appi – siitä ei enää ole tarkkaa muistikuvaa.

Joka tapauksessa tuloksena oli käytetyn traktorin ja siihen liitetyn ilma-kompressorin osto 1500 markan alkupääomalla. Todennäköisesti kyseinen traktori oli oheisissa kuvissa näkyvä Fordson Super Major Manuel – nelivetoinen muunnos tavallisesta Super Majorista. Oletettavasti koneessa oli ostohetkellä myös eteen asennettu puskulevy. Puskulevy oli hyvin yleinen varuste tähän aikaan, sillä se teki koneesta monikäyttöisemmän, mutta oli selvästi edullisempi hankkia kuin etukuormaaja. Puskulevyn kanssa konetta saattoi talvisin käyttää myös lumenaurauksessa.

Yritystoiminta oli nyt saatu käyntiin. Periaatteessa töitä oli, mutta käytännössä tilanne ei rakennustoiminnan parissa elävälle ollut mitenkään helppo. Aikakaudelle olivat tyypillisiä voimakkaat suhdannevaihtelut, jotka rasittivat yritysten taloutta. Erityisesti maanrakentamisen harmina oli tuolloin myös töiden keskittyminen kesäkauteen. Varsinkaan talonrakentamisen maansiirtotöitä ei talvisaikaan juuri tehty.

Kehitys oli kuitenkin nopeaa ja ajanmukainen konekalusto oli avainasemassa, jos halusi pärjätä kilpailussa. Ei ole mikään ihme, että Ahti Virtanen hankki pian ensi-investointinsa perään Fordsoniin Skopolift-etukuormaajan. Koska tästä kaikesta on kulunut jo paljon aikaa, ei ihan tarkkaa tietoa näistä alkuaikojen konehankinnoista ja niiden järjestyksestä enää ole.

On olemassa muistikuva, että etukuormaajan hankinta osui keskelle talvea, mutta siitä huolimatta Virtanen ajoi itse traktorillaan Kangasalta Hankoon tehtaalle asennuttamaan etukuormaajan paikoilleen. Oli koneessa sentään alkeellinen hytti, mutta se tarjosi lähinnä tuulen suojaa – ei niinkään lämmintä. Kangasalle saatiin kuitenkin näin tuleviin kesän töihin kone, joka toivon mukaan entistä paremmin vastaisi asiakkaiden toiveita.



Ari isän sylissä.



Kuva firman alkuvuosilta. Takana on kotitalo ja sen edessä maansiirtoliikkeen koko tuon aikainen kalusto. Opel Rekord -farmariautolla taittuivat työmatkat ja Fordson Super Major Manuelilla tehtiin työt. Traktori oli jo tässä vaiheessa varustettu sekä puskulevyllä että Skop-O-Lift -etukuormaajalla. Talon päädyn iso ikkuna kuului ainoalle asuinkäytössä olleelle huoneelle. Maantien puolella olevat kaksi muuta huonetta olivat kauppa liikkeen tiloina. Talon sivussa ollut eteinen taas oli kaupan varastotilana. Auton takana hämöttää maakellarin katto.



Kevättalvea Rääkköläntiellä 1965-66. Takana näkyy yhdistetty sauna-autotalli ja liiteri, jonka Ahti Virtanen rakensi yhdessä isänsä kanssa. Seinustalla ovat öljytynnyrit koneiden huoltoon varten. Opel Rekordin takana näkyy Ukko Mestari ja oikealla näkyy Fordson, jonka perässä on hupun alla kompressori.



Ari Virtanen pienenä Rääkköläntiellä 60-luvun puolivälissä. Ari on selvästikin puettu pyhävaatteisiin. Saunarakennuksen edessä on aika uuden näköinen Lännen Sokerin konepajan valmistama Ukko Mestari 3T -kaivinkone, jonka peruskoneena oli Nuffield 10/60 -traktori. Ukko Mestareissa oli usein tynnyri polttoainetta varten etuvastapainon päällä. Näin saatiin koneen etupäähän hieman lisää painoa. Se oli tarpeen, sillä raskas kaivulaite takana oli omiaan tekemään maantieajosta hankalaa etupyörien pomphdellessa kuopista korkealle ilmaan.



Kangasalan kunnan työmaa 1965. Ukko Mestariilla tehtiin kaivantoa, jota kunnan työmiehet viimeistelivät lapiolla.



Ahti Virtanen vasta hiljattain hankkimansa Brøyt-kaivinkoneen kyydissä. Brøyt X2 tuli Ahti Virtaselle käytettynä 60-70 -lukujen vaihteessa. Kone oli ostettaessa luultavasti alle viiden vuoden ikäinen. Tämä kone oli Virtasen ensimmäinen varsinainen ympäripyörivä kaivinkone.

Sitten oli mies, traktori, kompressori, kauha, puskulevy...

Konehankinnat jatkuivat tämän jälkeen tiheään tahtiin ja jokainen kone oli askel eteenpäin. Silmiinpistävän monet Ahti Virtasen koneista alkuaikoina olivat Fordeja, kuten esimerkiksi Fordson-pohjainen ”Riuku-Vammas”-kaivinkone, joka oli jonkin aikaa käytössä 60-luvun puolessa välissä sekä vuonna 1967 ostettu Ford 5000 County, jossa oli kompressori ja ARA:n puskulevy. Fordit olivat tuohon aikaan suosittuja ja hyvämaineisia työkoneita. Lisäksi tamperelaisen Ylikomin Ford-liikkeen kanssa asiainnissa oli syntynyt luottamuksellinen suhde.

Iso harppaus oli Ukko Mestari -kaivinkoneen hankinta vuonna 1965. Aikaisemmista hankinnoista poiketen Ukko Mestari 3T ostettiin uutena. Kone oli Lännen Sokerin Konepajan tekemä ja sen sai useiden erilaisten peruskoneiden ympärille rakennettuna. Tässä tapauksessa peruskoneena oli Nuffield 10/60 ”Ten Speed”, joka oli Nuffieldin juuri markkinoille tullut uusi malli. Ukko Mestari oli aikanaan Suomen yleisin traktorikävuri.

Maansiirtokoneiden tekninen kehitys oli 60- ja 70-luvuilla nopeaa. Jo parissa vuodessa saattoi ostohetkellä täysin ajanmukainen kone muuttua vanhanaikaiseksi ja työmaalle kelpaamattomaksi. Rakennusliikkeet halusivat luonnollisesti työmailleen nykyaikaisimmat koneet, joiden avulla töihin käytettyä aikaa saatiin lyhennettyä. Voidakseen tässä tilanteessa palvella asiakkaitaan oli maansiirtoliikkeen oltava ajan hermolla ja uudistettava kalustoaan tiuhaan.

Tästä syystä jo hieman vanhanaikainen ja uusia tulokkaita kömpelömpi Riuku-Vammas sai tehdä tilaa uudelle Ukko Mestarille. Joka sitten taas vuorostaan 70-luvun puolivälissä antoi tilaa uudelle Vammas-Kersantille. Jossain 60-70-lukujen vaihteessa taloon tuli Brøyt X2 - Virtasen ensimmäinen

mäinen oikea ympäripyörivä kaivinkone, sitten ARA AK 31, Lokomo M 133 ja niin edelleen. Kaikkein kiivainta konehankintojen aikaa yritykseen oli vuosikymmenen vaihte 80-luvulle tultaessa.

Kun alkuaikoina Virtanen oli valinnut koneet paljolti sen mukaan, kuinka monikäyttöisiä ja muunneltavia ne olivat, täytyi 70-luvulla toiminnan laajentuessa ja työmaiden vaatimustason kohotessa pyrkiä saamaan kuhunkin työhön optimaalisesti sopiva kone. Samalla tietysti yrityksen konekanta kasvoi, kun käytössä oli lopulta auratraktori, traktorikaivuri, kaivurikuormaajayhdistelmä, pyörokuormaaja, pyöraalustainen ja telalustainen kaivinkone, kuorma-auto ja vielä telapuskukone.



Vuonna 1967 Ahti vaihtoi entisen Opelinsa uuteen Opel Rekord -farmariin. Etulokasuojassa olevat painomerkinnot ja takapenkin puuttuminen kertovat, että auto on rekisteröity pakettiautoksi. Auto oli näin ollen vapautettu autoverosta. Vuoden päästä auto oli mahdollista muuttaa takaisin henkilöautoksi ilman, että autoveroa tarvitsi maksaa. Koska kuvassa Opel on vielä pakettiautona, on kuva otettu todennäköisesti ennen kuin auto on tullut vuoden ikäiseksi. Tämä Opel on yhä olemassa.



Virtasen Vammaks-kaivuri jollakin ojitustyömaalla 60-luvun puolessa välissä. Jo varhaisessa vaiheessa tämän konemallin lempinimeksi valkiintui Riuku-Vamma.

Vammaksen esite kertoo koneen tärkeimmät mitta-arvot. Vammaksessa oli suhteellisen hyvä ulottuvuus verrattuna useisiin muihin saman aikakauden kaivinkoneisiin. Ojitustöissä Vamma oli varsin suosittu. Routaiseen maahan se ei kuitenkaan pystynyt. Ojankaivuu oli lisäksi hidasta, sillä konetta oli alinomaan siirrettävä eteenpäin johtuen hyvin lyhyestä kaivuvarrasta.



NUMEROTIETOJA

Kaivurin työpaino	5200 kg
Puomin kääntökulma	170°
Työsäde kuokkakaivulla	6 m
» pistokauhalla	5,3 m
Hydr. öljyn paine	70—80 kg/cm ²
» määrä	100 l
Hydr. pumpun teho	185 l/min.
Pituus ajoasennossa	7 m
Leveys »	2,3 m
Korkeus »	3,3 m


Kuokkakaivuulaite



Norjalainen Brøyt oli erikoinen kaivinkone monessa suhteessa. Siinä oli aikalaiseseen hyvä kaivu-ulottuvuus ja tehokas hydraulikka. Brøytin omalaatuissa alavaunussa ei ollut lainkaan ajokoneistoa. Työmaalla konetta liikuteltiin kauhan avulla kuokkimalla ja pyöräyttämällä ja pidemmät siirrot tapahtuivat kuorma-auton perässä siten, että kaivinkoneen kauha asetettiin auton lavalle. (Kauhassa oli pohjassa reikä, johon lavaan kiinnitetty tappi sovitettiin.) Puomin hydraulikan avulla koneen rautaiset etupyörät nostettiin siirron ajaksi ilmaan. Puomisto oli ohjeiden mukaan myös varmistettava vaijereilla, jotta kone ei jää hydraulikan varaan. Rautaiset etupyörät korvasivat kaivutyössä tukitassut. Rautapyörä ei jousta, kuten kumipyörä tekisi ja erillistä kaivutukea ei näin tarvittu. Tämä osaltaan nopeutti työskentelyä, koska tukitassuja ei tarvinnut nostaa ja laskea työn aikana ja ennen kaikkea se teki koneesta edullisemmän hankkia. Teräspyörät saatiin lukituksi kaivun ajaksi sisäkehällä oleviin loviin painuvien lukkotappien avulla.




Brøytin myyntiesite havainnollisti koneen maantiesiirron ja liikuttelun menetelmiä tällä kuvalla.

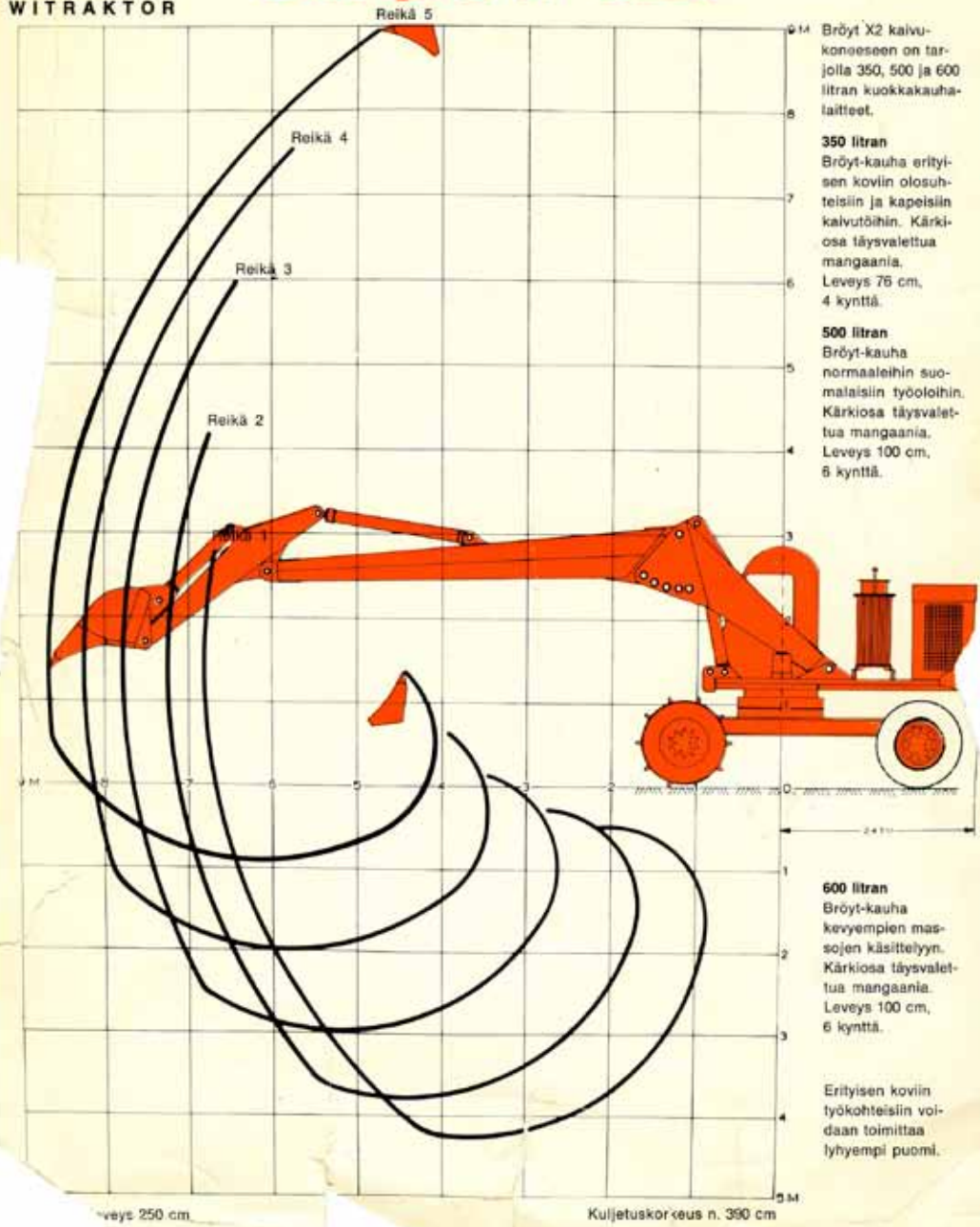


Wihuri-Yhtymä Oy
WITRAKTOR

KUOKKAKAUHAT

BRØYT X2





Reikä 5

Reikä 4

Reikä 3

Reikä 2

Leveys 250 cm

Brøyt X2 kaivu-koneeseen on tarjolla 350, 500 ja 600 litran kuokkakauhalaitteet.

350 litran
Brøyt-kauha erityisen kovin olosuhteisiin ja kapeisiin kaivutöihin. Kärkiosa täysvalettua mangaania. Leveys 76 cm, 4 kynttä.

500 litran
Brøyt-kauha normaaleihin suomalaisiin työoloihin. Kärkiosa täysvalettua mangaania. Leveys 100 cm, 6 kynttä.

600 litran
Brøyt-kauha kevyempien masojen käsittelyyn. Kärkiosa täysvalettua mangaania. Leveys 100 cm, 6 kynttä.

Erityisen kovin työkohteisiin voidaan toimittaa lyhyempi puomi.

Kuljetuskorkeus n. 390 cm



Ahti Virtanen vuonna 1978 konemessuilla tutkimassa ”dynamiittikauhan”-nimellä markkinoitua iskukauhaa. Kauhan mekanismi oli yksinkertainen perustuen hydraulimoottorilla toimivaan tärhistimeen. Kaupat tuli tehtyä ja kauha on edelleen yrityksellä ja edelleen myös tarpeen tullen käytössä.

Maanrakentaminen on tekniikkalaji

Konekaluston ylläpidon ostaminen ulkopuolelta on kallista. Tässä suhteessa Ahti Virtasen luontainen tekniikan taju auttoi eteenpäin, sillä monenlaiset kaluston huollot ja korjaukset pystyttiin usein tekemään ilman ulkopuolista apua. Usko omiin kykyihin ei ainakaan Ahdilta heti loppunut. Eräänkin kerran Lokomo 133:n vaihdelaatikon antauduttua ja Arin ehdottaessa merkiliikkeen asentajien kutsumista paikalla, sanoi Ahti, että eiköhän ryhdytä hommiin, sillä ihmisen rakentamia nämä ovat.

Välillä tarvittiin kekseliäisyyttä, jotta kohdalle tarjoutuviin työtilaisuuksiin saattoi tarttua. Kun 60-luvun lopulla Kangasalan keskustan kerrostalotyömailla piti torninostureiden kiskoja petejä tiivistää, ei yrityksellä varsinaisesti ollut sillä hetkellä mitään siihen sopivaa työvälinettä. Ahti Virtanen kuitenkin keksi käyttää juuri hankkimaansa Countya, jossa oli ilmakompressori. Käsikäyttöiseen maakiilavasaraan hän yhdessä ystävänsä Saarion avustuksella teki tiivistyslätjän, jolla näitä töitä tämän jälkeen tehtiin. Saario oli Liuksialan kartanon seppä.

Hieman vastaavanlainen tilanne oli, kun myöhemmin tarjoutui tilaisuus tehdä Tielaitokselle reunakaiteiden asennuksia. Minkään valmiin koneen ostaminen ei olisi taloudellisessa mielessä ollut mahdollista, joten Ahti suunnitteli Volvo 646:n kaivupuomiin kiinnitettävän hydrauliseen iskuvasaraan perustuvan lyöntilaitteen. Tämä kaidekone sisälsi myös tiekaiteiden taivutusyksikön.

On ehkä hyvä myös muistaa, että alkuaikoina koneiden huollot ja korjaukset tehtiin hyvin yleisesti taivasalla. Ahti Virtasen korjaushalli valmistui 1976 ja helpotti suuresti näitä töitä. Siitä huolimatta työmaalla rikkoutunut raskas kone oli useimmiten korjattava työmaalla.



ARA AK 31 uutena ja juuri hankittuna vuonna 1972 ja hyvin mahdollisesti ensimmäisellä työmaallaan.

ARA AK 31 valmistajan mainoskuvassa. ARA oli puna-valkoisessa värityksessä tyylikkään ja modernin näköinen kone. ARA:t myytiin Hankkijan organisaation kautta ja Hankkija oli merkittävä kauppakumppani Ahti Virtaselle. Myyntipuolelta vuosien varrella tärkeäksi yhdyshenkilöksi muodostui legendaarinen konemyyjä Mätäsniemi, jonka kanssa tehtiin yksi jos toinenkin konekauppa.



Tämä työmaa oli aivan yrityksen kotipaikan läheisyydessä nykyisen Finntien ja Tanhuantien risteyksessä. Uutta viemäriverkostoa kaivettiin Kangasalan kunnalle. Takana olevalla peltoaukealla on nykyisin Pikkolan omakotitaloalue. Rasvajäljistä ja pienestä likaantumisesta näkee, että ARA ei enää ole aivan uusi. Koneen puomin juuressa näkyy rasvaprässi: koneen päivittäinen huolto oli tärkeä asia.

Pienikokoinen Massey Ferguson MF 33 -pyöräkuormaaja sekä Ari ja Ahti uuden hallin edessä vuonna 1976 tai -77.



Rääkköläntiellä 70-luvun alkupuolella. Opel Rekordin vieressä on Ukko Mestari -kaivinkone ja äärimmäisenä oikealla näkyy International-telakuormaaja.



Ford Transit oli firman ensimmäinen varsinainen huolto-auto. Takana näkyy pyörälustainen Lokomo M 320. Isokokoiset pyörät tekivät siitä suhteellisen korkean ja siksi kone oli kiihkerä ja hieman pelottava ajettava.

Hyvin erikoislaatuinen työmaa oli 70-luvun alussa Nokialla kirkon sisällä tehty purku- ja raivaustyö. Raskaampi materiaali kannettiin telakuormaajalla ovesta suoraan traktorin peräkärryyn, joka oli tehty kaksiakselisesta Mersukuorma-autosta. Peräkärryn etupäässä oli vanhan mallinen HIAB-nosturi. Telakuormaaja oli malliltaan International Drott B-100. Näitä koneita Rotator toi Suomeen 60-luvulla suuria määriä. Drott oli erittäin kätevä ahtaissa paikoissa, sillä se pystyi kääntymään paikallaan ja avautuvalla nelitoimikauhalla saattoi poimia mukaan monenlaista irtotavaraa.



Joskus 80-luvulla tehtiin Vatialan-Ruutanan tietyömaalla rautatien alitus. Juna ylittää työmaan väliaikaisella sillalla.

Sama työmaa kuin edellisessä kuvassa. ARA oli tähän aikaan vielä käytössä. Taustalla näkyvä kaivinkone on Antton Virtasen Lokomo T 327.



Vammas Kersantti on ojan-kaivutöissä, jollain maatilalla 80-luvulla. Kersantti on vuodelta 1978.



Ylikomin koneliikkeellä oli Fordin edustus Tampereella. Ahti Virtanen teki Ylikomilla useamman konehankinnan 60- ja 70-luvuilla. Ford Countyn osto vuonna 1967 oli iso hankinta samoin kuin Vammass Kersantin osto 1974.

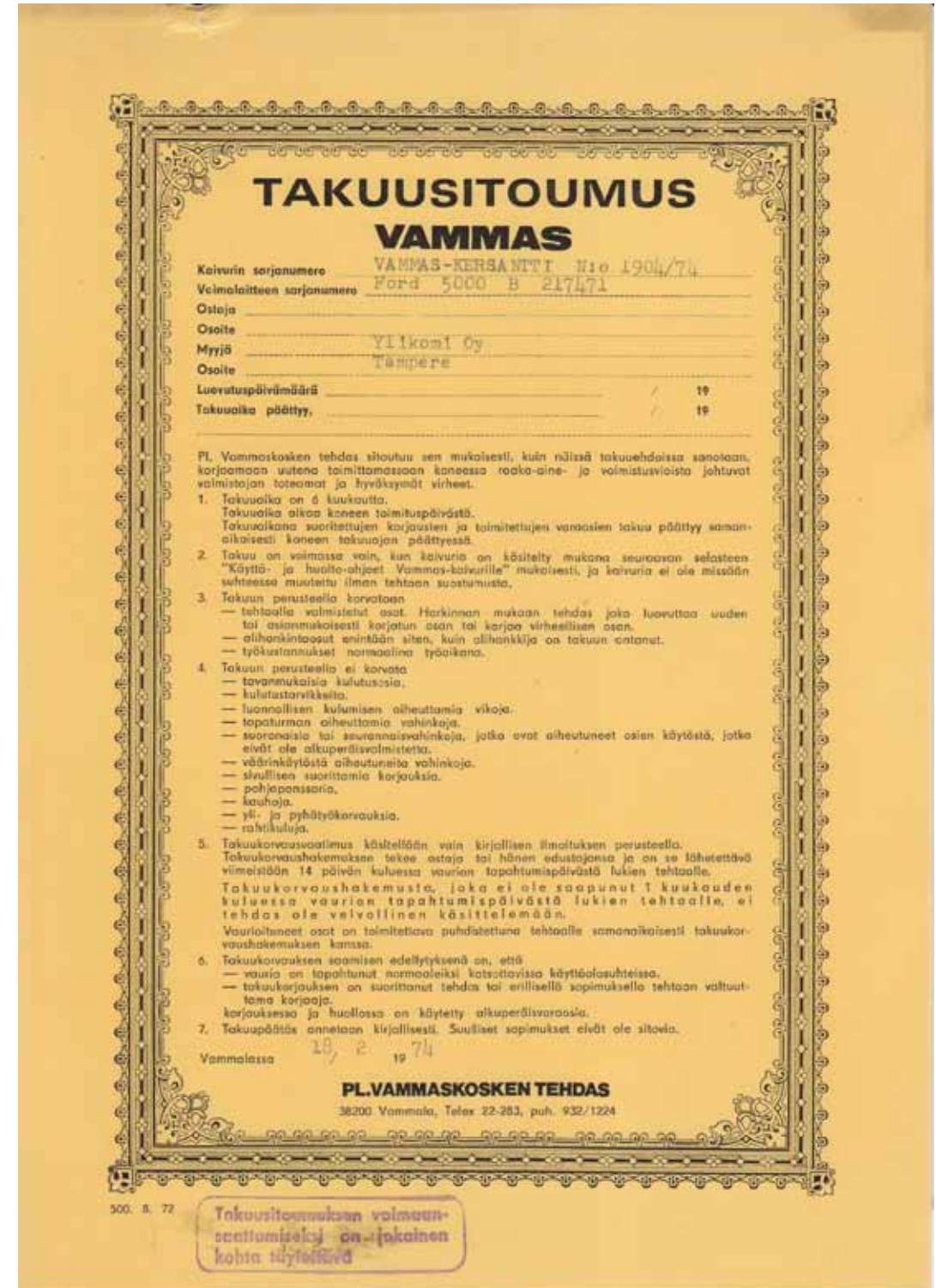
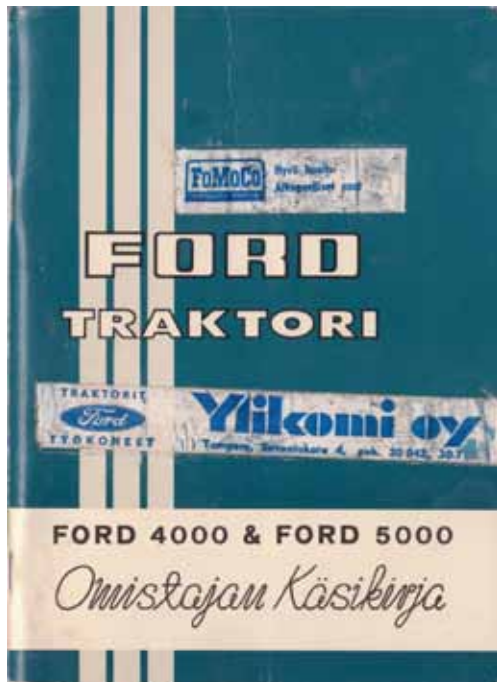


Ylikomin Ford-liike muisti asiakastaan joulukortilla 1967.

Vammass valmisti traktoripohjaisia kaivinkoneita 50-luvulta lähtien. Vammass Kersantti tuli valikoimiin 1968 ja sitä sai myös muiden kuin Ford-merkkisten traktoreiden ympärille koottuna. Ahti Virtanen valitsi Ford 5000 -traktoriin perustuvan Kersantin. Vammass-koneiden myynti asiakkaille tapahtui aina kunkin traktorimerkin myyntiverkoston kautta.



Ford Countyn Ahti Virtanen osti Ylikomilta 1967. Countyta käytettiin tuohon aikaan laajalti maanrakennustöissä. Nelivedon ja suurien pyöriensä ansiosta ne soveltuivat jopa puskukoneiksi, mutta hyvin yleisesti niillä vedettiin työmailla Lokomon täryjyriä. County perustui Ford 5000 traktoriin ja tämä Countyn mukana tullut omistajan käsikirja oli yhteinen koko Ford-traktori-sarjalle. Virtanen käytti tätä traktoriaan sekä porauksissa kompressorikoneena että talvisin lumenaurauksessa. Kunnan auraustyöt olivat tärkeä tulonlähde talviaikoina, mutta usein myös varsin raskas urakka. Esimerkiksi talvella 1973 Ahti joutui lähtemään lumenauraukseen joka päivä kolmen kuukauden ajan. Siitä lähtien, kun pojat pääsivät teini-ikässä ajamaan traktoria, delegoi Ahti auraustöitä myös heille.



Vammassin takuutodistuksen kopio löytyy vielä yrityksen arkistosta.



Ari ja autonkuljettaja Kuisman Pekka Kangasalan Pikonlinnan-Rikun vesihuoltotyömaalla kuvattuna. Mercedes-Benzin vuosimalli on 1973 ja se ostettiin 70-luvun lopulla. Tässä vaiheessa Mersussa oli vielä puulava, joka myöhemmin korvattiin teräslavalla. Tämä auto on edelleen ajokuntoisena.

Yksin ei enää ehdi

Pitkään Ahti Virtanen työskenteli yksikseen. Tai ei aivan yksikseen, sillä osaltaan puoliso Hilikka oli mukana firman toiminnassa alusta lähtien. Hilikka teki kaiken kirjanpidon, vaikka aluksi hoitikin samanaikaisesti omaa kyläkauppaa 60-luvun loppuun saakka. Vielä -69 oli hänen mentävä kauppaan töihin vieraalle, jotta rahat olisivat riittäneet perheen menoihin yleisen taloustilanteen käytyä Suomessa kireäksi. Edellisvuonna alkanut syvä lama koetteli rakennusalaa ja konetoista saatavat tulot laskivat lähes kaikilla.

Vaikka työmaillakin oli silloin tällöin jo 60-luvulla ollut apumiehiä, otti Ahti Virtanen ensimmäiset vakituiset palkolliset vasta 70-luvun puolella. Miehiä oli Ahdin lisäksi yhdestä kahteen hieman työtilanteesta riippuen. Vuosikymmenen lopulla teini-ikäiset omat pojat Timo ja Ari tekivät firmassa ensimmäiset kesätyönsä.

Kahdeksankymmentäluvun loppupuolella päästiin sitten jo viiden hengen miehitykseen, kun molemmat pojat tekivät töitä isän yrityksessä. Tätä ennen Ari oli Teknillisessä koulussa opiskelemassa rakennusmestariksi ja sen jälkeen työskenteli vielä viitisen vuotta YIT:llä Maa- ja kalliorakentamisosastolla. Arin YIT:llä saama ”oppi” sittemmin osaltaan edesauttoi urakoinnin roolin kasvua perheen yrityksessä.

Aina ei työmaiden pyörittäminen pienellä porukalla ollut helppoa. Kiperä tilanne syntyi, kun Ahti joutui niskamikamaleikkaukseen vuoden 1986 tienoilla. Kaularangan vaivat olivat ammattitauti, joka kohtasi monia koneenkuljettajia, jotka olivat työskennelleet kovasti keikkuvilla traktoriperustaisilla työkoneilla. Työt oli kuitenkin koetettava hoitaa ajallaan. Timo ja koneen kuljettaja Markku pyörittivät firmaa useamman kuukauden kestäneen sairausajan kaksistaan Timon ajaessa kuorma-autoa ja Markun Lokomo T 325:ttä. Kangasalan kunnan työt muodostivat vielä tuolloin suurimman osan yrityksen toiminnasta.

Ahti Virtanen halusi tarjota pojilleen työn yrityksessään ja samalla var-

mistaa yrityksensä siirtyminen tulevaisuudessa seuraavalle sukupolvelle. Siksi hän vuosina 1988-89 päätyi tekemään suuren kalustohankinnan nimenomaan poikiaan ajatellen.

Timo sai uuden Volvo N12 -kuorma-auton ja samalla huolehdittavakseen yrityksen kuljetuspuolen. Arin käyttöön tuli seuraavana vuonna uusi Lännen M 216 C -kaivinkone. Kertarysäyksenä tämä oli Ahti Virtaselle melkoinen investointi, mutta tulevaisuus oli tässä vaiheessa täynnä toivoa. Kansantaloudessa elettiin tavattoman voimakkaan kasvun aikaa ja rakentamisessa työtilaisuuksia oli tarjolla enemmän kuin koskaan.

Tässä vaiheessa myös yritysmuotona ollut toiminimi tuntui jääneen ominaisuuksiltaan hieman pieneksi ajatellen yrityksen toiminnan laajuutta ja poikien mukaan tuloa. Niinpä Maanrakennus Ahti Virtanen muuttui 1989 kommandiittiyhtiöksi.



Timo oli Ahdin kanssa tekemässä tiekaiteita Ikaalisten ja Hämeenkyrön alueella vuonna 1995. Kaidekone oli Ahti Virtasen itsensä tekemä. Siinä oli liukupalkkiin asennettu Roxonin vasara ja peruskoneena oli Volvo BM 646.

Lännen M216

Myyntiesitteen kansi uudesta Lännen M 216 C -kaivinkoneesta. Tämän mallisen kone yritykselle tuli vuonna 1989.



Vuonna 1982 firman koko kalusto kerättiin tallin pihalle yhteiskuvaa varten, jonka Ari kävi ottamassa talon katolta. Vasemmalta lukien kuvassa on Mercedes 2624 -maansiirtoauto, Volvo BM 846 -pyöräkuormaaja, Volvo BM 646 -kaivurikuormaaja, Ford 5000 County -traktori ja

Lokomo AT 58 -jyrä, Caterpillar D4E -puskukone, autot Opel Rekord, Volkswagen Caddy ja Volvo 244 sekä kaivinkoneet Lokomo M 133, Lokomo T 325 ja Lokomo M 320. Volvoon nojaamassa Ahti Virtanen.

Ahti, Caterpillar D4E ja Volvo 846 Pirkkalan lentokentän laajennustyömaalla. Vuosi on ehkä 1988.



Volvon N-sarja näyttäisi olleen suosittu automalli Kangasalan KTK:ssa 70- ja 80-lukujen vaihteessa. Kuvassa näkyy poikkeuksena yksi Sisu ja Virtasen Mercedes-Benz.



Lokomot uuden huoltohallin edessä. Ahti Virtanen rakensi hallia vuosina 1975 ja -76. Rakennustyöt oli kustannusten säästämiseksi tehtävä mahdollisimman paljon itse. Siksi esimerkiksi ovet hän valmisti yhdessä veljensä kanssa paikan päällä.



Mersu, Volvo 846 ja Lokomo 320 yhdellä monista Kangasalan kunnalle tehdyistä vesihuoltotyömaista joskus 80-luvun alussa. Ari on Lokomon ohjaimissa.



Tässä ollaan edelleen Pirkkalan lentokentän laajennustyömaalla. Tuskin tänä päivänä enää pääsisi noin lähelle käytössä olevaa kiitorataa. Tosin työkonneissa oli radiopuhelimet, joiden avulla lennonjohto antoi tarvittavia ohjeita, milloin oli pysähdyttävä tai väistettävä.



Jankassa Tampereella oltiin Veikko Matikaisen kerrostalotyömaalla juuri ennen lamaa 90-luvun alussa. Takimmaisena näkyvä Caterpillar 219 oli vastikään hankittu vähän käytettynä. Lännen 216C sekä Volvo N12 oli ostettu firmaan uusina. Kaikki nämä olivat kuvan ottohetkellä vain reilun parin vuoden ikäisiä. Iskuvasara Rammer on aivan upouusi. Vasara on edelleen käytössä.

On vähällä käydä huonosti

Monet niistä rakennustöistä, joihin Maanrakennus Ahti Virtanen Ky 80- ja 90-luvun vaihteessa osallistui, olivat jo kasvaneet useamman kuukauden kestäviksi kokonaisuuksiksi, jotka vaativat useamman koneyksikön ja työntekijän työpanoksen. Tämän tyyppinen työ oli esimerkiksi Kyröskosken paperitehtaan tuotevaraston laajennustyö, joka alkoi 1991.

Tässä hankkeessa pääurakoitsijana oli Rakennusliike Veikko Matikainen, jolle Ahti Virtanen oli jo aikaisemmin tehnyt joukon pienempiä töitä. Virtasen osalta työ käsitti maa- ja pohjarakentamisen sekä paalutuksen. Työmaalla olivat töissä Ahti, Ari ja Timo sekä Arin opiskeluaikainen kaveri Tero.

Tilanne oli kuitenkin sellainen, että näiden töiden valmistuessa syyskuussa 1991, ei mitään uutta työtä ollut näkyvissä lyhyellä eikä pitkällä aikavälillä. Ei sen enempää Ahti Virtanen Ky:llä kuin juuri kellään muullakaan. Pari vuotta aiemmin tehtyjen suurten hankintojen rahoituskulut painoivat raskaana taakkana ja olosuhteet vain yksinkertaisesti olivat sellaiset, että ilman uusia töitä selviämismahdollisuuksia tuskin olisi.

Erään perjantaipäivän ehtona syyskuussa paperitehtaan laajennustyömaan vastaava mestari Hanhijärvi kysyi Arilta, joka ajoi tuolloin Caterpillarin 219 -kaivinkonetta, ehtisikö tämä lauantaiksi tehtaan sahalle kaivamaan pienen montun. Jälkeenpäin Ari muisteli, kuinka vaikeaa hänen oli lupautua tulemaan, sillä hän olisi hyvin paljon mieluummin levännyt erittäin raskaaksi käyneen työviikon jälkeen.

Vaikea taloustilanne painoi kuitenkin vaakakupissa enemmän eikä pienäkään pyyntöä ollut syytä torjua, sillä jokainen tulonlähde – vaikka vaatimatonkin – oli tarpeen. Niinpä lauantaina Ari oli kaivinkoneen kanssa sovitulla paikalla, missä Hanhijärvi osoitti kohdan, johon kolme kertaa kolmen metrin ja kahden metrin syvyinen kaivanto tulisi tehdä.

Kun tämä pieni monttu pienen ajan päästä oli valmiina, rohkeni Ari ky-

syä, josko vielä tulisi jotain muuta tehtävää. Hanhijärven vastaus oli kaikkea muuta, mitä sillä hetkellä olisi voinut odottaa. Hän osoitti suunnan eteenpäin ja sanoi että 100 metriä tuonnepäin ja toiset 100 metriä sivullepäin tulee näitä kuuden metrin välein. Se olisi uuden sahan perustus, jota rakennettaisiin tästä eteenpäin vuoden ajan.

Veikko Matikainen oli saanut Kyrö Oy:n uuden sahan urakan ja Maanrakennus Ahti Virtanen oli nyt tullut valituksi tekemään työmaan maansiirtotyöt. Seuraava vuosi meni perustusten ja kenttien kaivuissa ja täytoissä. Työtä tehtiin viiden hengen miehityksellä ja yrityksen koko kapasiteetilla. Vuoden päästä laman pahin vaihe oli sivuutettu ja tulevaisuus alkoi näyttää jälleen valoisammalta.



Ari ja Tero Kyröskoskella paperitehtaan laajennustyömaalla. Tämän vaiheen jälkeen oli vuorossa uuden sahan rakentaminen. Kyröskoskella vietettiin kaikkiaan yli kaksi vuotta ja näiden töiden avulla yritys selvisi 90-luvun lamasta.



Maakaasuputkityömaa Vatialassa Kangasalla 90-luvun alkupuolella. Tuohon aikaan eivät suojakaiteet ja liikenteenohjausjärjestelyt vielä olleet arkipäivää tiealueilla työskenneltäessä.



Nokian Renkaiden testiradan työmaalla Sami tekee kuormaa Volvoon. Jari katselee työn jälkeä.



Caterpillar 322B ostettiin suoraan Saksasta. Kuvassa kone on juuri Suomeen tullessa marraskuussa 2001. Kolme kuukautta tämän jälkeen Ahti Virtanen kuoli tammikuussa 2002.



Timo kaapii asfalttia Lokomolla Ukinrannassa.



Tieliikennemuseo Mobilian uuden hallin pohjatyöt ovat käynnissä Kangasalla vuonna 2005. Länkkäri oli tähän aikaan edelleen kovassa käytössä, vaikka koneella on tässä menossa jo 17. työvuosi.



Maanrakennus Ahti Virtasen koko henkilökunta vuonna 2005. Kuva on otettu vanhalla hallilla, kun Manu (kuvassa pitelemässä lahjaksi saamaansa erikoisvarustettua lapiota) on lähdössä eläkkeelle.



Maanrakennus Ahti Virtasen dumpperi Volvo BM A25B kaatopaikan rakennustöissä Tarastejärvellä vuonna 2004.

Pitkäjännitteistä työtä, pitkiä asiakassuhteita

Laman jälkeen töiden kysyntä kasvoi pikku hiljaa. Töitä oli tehtävä ahkerasti, mutta nyt niitä oli jälleen tarjolla. Mitään suurempia muutoksia ei yrityksen toiminnassa tehty, ennen kuin vuonna 2000, kun Ahti Virtanen Ky muuttui osakeyhtiöksi. Paljon suurempi elämänmuutos yritykselle ja erityisesti Timolle ja Arille tuli kahden vuoden kuluttua, kun isä Ahti Virtanen kuoli.

Alkanut vuosituhat on merkinnyt rakennusalalla monia muutoksia, kuten kilpailutusten tuleminen kiinteäksi osaksi julkisen hallinnon tilauskäytäntöjä. Myös Ahti Virtanen Oy on muuttunut paljon 2000-luvun ensimmäisen vuosikymmenen aikana. Eräät jo perinteiseksi muodostuneet työmuodot ovat saaneet väistyä. Näin esimerkiksi vuodesta 1963 jatkuneet talviset lumenauraukset päättyivät 2005. Maanrakentamisesta oli työmenetelmien ja konekaluston kehityksen myötä tullut ympärivuotista toimintaa eikä talvisin enää ollut tarjolla ylimääräistä kapasiteettia.

Yritys myös kasvoi merkittävästi 2000-luvulla niin, että työntekijämäärä yrityksen ollessa täystyöllistetty on jo kaksikymmentä. Sama määrä on yrityksellä myös konekalustoa. Vuonna 2011 Timo luopui osuudestaan yrityksessä ja tänä päivänä Ari Virtanen vetää toimitusjohtajana Maanrakennus Ahti Virtanen Oy:tä.

Jo alusta alkaen monet asiakkaat tulivat jäädäkseen. Ahti Virtasen tehdessä töitä traktoreillaan rakennusliikkeiden talonrakennustyömailla kävi usein niin, että Virtanen haluttiin traktoreineen myös seuraavalle aloitettavalle työmaalle. Siitä lähtien, kun kunnan työt kunnallistekniikan rakennushankkeineen ja talvisine lumenaurauksineen tulivat osaksi toimintaa, alkoi Kangasalan kunnan kanssa vuosikausia kestänyt asiakassuhde, joka jatkuu edelleen tänä päivänä. Pitkäaikaiset asiakassuhteet ovat

olleet tärkeitä molemmille osapuolille. Ne ovat tuoneet työhön vakautta, ennustettavuutta ja turvallisuutta yhtä lailla tekijälle kuin työn vastaanottajalle.

Nyt Ahti Virtasen yritystoiminnan aloittamisesta on kulunut täydet 50 vuotta. Tuskinpa Virtanen alalle ryhtyessään ajatteli tulevaisuutta vuosikymmenten päähän. Käytännönläheisenä ihmisenä hän halusi ratkaista oman ja perheen toimeentulon järkeväksi katsomallaan tavalla. Mutta kun asiat tekee ja hoitaa hyvin ne kantavat pitkälle ja muodostuu jatkuvuus, joka kestää sukupolvelta toiselle.



Yritys on säästännyt vuonna 1973 valmistetun Lokomo T 325 B -kaivinkoneen ja samanikäisen Mercedes-Benz 2624 -kuorma-auton toimintakuntoisina. Ari Virtanen kävi poikansa Matiaksen kanssa Lokomolla Tieliikennemuseo Mobiliassa 2012 järjestetyssä vanhojen koneiden työnäytöksessä.



Isä ja pojat, Ahti, Ari ja Timo Tampereen Tarasteella.



Kuva muistona juuri valmistuneesta työstä.

